



# PIANO URBANISTICO GENERALE

## G.R.1 - Relazione

Il Sindaco ..... Prof.ssa Stefania Signorini  
Il Segretario Generale ..... Dott.ssa Carla Frulla  
Il Dirigente del 1° Settore ..... Ing. Eleonora Mazzalupi

Il Responsabile della UOC Urbanistica e Patrimonio ..... Arch. Maria Alessandra Marincioni  
Il Responsabile del Procedimento per il PUG ..... Urb. Andrea Alcalini  
Il Responsabile della Comunicazione e Partecipazione..... Arch. Serena Marinelli

### Gruppo di Progettazione del PUG

Arch. Fabio Ceci ..... Coordinatore  
Esperto in materia urbanistica e pianificazione territoriale  
Arch. Luca Pagliettini ..... Esperto in rigenerazione urbana  
Arch. Raffaella Gambino..... Esperto in materia ambientale (Responsabile della V.A.S.)  
Avv. Annalisi Molinari ..... Esperto in materia giuridica  
Avv. Carlo Masi ..... Esperto in materia giuridica  
Dott. Samuel Sangiorgi ..... Esperto in geologia ed idrologia  
Dott. Emanuela Baistrocchi ..... Esperto in valutazioni di sostenibilità economico finanziaria

### Collaboratori

Arch. Elisa Cantone..... Esperto in materia paesaggistica  
Arch. Marta De Leo  
Arch. Stella Fasciana  
Arch. Beatrice Salati

Assunzione Proposta PUG  
Del. C.C. n. \_\_\_\_  
del \_\_/\_\_/\_\_

Adozione Proposta PUG  
Del. C.C. n. \_\_\_\_  
del \_\_/\_\_/\_\_

Approvazione PUG  
Del. C.C. n. \_\_\_\_  
del \_\_/\_\_/\_\_

Data elaborazione  
28.11.2025



## Indice

<b>PREMESSA</b>	<b>4</b>
<i>Il Documento Programmatico del PUG: fase attuale del procedimento</i>	4
<i>Struttura del Piano e articolazione degli elaborati</i>	5
<b>1. DISPOSITIVI DI INDIRIZZO PER LA STRATEGIA</b>	<b>6</b>
<b>1.1 Il percorso partecipativo</b>	<b>6</b>
<i>1.1.1 Introduzione e finalità</i>	6
<i>1.1.2 Metodo e articolazione dei lavori</i>	6
<i>1.1.3 Esiti dei tavoli tematici</i>	7
<i>1.1.4 La visione condivisa al 2035</i>	8
<i>1.1.5 Ruolo del percorso partecipativo nel processo di piano</i>	8
<b>1.2 Indirizzi e obiettivi dell'Amministrazione comunale</b>	<b>10</b>
<i>1.2.1 Il ruolo del Documento di indirizzo politico</i>	10
<i>1.2.2 Le politiche generali di governo del territorio</i>	10
<b>2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO</b>	<b>13</b>
<b>2.1 Riferimenti legislativi e pianificatori generali</b>	<b>13</b>
<b>2.2 Riferimenti paesaggistici e ambientali</b>	<b>14</b>
<b>2.3 Riferimenti territoriali sovraordinati</b>	<b>15</b>
<i>Il Piano Territoriale Regionale (PTR)</i>	15
<i>Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC) di Ancona</i>	15
<b>2.4 Strumenti comunali di settore</b>	<b>16</b>
<b>3. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO</b>	<b>17</b>
<b>3.1 Il Quadro Conoscitivo</b>	<b>17</b>
<b>3.2 La Valutazione Ambientale Strategica (VAS)</b>	<b>18</b>
<b>4. OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI</b>	<b>20</b>
<b>Impianto conoscitivo e logica di costruzione della strategia</b>	<b>20</b>
<b>4.1 Strategia 1 - Valorizzazione, riqualificazione ecologica e mitigazione dei rischi</b>	<b>22</b>
<i>1.1 Tutela e valorizzazione del sistema agricolo e fluviale</i>	25
<i>1.2 Messa in sicurezza del territorio</i>	26
<i>1.3 Miglioramento della qualità ambientale e rigenerazione ecologica</i>	27
<i>1.4 Contrasto al consumo di suolo e resilienza climatica</i>	28



1.5 Mobilità lenta e fruizione ecoturistica .....	29
<b>4.2 Strategia 2 – Rigenerazione urbana .....</b>	<b>30</b>
2.1 Riqualificazione edilizia e morfologica .....	32
2.2 Aree strategiche di rigenerazione .....	34
2.3 Valorizzazione dell'immagine urbana .....	36
2.4 Politiche abitative e dotazioni pubbliche .....	38
<b>4.3 Strategia 3 – Accessibilità, mobilità dolce e sostenibilità delle infrastrutture .....</b>	<b>39</b>
3.1 Potenziamento della mobilità sostenibile .....	41
3.2 Miglioramento della viabilità e dei nodi di interscambio .....	43
3.3 Mitigazione degli impatti delle infrastrutture .....	45
<b>4.4 Schema di assetto del territorio comunale .....</b>	<b>46</b>
4.4.1 Schema direttore A –Esino .....	48
4.4.2 Schema direttore B – Città lineare costiera .....	49
4.4.3 Schema direttore C – Crinale collinare .....	50
4.4.4 Schema direttore D – Città di fondovalle .....	51



## PREMESSA

La redazione degli elaborati del Piano Urbanistico Generale (PUG) rappresenta per il Comune di Falconara Marittima un'importante opportunità di ripensamento e aggiornamento degli strumenti di governo del territorio, alla luce delle nuove sfide ambientali, urbanistiche e sociali, e in coerenza con la riforma della pianificazione regionale introdotta dalla Legge Regionale Marche 30 novembre 2023, n. 19 (articoli 14-15).

Il PUG definisce, con riferimento all'intero territorio comunale, tanto le invarianze strutturali quanto le scelte strategiche di assetto e sviluppo, indirizzando queste ultime verso la rigenerazione urbana, la tutela ambientale e paesaggistica, il contenimento del consumo di suolo e la resilienza climatica.

In particolare, le peculiarità del contesto falconarese — la presenza del fiume Esino, l'insediamento costiero lungo la linea del mare e il contesto collinare — richiedono una visione integrata che riconosca le relazioni ecologiche, infrastrutturali e insediative come elementi centrali della trasformazione urbana.

## Il Documento Programmatico del PUG: fase attuale del procedimento

Il presente elaborato costituisce la prima fase del procedimento di formazione del PUG, corrispondente al Documento Programmatico di cui all'art. 15 della L.R. 19/2023.

Tale documento ha il compito di:

- definire gli obiettivi generali, i principi ispiratori e gli esiti attesi della pianificazione comunale;
- delineare lo schema metodologico che guiderà la costruzione del Piano nelle sue successive fasi;
- presentare e illustrare il Quadro Conoscitivo preliminare, base conoscitiva unitaria e condivisa;
- integrare il Rapporto Preliminare di Scoping della VAS, quale strumento di valutazione ambientale e di verifica di coerenza con le strategie di sostenibilità regionale;
- costituire la base di lavoro per la prima Conferenza di Copianificazione e Valutazione Interistituzionale (CeVI), che il Comune convoca entro 60 giorni dalla sua adozione, ai fini della concertazione istituzionale e della verifica di coerenza con la pianificazione sovraordinata.

Il Documento Programmatico non ha natura regolativa, ma indirizza e struttura il processo di formazione del Piano, delineando una visione unitaria di Falconara Marittima e dei suoi sistemi territoriali, ambientali e insediativi.

È quindi il quadro di riferimento entro il quale si svilupperanno le fasi successive:

- Progetto preliminare del PUG,
- CeVI conclusiva e adozione,
- Componente regolativa e VAS definitiva.



### Struttura del Piano e articolazione degli elaborati

Il Piano Urbanistico Generale di Falconara Marittima si compone delle seguenti sezioni:

#### **Quadro Conoscitivo (QC)**

Aggiornato e rielaborato nel corso del processo pianificatorio, e articolato in due macro-sezioni:

- *Sistema Insediativo-Infrastrutturale* (quali i sistemi economico-sociale, territoriale, mobilità, pianificazione vigente, salute e sicurezza)
- *Sistema Agricolo-Ambientale* (quali il sistema vincolistico, il territorio non urbanizzato e il sistema naturale).

Il QC costituisce la base analitica e interpretativa del Piano e sarà oggetto di validazione nella CeVI.

#### **Componente Strutturale**

Include l'interpretazione del territorio, l'individuazione delle relazioni invariante e degli elementi portanti (come il corridoio fluviale, la linea costiera, il crinale collinare), le soglie di consumo del suolo e le esigenze di sviluppo insediativo compatibile con le vocazioni ambientali.

#### **Componente Strategica**

Dà forma alla *Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale*, con obiettivi, azioni prioritarie e schemi direttori per le aree strategiche di trasformazione e rigenerazione.

#### **Componente Regolativa e Operativa**

Sarà la parte normativa che disciplina le modalità attuative degli interventi, i criteri di compatibilità, i vincoli e i parametri, definendo le modalità operative e le procedure attuative (Piani attuativi, accordi operativi, strumenti esecutivi).

#### **Apparato Valutativo e di Coerenza (VAS)**

Integra il percorso della VAS con verifiche e pareri di compatibilità ambientale, assicurando che le scelte del PUG rispettino gli obiettivi di sostenibilità ambientale, paesaggistica e sociale.

L'elenco degli elaborati della presente consegna sintetizza le parti del Documento Programmatico che stiamo producendo e che faranno parte del dossier di adozione iniziale del Piano.

Il **Documento Programmatico** è articolato nei seguenti elaborati:

- **Quadro Conoscitivo**, comprensivo delle relazioni dei sistemi conoscitivi che rappresenta l'inquadramento e l'interpretazione strutturale del territorio;
- **Rapporto Preliminare di Scoping (VAS)**;
- **Strategie e Schema di assetto**, che sintetizzano in cartografia le strategie e gli obiettivi del piano;
- **Relazione**, che descrive le strategie e i contenuti programmatici.



## 1. DISPOSITIVI DI INDIRIZZO PER LA STRATEGIA

### 1.1 Il percorso partecipativo

#### 1.1.1 Introduzione e finalità

Il processo partecipativo costituisce uno dei dispositivi fondamentali della costruzione della strategia del Piano Urbanistico Generale (PUG) di Falconara Marittima, in coerenza con i principi sanciti dalla Legge Regionale n. 19/2023 e dall'Atto di indirizzo regionale sui contenuti minimi della Qualità della Conoscenza.

La legge regionale riconosce nella partecipazione attiva dei cittadini e degli attori locali un elemento essenziale per garantire la qualità e la condivisibilità delle scelte di piano, e per fondare la pianificazione su una conoscenza diffusa e plurale del territorio.

In tale prospettiva, l'Amministrazione comunale di Falconara Marittima ha promosso una giornata pubblica di confronto e di ascolto, svoltasi il 20 settembre 2025 presso il Centro Pergoli, con l'obiettivo di raccogliere idee, proposte e visioni sul futuro della città.

L'iniziativa, aperta alla cittadinanza e agli stakeholder locali, è stata finalizzata a individuare priorità e orientamenti strategici da integrare nel processo di formazione del PUG, con particolare attenzione ai temi della rigenerazione urbana, della sostenibilità ambientale, della mobilità e della qualità dello spazio pubblico.

#### 1.1.2 Metodo e articolazione dei lavori

La giornata è stata organizzata secondo la metodologia EASW (European Awareness Scenario Workshop), uno strumento di progettazione partecipata sperimentato a livello europeo, che consente di costruire scenari di futuro attraverso il confronto strutturato fra cittadini, esperti, rappresentanti delle istituzioni e operatori economici.

Il workshop si è articolato in una fase plenaria introduttiva e in quattro tavoli tematici di lavoro, dedicati ai principali ambiti della strategia territoriale:

- **Città pubblica e servizi**
- **Qualità e criticità ambientali**
- **Mobilità e infrastrutture**
- **Area vasta e relazioni territoriali**

Ogni tavolo è stato facilitato da un moderatore e da un gruppo tecnico, con l'obiettivo di stimolare la discussione e raccogliere proposte operative.

La partecipazione è stata ampia e qualificata, con la presenza di rappresentanti delle istituzioni, associazioni culturali e ambientali, imprese, tecnici, professionisti, scuole e cittadini.

Durante la giornata, i partecipanti hanno lavorato per definire scenari di futuro al 2035, elaborando per ciascun ambito una visione "positiva" e una "negativa", quale base di confronto per la definizione delle strategie di piano.



### 1.1.3 Esiti dei tavoli tematici

#### **Tavolo 1 – Città pubblica e servizi**

Il tavolo dedicato alla città pubblica ha posto al centro il tema della rigenerazione del patrimonio edilizio e degli spazi collettivi, promuovendo una visione di Falconara come città inclusiva, solidale e attenta ai bisogni sociali.

Sono emerse proposte per il riuso di edifici pubblici dismessi, in particolare le ex scuole, da destinare a spazi civici, centri culturali e sociali, coworking, luoghi per il teatro e la musica.

Particolare attenzione è stata rivolta alle politiche abitative innovative, come il cohousing e le forme di residenza temporanea per giovani e anziani, nonché al potenziamento dei servizi di prossimità e degli spazi per l'incontro intergenerazionale.

I partecipanti hanno sottolineato l'importanza della cittadinanza attiva nella cura e manutenzione dello spazio pubblico, attraverso strumenti di gestione condivisa e pratiche di urbanismo tattico e di giardinaggio diffuso.

#### **Tavolo 2 – Qualità e criticità ambientali**

Il secondo tavolo ha evidenziato come la qualità ambientale costituisca un elemento strutturale per il futuro di Falconara.

Le proposte si sono concentrate sulla valorizzazione del sistema del verde e sulla riconversione ecologica del territorio, in particolare mediante:

- la creazione di parchi urbani e lineari lungo il fiume Esino e in connessione con la fascia costiera;
- la bonifica e il recupero ambientale delle aree industriali dismesse (ex Montedison);
- la promozione di una rete ecologica urbana che colleghi spazi verdi, scuole, quartieri e infrastrutture;
- la realizzazione di interventi di forestazione urbana e “un albero per ogni nato”;
- il miglioramento della qualità dell'aria e delle acque, anche mediante il contenimento dell'impatto industriale.

È emersa inoltre la volontà di valorizzare la cultura e lo sport legati al mare e al fiume, come strumenti di educazione ambientale e di rigenerazione paesaggistica.

La “Falconara sostenibile” immaginata dai partecipanti è una città che vive la propria dimensione ambientale come elemento identitario, educativo e turistico, fondata sull'equilibrio fra sviluppo e tutela.

#### **Tavolo 3 – Mobilità e infrastrutture**

Il tavolo sulla mobilità ha individuato come priorità la ricucitura urbana e la riconnessione dei quartieri, oggi separati dalle infrastrutture ferroviarie e stradali.

Sono state formulate proposte per la realizzazione di percorsi ciclopedonali continui, in grado di collegare il centro con il mare, il fiume e l'aeroporto, nonché per la creazione di nuovi sottopassi e varchi di accesso al litorale.

Tra le proposte di innovazione figurano la realizzazione di un sistema di trasporto meccanizzato (funicolare o ascensore inclinato) tra Falconara Alta e la città bassa, la metropolitana di superficie e l'introduzione di navette elettriche e sistemi di mobilità condivisa.



I partecipanti hanno inoltre sottolineato la necessità di una maggiore integrazione del trasporto pubblico locale, di parcheggi scambiatori e di percorsi sicuri per pedoni e ciclisti, nonché di misure per la riduzione dell'impatto acustico e atmosferico delle infrastrutture esistenti.

#### Tavolo 4 – Area vasta e relazioni territoriali

Il quarto tavolo ha sviluppato riflessioni sulla dimensione intercomunale e di area vasta, riconoscendo che Falconara non può essere pensata come città isolata ma come polo strategico all'interno del sistema della bassa valle dell'Esino e della costa medio-adriatica.

È stato sottolineato il valore della collaborazione con i Comuni limitrofi (Ancona, Montemarciano, Chiaravalle, Jesi, Senigallia) e con le istituzioni sovracomunali, al fine di costruire progetti condivisi su mobilità, ambiente, economia e turismo.

Tra le proposte più significative: la riconversione delle aree dismesse come risorse di area vasta, la creazione di corridoi ecologici e paesaggistici, la promozione di itinerari turistici e culturali integrati, e la valorizzazione dell'aeroporto Raffaello Sanzio come infrastruttura di connessione sostenibile.

#### 1.1.4 La visione condivisa al 2035

Durante la sessione plenaria conclusiva, i quattro tavoli hanno restituito i propri esiti attraverso la costruzione di scenari di futuro al 2035.

Dalla discussione è emersa una visione condivisa di Falconara come “città rigenerata, verde e connessa”, capace di riconciliare sviluppo urbano, tutela ambientale e qualità della vita.

Lo scenario positivo immaginato descrive una città:

- che ha saputo riconvertire le aree industriali dismesse in spazi produttivi sostenibili e in poli di innovazione;
- in cui la mobilità è dolce, integrata e sicura;
- dove il verde urbano è diffuso e il fiume Esino è tornato a essere elemento identitario e fruibile;
- che ha valorizzato la cultura, la creatività e la partecipazione dei cittadini.

Al contrario, lo scenario negativo rappresenta la prosecuzione dell'attuale frammentazione territoriale, con degrado ambientale, isolamento dei quartieri e progressivo indebolimento del tessuto sociale e produttivo.

#### 1.1.5 Ruolo del percorso partecipativo nel processo di piano

Gli esiti del percorso partecipativo costituiscono la base condivisa della strategia del PUG, traducendosi nei principi e negli obiettivi che orientano le tre strategie funzionali di piano.

Le istanze emerse – rigenerazione urbana, bonifica e riconversione delle aree industriali, valorizzazione ambientale e paesaggistica, mobilità sostenibile, coesione sociale – sono state assunte come fondamenti della visione strategica di Falconara.



Il percorso partecipativo ha quindi svolto una duplice funzione:

- conoscitiva, integrando la lettura tecnica del territorio con quella esperienziale e quotidiana dei cittadini;
- propositiva, orientando la costruzione delle azioni e delle priorità di intervento.

In questa prospettiva, la partecipazione non rappresenta un momento isolato, ma una componente permanente del processo di piano, che accompagnerà le successive fasi di formazione, adozione e attuazione del PUG, garantendo un confronto continuo tra amministrazione e comunità locale.





## 1.2 Indirizzi e obiettivi dell'Amministrazione comunale

### 1.2.1 Il ruolo del Documento di indirizzo politico

Il Documento di indirizzo politico (approvato con Deliberazione della Giunta Comunale n°210 del 29/05/2025) per la formazione del PUG di Falconara Marittima definisce gli orientamenti generali di governo del territorio che l'Amministrazione comunale intende perseguire attraverso il nuovo Piano Urbanistico Generale.

Il documento individua le strategie di trasformazione e valorizzazione del territorio, in coerenza con i principi della Legge Regionale n. 19/2023 e con gli strumenti di pianificazione sovraordinati, e rappresenta la base di riferimento per la costruzione del quadro strategico del piano.

L'Amministrazione riconosce che Falconara Marittima, città collocata in un territorio complesso e ricco di relazioni, deve recuperare un ruolo centrale nell'area vasta dell'Esino e lungo il sistema costiero regionale.

Il Documento pone particolare attenzione al rapporto tra città, fiume, mare e collina, sottolineando come tali componenti costituiscano un sistema unitario di risorse da rigenerare e connettere.

La visione che guida il PUG è quella di una città sostenibile, solidale, produttiva e inclusiva, capace di coniugare sviluppo economico, tutela ambientale e qualità urbana.

Il documento precisa che il nuovo piano dovrà fondarsi su alcuni principi trasversali:

- il miglioramento della qualità ambientale e urbana;
- il recupero delle aree compromesse e dismesse;
- il potenziamento della città pubblica e dei servizi;
- la tutela delle risorse naturali e paesaggistiche;
- la promozione della mobilità sostenibile e della sicurezza del territorio.

Il PUG dovrà quindi essere concepito come uno strumento di rigenerazione complessiva, orientato non all'espansione, ma alla valorizzazione dell'esistente e alla costruzione di un equilibrio nuovo tra le componenti fisiche, sociali ed economiche della città.

### 1.2.2 Le politiche generali di governo del territorio

Il Documento di indirizzo politico individua cinque ambiti tematici principali su cui si fondano le politiche urbane e territoriali del Comune di Falconara Marittima:

#### **1. Politica ambientale e sviluppo sostenibile**

L'Amministrazione comunale assume come obiettivo prioritario la salvaguardia e il recupero delle risorse ambientali, promuovendo politiche di sviluppo sostenibile e resilienza climatica.



Il documento riconosce la necessità di ridurre l'impatto delle attività industriali e infrastrutturali, migliorando la qualità dell'aria e dell'ambiente urbano, e di valorizzare gli elementi naturali del territorio, come il fiume Esino, la fascia costiera e il sistema collinare.

Si prevede di incentivare interventi di rinaturalizzazione, permeabilità dei suoli e bonifica delle aree compromesse, in coerenza con le politiche europee di adattamento ai cambiamenti climatici.

In particolare, il documento indica la volontà di recuperare le aree esondabili con funzioni compatibili, favorendo una maggiore sicurezza idrogeologica e una fruizione sostenibile del territorio fluviale.

La politica ambientale del Comune si lega al concetto di "città verde e resiliente", in cui la cura del territorio e la riduzione dei rischi diventano elementi di qualità e di benessere collettivo.

## **2. Politica di sviluppo urbano e qualità urbana**

Il Documento di indirizzo politico assegna un ruolo centrale alla rigenerazione dei tessuti urbani e alla riqualificazione dello spazio pubblico come strumenti di coesione e di miglioramento della qualità della vita.

Falconara Marittima è descritta come una città che deve riscoprire la propria identità costiera, integrando le funzioni residenziali, produttive e di servizio con la valorizzazione del fronte mare e dei quartieri interclusi dalle infrastrutture.

La strategia urbana prevede di limitare il consumo di suolo e di concentrare gli interventi di trasformazione sulle aree già urbanizzate o dismesse.

Particolare attenzione è dedicata alle aree ex Montedison e ex Squadra di Rialzo, individuate come nodi territoriali strategici.

Per queste aree si propone un processo di riconversione e bonifica, orientato alla creazione di spazi produttivi e di innovazione sostenibile, funzioni logistiche compatibili, servizi e nuove opportunità occupazionali.

L'Amministrazione intende inoltre promuovere la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, la rigenerazione dei quartieri residenziali e il recupero dei centri storici, attraverso politiche di incentivo e agevolazione.

La città deve diventare un ambiente più attrattivo e accogliente, capace di integrare funzioni produttive, culturali e sociali, in un quadro urbano più equilibrato e di qualità.

## **3. Offerta dei servizi e della socialità / attrezzature ricreative / culturali e della società**

La qualità urbana, per l'Amministrazione, è strettamente legata alla presenza e alla qualità della città pubblica.

Il documento sottolinea la necessità di rafforzare il sistema dei servizi pubblici, scolastici, culturali e sportivi, distribuendoli in modo equilibrato sul territorio comunale e rendendoli accessibili a tutte le fasce della popolazione.



Particolare attenzione viene posta al tema della socialità e dell'inclusione, con l'obiettivo di promuovere nuovi luoghi di incontro e di relazione, sia all'aperto sia al chiuso, per rafforzare la coesione sociale e la partecipazione civica.

Il PUG dovrà quindi valorizzare la rete degli spazi pubblici — parchi, piazze, attrezzature collettive — e favorire la loro connessione funzionale e ambientale, in modo da costruire un sistema urbano policentrico e solidale.

#### **4. Politica della residenza**

Il Documento di indirizzo politico individua nella qualità dell'abitare un tema strategico per il futuro della città.

Si promuove un approccio che non mira all'espansione edilizia, ma al riuso e alla riqualificazione del patrimonio esistente, attraverso incentivi alla manutenzione, all'efficientamento energetico e all'adeguamento sismico degli edifici.

La politica della residenza si lega alla rigenerazione dei quartieri e alla creazione di nuove forme di abitare, più flessibili e sostenibili, capaci di rispondere ai bisogni di diverse fasce sociali e generazionali.

L'obiettivo è costruire una città accogliente e accessibile, che favorisca il benessere e la permanenza dei cittadini, evitando la dispersione insediativa e la perdita di coesione.

#### **5. Mobilità, trasporti e sviluppo socio-economico**

L'Amministrazione intende promuovere una mobilità più sostenibile e integrata, riducendo l'impatto delle infrastrutture e migliorando la connessione tra le diverse parti della città.

Il documento prevede la realizzazione di percorsi ciclopedonali che colleghino il centro, il mare, il fiume e l'aeroporto; la riqualificazione dei sottopassi e dei varchi visuali verso la costa; e il potenziamento del trasporto pubblico locale.

È inoltre previsto un miglioramento dell'accessibilità alla stazione ferroviaria, all'aeroporto e al nodo autostradale, integrando il sistema della mobilità con quello delle infrastrutture economiche e produttive.

Il PUG dovrà sostenere uno sviluppo basato sulla diversificazione economica, valorizzando il tessuto delle piccole e medie imprese locali, le attività artigianali e commerciali, il turismo sostenibile e la logistica innovativa.

La politica della mobilità e dello sviluppo si inserisce così in un quadro più ampio di transizione economica e ambientale, in cui le infrastrutture devono diventare elementi di connessione e non di separazione, contribuendo alla costruzione di una città più accessibile, competitiva e sostenibile.



## 2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO

### 2.1 Riferimenti legislativi e pianificatori generali

Il Piano Urbanistico Generale (PUG) del Comune di Falconara Marittima si colloca all'interno del quadro normativo nazionale e regionale in materia di governo del territorio, definito in particolare dalla Legge Regionale 30 novembre 2023, n. 19 – “Norme della pianificazione per il governo del territorio”.

Questa legge rappresenta il nuovo riferimento organico per la pianificazione urbanistica nella Regione Marche e disciplina i livelli, i contenuti e le modalità di formazione degli strumenti territoriali e urbanistici, dalla scala regionale a quella comunale.

La legge regionale introduce un modello di pianificazione fondato su una visione unitaria e sostenibile del territorio, ispirata ai seguenti principi fondamentali:

- tutela del suolo e del paesaggio come beni comuni e risorse non riproducibili (artt. 1–2);
- copianificazione e valutazione interistituzionale (CeVI) come metodo di coordinamento fra Regione, Province, Comuni e Ministero della Cultura (art. 4);
- integrazione della sostenibilità ambientale nel ciclo di piano attraverso la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) (art. 5);
- contrasto al consumo di suolo e priorità agli interventi di rigenerazione urbana e territoriale (artt. 6 e 25);
- riqualificazione della città pubblica e uso della perequazione urbanistica come strumenti di equità e qualità urbana (artt. 20–21).

All'interno di questo quadro, la legge definisce il Piano Urbanistico Generale (PUG) come unico strumento di pianificazione comunale in cui confluiscono le funzioni strutturali e regolative del piano.

Il PUG garantisce l'allineamento della pianificazione comunale con gli strumenti sovraordinati, in particolare con il Piano Territoriale Regionale (PTR) e con il Piano Paesaggistico Regionale (PPR).

Nel caso del Comune di Falconara Marittima, che non dispone di strumenti strutturali intermedi (quali PSC o POS), il PUG rappresenta l'occasione per riorganizzare in modo unitario la pianificazione comunale, aggiornandola ai principi della nuova legge regionale.

Esso assume come riferimento i valori della sostenibilità, della rigenerazione urbana e della riduzione del consumo di suolo, orientando la costruzione del sistema delle invariante ambientali, insediative e infrastrutturali e la definizione delle strategie di sviluppo territoriale coerenti con le direttive regionali.



### 2.2 Riferimenti paesaggistici e ambientali

Il quadro di riferimento paesaggistico è costituito dal Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR), approvato con D.A.C.R. n. 197 del 3 novembre 1989, tuttora vigente.

Il PPAR definisce i principi di tutela e valorizzazione del paesaggio regionale, individuando gli ambiti di tutela costiera, fluviale e collinare, le aree agricole di pregio e le emergenze storiche e insediative.

Le strategie del PUG di Falconara si conformano alle prescrizioni e direttive del PPAR, in particolare riguardo a:

- tutela e valorizzazione della fascia costiera adriatica;
- salvaguardia del sistema fluviale dell'Esino e delle aree agricole di fondovalle;
- tutela dei crinali collinari e dei sistemi storici di Falconara Alta e Castelferretti;
- conservazione dei beni storico-architettonici e paesaggistici diffusi.

La recente L.R. 19/2023 (artt. 8–9) conferma la prevalenza e la cogenza delle disposizioni del PPAR e ne prevede l'evoluzione in Piano Paesaggistico Regionale (PPR), redatto congiuntamente dalla Regione Marche e dal Ministero della Cultura ai sensi del D.Lgs. 42/2004 ("Codice dei beni culturali e del paesaggio"). In attesa del nuovo PPR, il PUG di Falconara assume il PPAR come quadro vincolante, assicurando coerenza paesaggistica e compatibilità delle trasformazioni territoriali.



### 2.3 Riferimenti territoriali sovraordinati

#### Il Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), previsto dall'art. 10 della L.R. 19/2023, costituirà il quadro strutturale di riferimento per la pianificazione comunale e sovracomunale, orientando le politiche di sviluppo sostenibile e coesione territoriale.

In attesa della sua approvazione, il PUG assume i principi della legge regionale e i contenuti del Piano Paesistico Ambientale Regionale come riferimento di coerenza territoriale e paesaggistica.

#### Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC) di Ancona

Il PTC della Provincia di Ancona, approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 177 del 28 luglio 2003, individua Falconara come nodo strategico dell'area vasta per la presenza di grandi infrastrutture (ferrovia, A14, SS 16, aeroporto) e per la posizione di cerniera tra costa e fondovalle Esino. Il piano pone l'accento su:

- integrazione infrastrutturale e logistica (porto, aeroporto, rete ferroviaria);
- tutela ambientale e paesaggistica dei corsi d'acqua e delle aree agricole;
- riqualificazione delle aree industriali dismesse e contenimento del consumo di suolo;
- promozione di mobilità dolce e reti ecologiche a scala intercomunale.

Il PUG recepisce tali indirizzi attraverso la definizione delle strategie 1–3, che riguardano la continuità ecologica, la mobilità sostenibile e la riduzione degli impatti infrastrutturali.



### 2.4 Strumenti comunali di settore

Tra gli strumenti comunali che integrano e completano il quadro normativo del PUG si richiamano:

- Piano del Verde comunale (2023–2024): strumento volto a costruire la rete verde e blu urbana e periurbana, favorendo la desigillazione, la forestazione e la resilienza climatica. Le azioni previste (rifugi climatici, parchi lineari, fasce verdi di mitigazione) sono integrate nelle strategie del PUG relative alla qualità ambientale e alla mobilità sostenibile.
- Piano di Utilizzazione del Litorale Sud: disciplina le utilizzazioni delle aree costiere e l'organizzazione delle funzioni balneari, ricreative e ambientali lungo il litorale di Falconara Marittima.  
Il piano suddivide la fascia costiera in macro-zone e definisce le regole di fruizione del demanio marittimo, con l'obiettivo di conciliare tutela ambientale, accessibilità e attività economiche sostenibili.  
Le sue Norme Tecniche rimandano alla coerenza con il Piano di Gestione Integrata delle Zone Costiere (Piano GIZC) della Regione Marche.
- Piano di Gestione Integrata delle Zone Costiere (Piano GIZC) – Regione Marche, D.C.R. n. 169/2005 e successive varianti:  
costituisce lo strumento regionale di riferimento per la pianificazione e la difesa della costa, la gestione sostenibile delle aree demaniali marittime e la mitigazione dei fenomeni di erosione e rischio costiero.  
Il Piano GIZC definisce criteri per la progettazione delle opere di difesa, la regolamentazione degli interventi e la valorizzazione ecologica della costa, a cui il piano comunale del litorale deve conformarsi.
- Piano Comunale di Emergenza e Protezione Civile: coordina le azioni di prevenzione dei rischi idrogeologici, costieri e infrastrutturali, integrando le misure di adattamento climatico e gestione del rischio.



### 3. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

#### 3.1 Il Quadro Conoscitivo

Il Quadro Conoscitivo costituisce la base imprescindibile per l'elaborazione del Piano Urbanistico Generale (PUG), in quanto consente di comprendere in profondità le dinamiche territoriali, ambientali e socio-economiche e di tradurle in indirizzi strategici coerenti e sostenibili.

La sua funzione non si limita alla raccolta e alla sistematizzazione dei dati, ma si configura come un processo interpretativo capace di mettere in relazione risorse, criticità, potenzialità e vincoli che caratterizzano il territorio comunale.

L'organizzazione delle informazioni in sistemi funzionali — ambientale e agricolo, insediativo e infrastrutturale, economico e sociale, salute e sicurezza — consente una lettura integrata delle componenti, evidenziando le interconnessioni tra ambiente, società ed economia.

In questo modo il Quadro Conoscitivo diventa lo strumento attraverso il quale è possibile individuare le invarianti strutturali del territorio, riconoscere le fragilità e delineare i margini entro i quali sviluppare nuove trasformazioni.

Conformemente a quanto stabilito dall'art. 7 della L.R. 19/2023 e dall'Atto di Indirizzo regionale n. 1/2024 – Allegato A, il Quadro Conoscitivo del PUG di Falconara Marittima è articolato in due macro-sezioni principali:

- il Sistema insediativo-infrastrutturale, che comprende le componenti economico-sociali, territoriali, di mobilità, pianificazione vigente, salute e sicurezza del territorio;
- il Sistema agricolo-ambientale, che comprende le componenti naturali, paesaggistiche, agrarie e vincolistiche, nonché gli elementi della rete ecologica e delle risorse idriche.

Attraverso la valutazione integrata delle informazioni, il Quadro Conoscitivo non si limita a descrivere lo stato di fatto, ma fornisce una chiave interpretativa dinamica per la lettura delle relazioni tra i diversi sistemi e per la definizione delle invarianti e delle vulnerabilità territoriali.

In questo senso, esso rappresenta la matrice conoscitiva e diagnostica dell'intero processo di piano, a supporto delle successive fasi di definizione della Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale.

Il Quadro Conoscitivo è stato costruito attraverso la sistematizzazione delle diverse basi informative disponibili, in un processo di progressiva integrazione e confronto tra i dati ambientali, territoriali e socio-economici, resi coerenti e comparabili all'interno di un unico impianto conoscitivo.

Attraverso il successivo passaggio valutativo, operato dalla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), le conoscenze del Quadro Conoscitivo vengono rielaborate in chiave diagnostica e orientate alla definizione di obiettivi e azioni di piano.

In tal senso, il Quadro Conoscitivo non rappresenta un repertorio statico di informazioni, ma una matrice dinamica di supporto alle decisioni, che sostiene l'intero processo di costruzione del piano: dalle prime letture analitiche, alla definizione del quadro diagnostico, fino alla formulazione della Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale.



### 3.2 La Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) accompagna sin dall'avvio il processo di costruzione del Piano Urbanistico Generale (PUG), configurandosi come parte integrante del percorso metodologico e non come momento successivo o parallelo.

Essa costituisce un processo continuo e iterativo di valutazione ex ante, che orienta e supporta la definizione delle strategie di piano in un'ottica di sostenibilità ambientale, paesaggistica e territoriale.

Nel caso di Falconara Marittima, la VAS assume un ruolo di garanzia e verifica strutturale della sostenibilità del Piano.

Come esplicitato nel *Rapporto preliminare di scoping*, la VAS "sorregge la nuova metodica di costruzione del PUG", fornendo le basi conoscitive e valutative necessarie per integrare gli obiettivi di tutela e valorizzazione ambientale all'interno del processo decisionale.

La valutazione non è quindi un atto formale, ma una componente sostanziale del percorso di piano: attraverso la VAS, il PUG "contiene in sé già un giudizio di sostenibilità, avendo assimilato i condizionamenti posti a monte delle scelte strategiche dall'analisi ambientale".

La prima fase del procedimento VAS, coincidente con la redazione del Documento Programmatico, ha consentito di individuare il Quadro dei Condizionamenti e delle Opportunità.

Questo quadro costituisce il riferimento principale per la successiva definizione della Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale, poiché:

- individua le condizioni ambientali, paesaggistiche e territoriali che il Piano deve rispettare o valorizzare;
- definisce le limitazioni e le soglie di compatibilità delle trasformazioni;
- orienta le scelte strategiche verso la mitigazione dei rischi, la rigenerazione delle risorse e la miglior gestione del paesaggio e delle infrastrutture ecologiche.

Il Quadro dei Condizionamenti rappresenta quindi l'esito sintetico dell'interazione tra la fase conoscitiva e diagnostica e la valutazione ambientale preliminare.

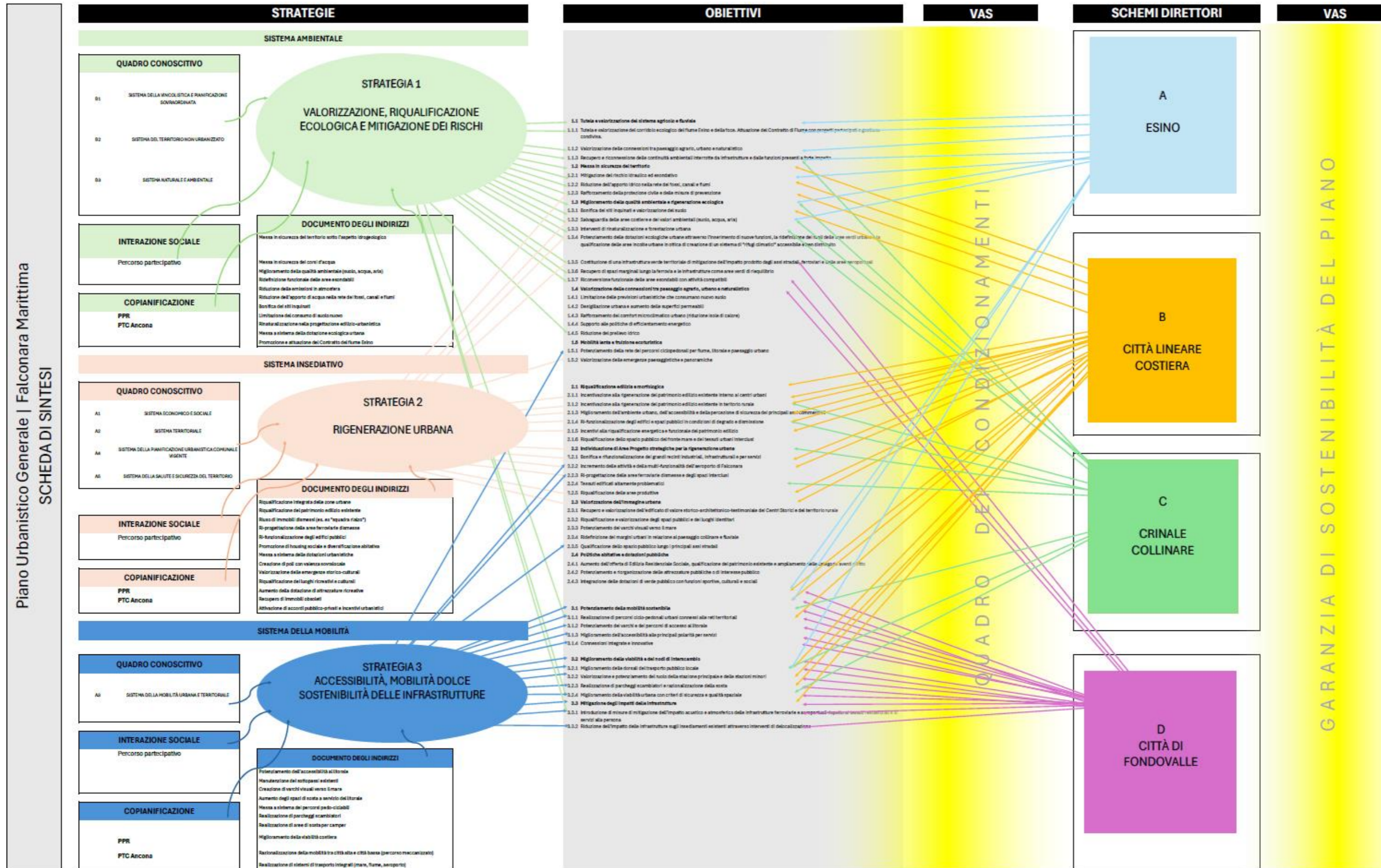
Esso esprime il sistema di vincoli, tutele, fragilità e opportunità che "definisce le condizioni specifiche da porre alla definizione del Quadro Strategico del Piano, per evitare alterazioni inaccettabili e indirizzare le politiche di miglioramento del paesaggio e dell'ambiente".

La CeVI (Conferenza di Copianificazione e Valutazione Interistituzionale) costituisce lo strumento attraverso cui tale quadro viene condiviso, verificato e discusso con gli enti competenti in materia ambientale e territoriale, assicurando la coerenza verticale tra le scelte comunali e la pianificazione sovraordinata.

In questa prospettiva, la VAS si configura come garanzia di sostenibilità complessiva del PUG.

Essa non solo valuta gli effetti delle strategie sul contesto ambientale e sociale, ma contribuisce attivamente a orientare le scelte, a selezionare le alternative più compatibili e a formulare misure di mitigazione e compensazione coerenti con gli obiettivi della pianificazione regionale e sovracomunale.

Attraverso la VAS, il Piano Urbanistico Generale di Falconara Marittima si dota quindi di un sistema di verifica permanente, che accompagna l'intero ciclo della pianificazione — dalla costruzione del quadro conoscitivo fino alla definizione del quadro strategico — assicurando la sostenibilità ambientale, territoriale e paesaggistica delle politiche comunali.



1 - Schema di sintesi del PUG di Falconara Marittima



## 4. OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI

### Impianto conoscitivo e logica di costruzione della strategia

Il Quadro Conoscitivo (QC) costituisce la matrice di partenza del Piano: un archivio dinamico di informazioni, analisi e verifiche che alimenta la fase diagnostica e strategica, garantendo l'aggiornabilità nel tempo e la coerenza con i principi della L.R. 19/2023, improntati al monitoraggio continuo e all'adattabilità delle politiche territoriali.

La costruzione della strategia del PUG si fonda su una logica progressiva e circolare, in cui conoscenza, valutazione e decisione si integrano in un unico processo.

A partire dagli otto sistemi funzionali individuati dall'Atto di indirizzo regionale n. 1/2025 – (ambiente, agricoltura, insediamento, infrastrutture, mobilità, economia, salute e sicurezza, coesione sociale) –, il Piano ha riorganizzato i contenuti conoscitivi in chiave interpretativa, individuando invarianti, vulnerabilità e potenzialità del territorio comunale.

Le risultanze del QC sono state poi verificate attraverso:

- la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), che ha tradotto le conoscenze in una lettura diagnostica orientata alla sostenibilità e alla compatibilità delle scelte;
- il percorso partecipativo, che ha integrato la dimensione tecnica con quella sociale e percettiva del territorio;
- il documento di indirizzo politico della Giunta Comunale n°210 del 29/05/2025, che ha definito le priorità amministrative e gli obiettivi di mandato;
- il confronto con la pianificazione sovraordinata.

Dalla sintesi di questi livelli è derivato il Quadro dei Condizionamenti e delle Opportunità, che ha costituito la base valutativa e operativa per la definizione delle strategie del Piano.

In coerenza con i migliori esempi di metodo della nuova pianificazione regionale – quadro conoscitivo a valenza diagnostica, strategia come griglia ordinatrice e valutazione ambientale integrata lungo tutto il ciclo del piano – il PUG di Falconara ancora le proprie scelte a evidenze di valore e vulnerabilità, garantendo trasparenza, coerenza e verificabilità delle decisioni.

Lo "**Schema di sintesi del PUG di Falconara Marittima**" riporta in forma di tabella il processo logico di costruzione del piano, che si articola in tre strategie principali:

- **Strategia 1: Valorizzazione, riqualificazione ecologica e mitigazione dei rischi;**
- **Strategia 2: Rigenerazione urbana;**
- **Strategia 3: Accessibilità, mobilità dolce, sostenibilità delle infrastrutture.**

Queste strategie prevedono, per la loro natura operativa, una declinazione in obiettivi a scala locale, finalizzati ad adattare le linee generali alle esigenze, criticità e potenzialità delle singole porzioni e parti di città, così come alcuni di questi obiettivi hanno una rilevanza diffusa e troveranno concretezza all'interno dell'apparato normativo del piano.

Gli elaborati cartografici "S.1.a - Valorizzazione, riqualificazione ecologica e mitigazione dei rischi", "S.1.b Rigenerazione urbana" e "S.1.c - Accessibilità, mobilità dolce, sostenibilità delle infrastrutture" visualizzano in modo ideogrammatico gli obiettivi di ciascuna strategia generale che hanno una evidente riconoscibilità territoriale.

La tavola S.2 - Schema di assetto strutturale del territorio comunale" individua gli interventi di trasformazione e riqualificazione urbana ritenuti prioritari, inquadrati all'interno degli "**Schemi direttori**".



A partire dalle criticità e dalla lettura interpretativa/diagnostica della città esistente, delineata per sistemi funzionali, si propone una lettura di sintesi, che rappresenta un ulteriore quadro di riferimento per la predisposizione delle strategie di fondo del PUG di Falconara Marittima, in particolare quale supporto e guida per l'assetto della città pubblica.

Gli “**Schemi direttori**” proposti, oltre a svolgere un importante ruolo di individuazione delle parti unitarie della città fisica e della definizione dei temi per il progetto futuro della città pubblica, hanno la funzione di integrare le azioni progettuali più importanti legate alla rigenerazione del costruito e alla riqualificazione degli spazi aperti. Gli schemi direttori possono svolgere una importante funzione di sollecitazione, messa in coerenza e indirizzo delle azioni progettuali, dando forma ai principali temi, portanti e trasversali, della salvaguardia, valorizzazione e rigenerazione urbana e ambientale, attraverso:

- 1) la sollecitazione di adeguati processi di governance multilivello, tra la rete delle istituzioni e gli attori presenti sul territorio;
- 2) il confronto con gli attori in gioco e l'interazione virtuosa con le risorse finanziarie pubbliche e private e la loro messa a sistema in una visione unitaria.

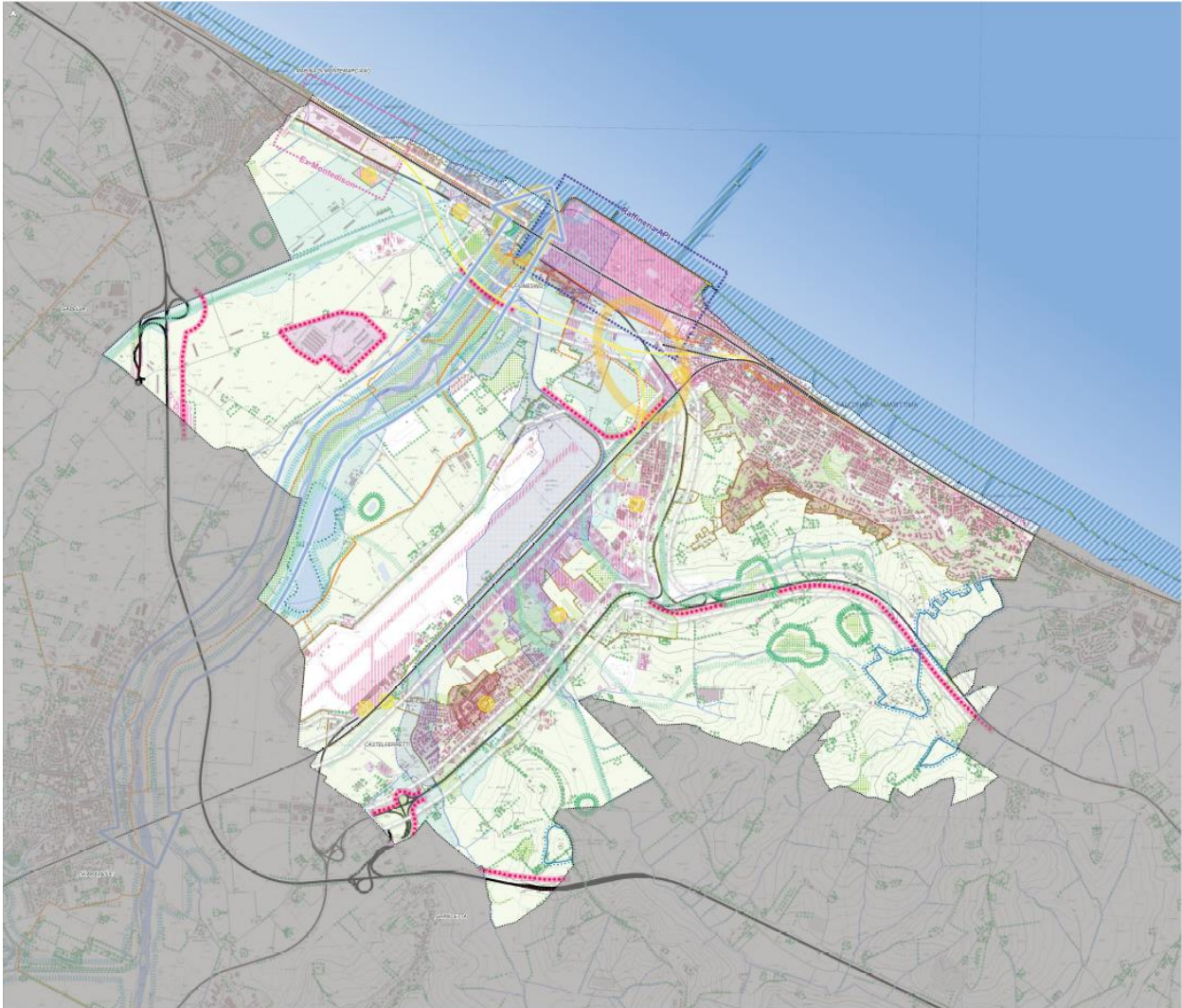
La base interpretativa ha portato all'individuazione di quattro schemi direttori, più ampiamente descritti nei capitoli successivi, veri e propri dispositivi territoriali attraverso cui la Strategia assume concretezza spaziale e capacità progettuale:

- **A Esino**, l'asse ecologico e paesaggistico che riconnette collina, città e mare, trasformando il corridoio fluviale in infrastruttura verde-blu di sicurezza, rinaturalizzazione e fruizione sostenibile;
- **B Città lineare costiera**, il sistema urbano e paesaggistico del fronte mare, dedicato alla rigenerazione degli spazi pubblici, alla valorizzazione dei varchi visuali e alla ricucitura tra città e litorale.;
- **C Crinale collinare**, l'ambito del paesaggio agrario e storico, dove tutelare i borghi, i nuclei rurali e le dorsali panoramiche, promuovendo agricoltura di qualità e fruizione lenta del territorio;
- **D Città di fondovalle**, la piana infrastrutturata e produttiva, da riqualificare attraverso la riduzione degli impatti, la riconversione delle aree dismesse e il potenziamento dei nodi di accessibilità e interscambio.

In tal modo, il riferimento agli schemi direttori consente di superare approcci settoriali, promuovendo una visione sistemica e differenziata del territorio, capace di integrare natura, città e infrastrutture in un quadro strategico unitario e orientato al progetto.



### 4.1 Strategia 1 - Valorizzazione, riqualificazione ecologica e mitigazione dei rischi



2 S.1a Valorizzazione, riqualificazione ecologica e mitigazione dei rischi

La prima strategia del PUG di Falconara Marittima riguarda il sistema ambientale, fluviale e costiero e rappresenta il cardine dell'intero impianto strategico.

Essa affronta i temi della sicurezza idrogeologica, della qualità ecologica e paesaggistica e della mitigazione dei cambiamenti climatici, in un'ottica di resilienza e di rigenerazione territoriale.

Il fiume Esino e la fascia costiera costituiscono gli elementi strutturanti di questa visione: non più margini o aree di rischio, ma spine dorsali di un nuovo equilibrio tra natura e città, capaci di riconnettere i sistemi agricoli, insediativi e infrastrutturali in un disegno unitario.

Gli obiettivi derivano congiuntamente dalle seguenti fonti:

- dal Documento di indirizzo politico dell'Amministrazione comunale, che individua la transizione ecologica e la rigenerazione ambientale come pilastri del mandato;
- dal percorso partecipativo del 20 settembre 2025, che ha sottolineato la necessità di ricucire la città con il mare e con il fiume, creando continuità ecologiche e spazi di vita collettiva più sostenibili;



## Piano Urbanistico Generale (PUG)

### Comune di Falconara Marittima

---

- e infine dal Piano del Verde comunale (2023), che delinea una rete continua di “infrastrutture verdi e blu” come struttura portante per la resilienza climatica e la qualità urbana.

Le azioni individuate nella tavola *S.1a Valorizzazione, riqualificazione ecologica e mitigazione dei rischi* traducono sul territorio gli obiettivi del PUG: il corridoio fluviale dell’Esino, la fascia costiera di Villanova e Marina di Fiumesino, le aree industriali dismesse, i crinali agricoli e i margini infrastrutturali diventano i luoghi chiave della transizione ecologica di Falconara.



1.1	Tutela e valorizzazione del sistema agricolo e fluviale	1.1.1	Tutela e valorizzazione del corridoio ecologico del fiume Esino e della foce. Attuazione del Contratto di Fiume con progetti partecipati e gestione condivisa.
		1.1.2	Valorizzazione delle connessioni tra paesaggio agrario, urbano e naturalistico
		1.1.3	Recupero e riconnessione delle continuità ambientali interrotte da infrastrutture e dalle funzioni presenti a forte impatto
1.2	Messa in sicurezza del territorio	1.2.1	Mitigazione del rischio idraulico ed esondativo
		1.2.2	Riduzione dell'apporto idrico nella rete dei fossi, canali e fiumi
		1.2.3	Rafforzamento della protezione civile e delle misure di prevenzione
1.3	Miglioramento della qualità ambientale e rigenerazione ecologica	1.3.1	Bonifica dei siti inquinati e valorizzazione del suolo
		1.3.2	Salvaguardia delle aree costiere e dei valori ambientali (suolo, acqua, aria)
		1.3.3	Interventi di rinaturalizzazione e forestazione urbana
		1.3.4	Potenziamento delle dotazioni ecologiche urbane attraverso l'inserimento di nuove funzioni, la ridefinizione dei ruoli delle aree verdi urbane e la qualificazione delle aree incolte urbane in ottica di creazione di un sistema di "rifugi climatici" accessibile e ben distribuito
		1.3.5	Costituzione di una infrastruttura verde territoriale di mitigazione dell'impatto prodotto dagli assi stradali, ferroviari e dalle aree aeroportuali
		1.3.6	Recupero di spazi marginali lungo la ferrovia e le infrastrutture come aree verdi di riequilibrio
		1.3.7	Riconversione funzionale delle aree esondabili con attività compatibili
1.4	Contrasto al consumo di suolo e resilienza climatica	1.4.1	Limitazione delle previsioni urbanistiche che consumano nuovo suolo
		1.4.2	Desigillazione urbana e aumento delle superfici permeabili
		1.4.3	Rafforzamento del comfort microclimatico urbano (riduzione isole di calore)
		1.4.4	Supporto alle politiche di efficientamento energetico
		1.4.5	Riduzione del prelievo idrico
1.5	Mobilità lenta e fruizione ecoturistica	1.5.1	Potenziamento della rete dei percorsi ciclopeditoni per fiume, litorale e paesaggio urbano
		1.5.2	Valorizzazione delle emergenze paesaggistiche e panoramiche

3 Schema delle strategie per il PUG, focus sulla S1-Valorizzazione, riqualificazione ecologica e mitigazione dei rischi



### 1.1 Tutela e valorizzazione del sistema agricolo e fluviale

Il fiume Esino costituisce la principale infrastruttura blu del territorio comunale.

Le sue sponde, oggi frammentate da opere infrastrutturali e usi impropri, rappresentano il nucleo della strategia di rinaturalizzazione e valorizzazione ecologica.

L'obiettivo è trasformare il fiume in un corridoio ecologico continuo, capace di connettere la campagna collinare, la città e il mare, garantendo al tempo stesso la sicurezza idraulica e la fruizione sostenibile.

#### *1.1.1 Tutela e valorizzazione del corridoio ecologico del fiume Esino (attuazione del Contratto di Fiume)*

- Attuazione del Contratto di Fiume Esino, con interventi di manutenzione, rinaturalizzazione delle sponde e percorsi ciclo-pedonali.
- Valorizzazione paesaggistica del tratto terminale presso Marina di Rocca Priora e delle aree golenali.
- Promozione di progetti condivisi con enti fluviali, consorzi e associazioni locali e privati.
- Apertura a progetti di iniziativa privata di natura turistico/sportiva.

#### *1.1.2 Valorizzazione delle connessioni tra paesaggio agrario, urbano e naturalistico*

- Ricostruzione di filari agrari e siepi per la continuità ecologica e percettiva tra collina, fondovalle e costa.
- Tutela delle aree agricole di pregio e dei borghi rurali.
- Creazione di percorsi di collegamento tra i paesaggi agrari e i parchi urbani, evidenziati in mappa come assi verdi trasversali.

#### *1.1.3 Recupero e riconnessione delle continuità ambientali interrotte dalle infrastrutture*

- Interventi nei tratti frammentati da ferrovia, strada SS 16 – SS76, autostrada A14 e sedime aeroportuale.
- Realizzazione di fasce verdi di compensazione e sottopassi ecologici per favorire la permeabilità faunistica e paesaggistica.



### 1.2 Messa in sicurezza del territorio

La sicurezza idrogeologica e fondovalle dell'Esino e della rete idrografica secondaria è una priorità del piano.

La strategia persegue un modello di prevenzione e adattamento climatico, che coniuga sicurezza idraulica e valorizzazione ambientale, insieme al ripristino della continuità della rete idrografica secondaria.

#### 1.2.1 Mitigazione del rischio idraulico ed esondativo

- Favorire/promuovere interventi di laminazione naturale e ampliamento degli ambiti di divagazione del fiume nelle aree a rischio R2–R4 lungo l'Esino.
- Restituzione di naturalità ai tratti di fiume a ovest del centro urbano e in prossimità della foce.
- Monitoraggio e manutenzione coordinata del reticolo idraulico.

#### 1.2.2 Riduzione dell'apporto idrico nella rete dei fossi, canali e fiumi

Si propone una gestione integrata delle acque meteoriche e un rallentamento dei deflussi per diminuire i picchi di piena, attraverso prescrizioni normative con incentivi per il miglioramento dell'invarianza idraulica negli interventi edilizi.

#### 1.2.3 Rafforzamento della protezione civile e delle misure di prevenzione

- Potenziamento delle reti di monitoraggio e allerta.
- Programmi di manutenzione preventiva e sensibilizzazione della popolazione ai comportamenti di sicurezza idraulica.
- Promozione presso le aziende agricole del territorio della possibilità di raccogliere legna da argini del fiume, fossi e battigia (come da decreto 15/05/2024 MASAF).



### 1.3 Miglioramento della qualità ambientale e rigenerazione ecologica

La rigenerazione ecologica del territorio passa attraverso la bonifica dei siti compromessi e la costruzione di una rete verde continua e/o il loro recupero per funzioni a basso impatto.

Le azioni sono concentrate nei luoghi a maggiore pressione ambientale: le aree industriali dismesse, i bordi infrastrutturali e la fascia costiera.

#### 1.3.1 Bonifica dei siti inquinati e valorizzazione del suolo

- Interventi su ex Montedison, Caserma Saracini, Bitumi Casali, ex Antonelli e altri siti meritevoli di riqualificazione.
- Bonifica dei suoli e restituzione a usi compatibili: filtri verdi, funzioni di connessione ecologica, spazi pubblici e/o il loro recupero a nuove funzioni a basso impatto.

#### 1.3.2 Salvaguardia delle aree costiere e dei valori ambientali

- Interventi di riqualificazione litoranea e riequilibrio paesaggistico tra Villanova e Marina di Falconara.

#### 1.3.3 Interventi di rinaturalizzazione e forestazione urbana

- Potenziamento del bosco urbano del Parco Kennedy e degli altri parchi urbani, con funzione di filtro acustico e climatico.

#### 1.3.4 Potenziamento delle dotazioni ecologiche urbane attraverso l'inserimento di nuove funzioni, la ridefinizione dei ruoli delle aree verdi urbane e la qualificazione delle aree incolte urbane in ottica di creazione di un sistema di "rifugi climatici" accessibile e ben distribuito

- Creazione di rifugi climatici come spazi ombreggiati e inclusivi nei quartieri densamente edificati.
- Possibili usi sociali del verde urbano (orti sociali).

#### 1.3.5 Costituzione di un'infrastruttura verde territoriale di mitigazione dell'impatto di assi stradali, ferroviari e aeroportuali

- Fasce verdi lungo SS16, SS76, ferrovia, autostrada e aeroporto, integrate come corridoi ecologici e barriere acustiche naturali e compatibili con il territorio.
- Recupero, valorizzazione e prolungamento del viale Marotta.

#### 1.3.6 Recupero di spazi marginali lungo ferrovia e infrastrutture come aree verdi di riequilibrio

- Trasformazione delle aree residuali tra ferrovia, bypass ferroviario e SS16 in aree verdi e vegetali di riequilibrio.

#### 1.3.7 Riconversione funzionale delle aree esondabili con attività compatibili

- Uso temporaneo e leggero delle aree a rischio (percorsi naturalistici, spazi sportivi, orti collettivi) mantenendo la capacità di laminazione.



### 1.4 Contrasto al consumo di suolo e resilienza climatica

Questa strategia affronta i temi del consumo di suolo, della sostenibilità ambientale e della resilienza climatica, coerentemente con la L.R. 19/2023, che orienta i PUG verso l'obiettivo di saldo zero di consumo di suolo e di adattamento climatico diffuso.

#### 1.4.1 Limitazione delle previsioni urbanistiche che consumano nuovo suolo

- Contenimento dell'espansione edilizia, in particolare nei settori agricoli e collinari, salvo che questa consenta sviluppo di attività proprie della multifunzionalità agricola (agriturismi, punti vendita, agricoltura sociale, ecc.).
- Priorità al riuso e alla rigenerazione del patrimonio esistente.
- Togliere l'edificabilità lungo i fossi e le aree di rispetto stradale della SS 16 – SS 76.

#### 1.4.2 Desigillazione urbana e aumento delle superfici

- Interventi di de-sigillazione e pavimentazioni drenanti nelle aree più impermeabili.

#### 1.4.3 Rafforzamento del comfort microclimatico urbano

- Creazione di rifugi climatici integrati con il Piano del Verde.

#### 1.4.4 Supporto alle politiche di efficientamento energetico

- Diffusione di interventi di riqualificazione energetica compatibili con il paesaggio.

#### 1.4.5 Riduzione del prelievo idrico

- Promozione di sistemi di raccolta e riuso delle acque meteoriche.



### 1.5 Mobilità lenta e fruizione ecoturistica

Il Piano Infrastrutture Marche 2032 prevede una rete ciclabile, urbana ed extraurbana, fortemente interconnessa con le reti nazionali e interregionali, con obiettivi di coesione territoriale e di mobilità sostenibile. Nella pianificazione è previsto un'estensione complessiva della rete ciclabile regionale pari a circa 1.000 km di nuovi percorsi ciclabili. Nel piano, sono previsti interventi di collegamento ciclabile a valle (lungo vallate fluviali), nodi di scambio bici + trasporto pubblico, infrastrutture complementari (bike-station, stazioni di ricarica e-bike, segnaletica) e l'integrazione con la Ciclovia Adriatica (il grande itinerario lungo la costa). La Ciclovia Adriatica (nel tratto marchigiano) attraversa i comuni costieri e deve essere considerata come dorsale fondamentale: il progetto dovrà prevedere come inserirsi nei suoi snodi e superare i tratti critici (ad esempio tra Falconara e Ancona) dove ancora manca una continuità ciclabile ben definita.

#### *1.5.1 Potenziamento della rete dei percorsi ciclopedonali per fiume, litorale e paesaggio urbano*

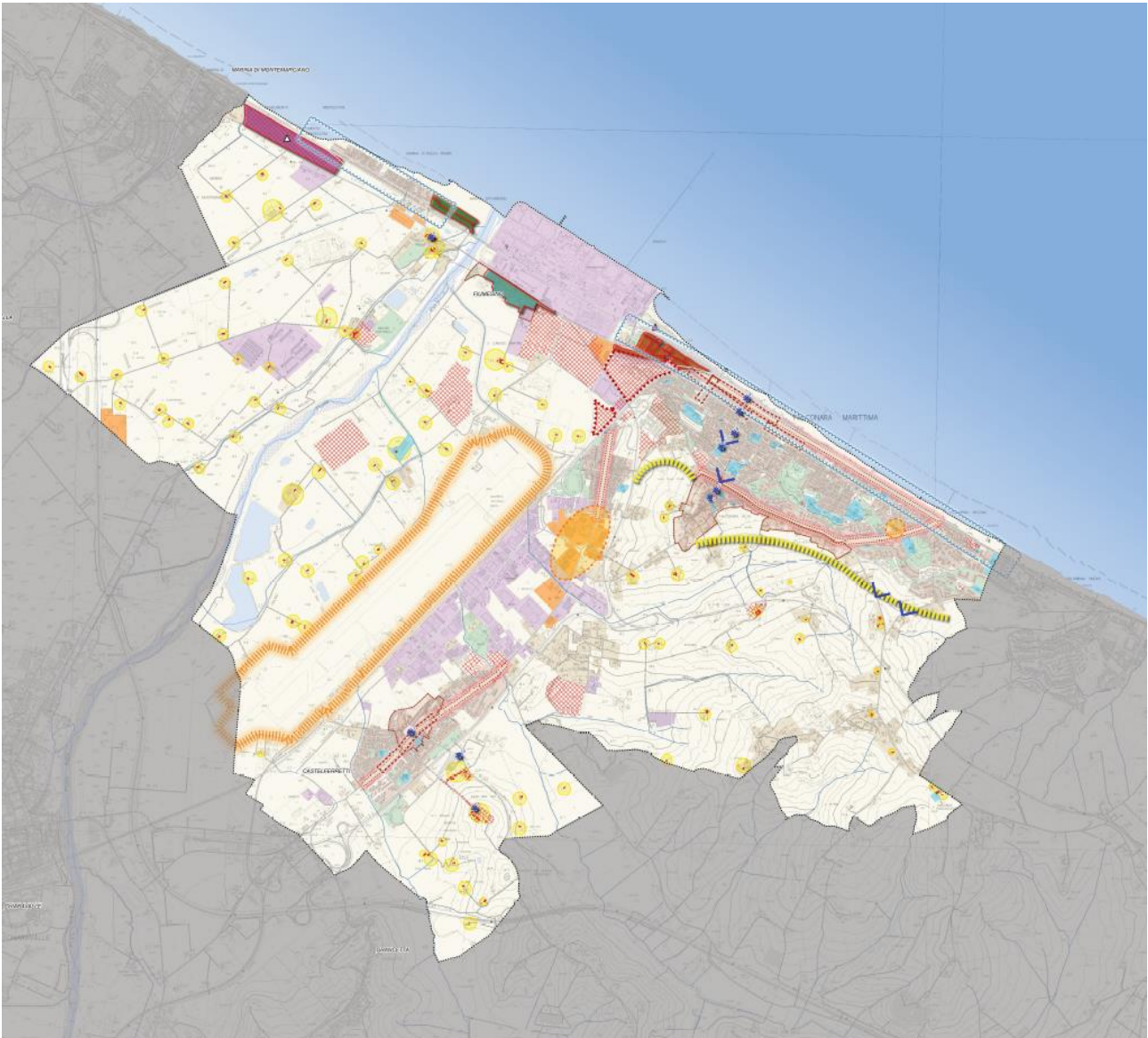
- Realizzazione di un nuovo tratto ciclabile di 4,2 km tra la stazione ferroviaria e la Marina.
- Realizzazione di un nuovo tratto ciclabile tra la stazione ferroviaria e Castelferretti.
- Collegamento ciclabile Fiumesino – via Castellaraccia, in continuità con il progetto PINQua.
- Integrazione dei percorsi locali con la rete regionale “Marche 2032” e con la Ciclovia Adriatica.

#### *1.5.2 Valorizzazione delle emergenze paesaggistiche e panoramiche*

Sono segnalati i principali punti panoramici sui crinali e lungo la costa, da cui è possibile leggere la struttura paesaggistica di Falconara come sistema unitario.



### 4.2 Strategia 2 – Rigenerazione urbana



4 S.1b Rigenerazione urbana

La strategia 2 affronta il tema della rigenerazione del patrimonio urbano esistente, della riqualificazione morfologica e funzionale dei tessuti consolidati e della riconversione delle grandi aree dismesse.

Falconara Marittima è un sistema urbano complesso, fortemente segnato dalla presenza di infrastrutture (linea ferroviaria, A14, aeroporto) e di vaste aree produttive dismesse che frammentano la continuità della città.

L'obiettivo generale è quello di ricucire la città, valorizzare il fronte mare, riqualificare il patrimonio edilizio, potenziare i servizi e rigenerare gli spazi pubblici secondo principi di sostenibilità, accessibilità e inclusione sociale.

Le azioni della strategia si articolano secondo quattro gruppi di obiettivi, descritti di seguito, ciascuno connesso a precisi ambiti territoriali individuati nella tavola S.1b.

Lo scenario possibile della rigenerazione urbana del territorio di Falconara sarebbe profondamente influenzato dall'arretramento della linea ferroviaria adriatica, in corso di valutazione, che consentirebbe di liberare il fronte mare e innescare un recupero complessivo di tutto l'insediamento costiero.



2.1	Riqualificazione edilizia e morfologica	2.1.1	Incentivazione alla rigenerazione del patrimonio edilizio esistente interno ai centri urbani
		2.1.2	Incentivazione alla rigenerazione del patrimonio edilizio esistente in territorio rurale
		2.1.3	Miglioramento dell'ambiente urbano, dell'accessibilità e della percezione di sicurezza dei principali assi commerciali
		2.1.4	Ri-funzionalizzazione degli edifici e spazi in condizioni di degrado e dismissione
		2.1.5	Incentivi alla riqualificazione energetica e funzionale del patrimonio edilizio
		2.1.6	Riqualificazione dello spazio pubblico del fronte mare e dei tessuti urbani interclusi
2.2	Aree strategiche di rigenerazione	2.2.1	Bonifica e rifunzionalizzazione dei grandi recinti industriali, infrastrutturali e per servizi
		2.2.2	Incremento delle attività e della multi-funzionalità dell'aeroporto di Falconara
		2.2.3	Ri-progettazione delle aree ferroviarie dismesse e degli spazi interclusi
		2.2.4	Tessuti edificati altamente problematici
		2.2.5	Riqualificazione delle aree produttive
2.3	Valorizzazione dell'immagine urbana	2.3.1	Recupero e valorizzazione dell'edificato di valore storico-architettonico-testimoniale dei Centri Storici e del territorio rurale
		2.3.2	Riqualificazione e valorizzazione degli spazi pubblici e dei luoghi identitari
		2.3.3	Potenziamento dei varchi visuali verso il mare
		2.3.4	Ridefinizione dei margini urbani in relazione al paesaggio collinare e fluviale
		2.3.5	Qualificazione dello spazio pubblico lungo i principali assi stradali
2.4	Politiche abitative e dotazioni pubbliche	2.4.1	Aumento dell'offerta di Edilizia Residenziale Sociale, qualificazione del patrimonio esistente e ampliamento delle categorie aventi diritto
		2.4.2	Potenziamento e riorganizzazione delle attrezzature pubbliche o di interesse pubblico
		2.4.3	Integrazione delle dotazioni di verde pubblico con funzioni sportive, culturali e sociali

5 Schema delle strategie per il PUG, focus sulla S1b - Rigenerazione urbana



### 2.1 Riqualificazione edilizia e morfologica

La riqualificazione edilizia rappresenta il primo livello della rigenerazione urbana. Falconara è caratterizzata da un tessuto residenziale stratificato, con edifici di epoche diverse e ampie porzioni costruite tra gli anni '50 e '80, spesso carenti sotto il profilo energetico e qualitativo. La strategia mira a orientare gli interventi verso la riqualificazione diffusa del patrimonio edilizio e dello spazio pubblico, favorendo processi di rigenerazione integrata.

#### 2.1.1 Incentivazione alla rigenerazione del patrimonio edilizio esistente interno ai centri urbani

- Riqualificazione dei comparti residenziali consolidati (Falconara Alta, Centro, Stadio, Villanova, Castelferretti) mediante interventi di recupero funzionale e aggiornamento tecnologico.
- Introduzione di strumenti di premialità e semplificazione procedurale per favorire la rigenerazione privata e la sostituzione edilizia controllata con aggiornamento tecnologico.
- Promozione della densificazione compatta e sostenibile, limitando il consumo di nuovo suolo e migliorando le prestazioni energetiche degli edifici.
- Incentivazione edilizia di interventi che integrino spazi pubblici, verde urbano e percorsi pedonali nel ridisegno dei quartieri.

#### 2.1.2 Incentivazione alla rigenerazione del patrimonio edilizio esistente in territorio rurale

- Recupero e riuso degli edifici rurali e dei manufatti agricoli dismessi per funzioni compatibili (residenza, turismo rurale, attività didattiche, agricoltura sostenibile).
- Riqualificazione dei nuclei collinari e agricoli come parte integrante del paesaggio produttivo e identitario.
- Incentivi edilizi mirati per il miglioramento sismico, energetico e per il ripristino della qualità paesaggistica del territorio rurale.

#### 2.1.3 Miglioramento dell'ambiente urbano, dell'accessibilità e della percezione di sicurezza dei principali assi commerciali

- Interventi di riqualificazione morfologica e funzionale lungo i principali assi urbani:
  - via Flaminia,
  - via Marconi
  - e via Roma.
- Riprogettazione dello spazio pubblico con ampliamento dei marciapiedi inclusivi, inserimento di verde lineare, arredi e illuminazione di qualità, garantendo la massima inclusività.
- Miglioramento della sicurezza stradale con moderazione del traffico e attraversamenti protetti.
- Sistema di veicolazione stradale a senso unico per favorire la realizzazione di marciapiedi e piste ciclabili.

#### 2.1.4 Ri-funzionalizzazione degli edifici e spazi in condizioni di degrado e dismissione

- Recupero e riuso di edifici e spazi dismessi o sottoutilizzati, pubblici e privati, con destinazioni civiche, culturali o sociali (studentati, ecc.).



- Ambiti prioritari: quartiere di Fiumesino, Caserma Saracini, ex Croce Rossa di via Pergoli, fabbricati industriali dismessi, spazi residuali del fronte mare e immobili abbandonati lungo via Flaminia e centro città.
- Promozione di funzioni urbane innovative (centri culturali, coworking, laboratori creativi, residenze temporanee).
- Ricucitura morfologica e funzionale delle aree intercluse tra ferrovia e litorale, restituendo continuità urbana e nuovi spazi pubblici.

### *2.1.5 Incentivi alla riqualificazione energetica e funzionale del patrimonio edilizio*

- Promozione di interventi di efficientamento energetico sugli edifici esistenti mediante l'uso di materiali sostenibili e tecnologie rinnovabili.
- Integrazione di impianti solari e fotovoltaici nel rispetto dei caratteri architettonici e paesaggistici.

### *2.1.6 Riqualificazione dello spazio pubblico del fronte mare e dei tessuti urbani interclusi*

- Fronte mare di Falconara e Villanova individuato come ambito strategico di rigenerazione urbana.
- Ricucitura fisica e visiva tra città e mare mediante la creazione di nuovi percorsi pedonali e ciclabili, varchi visuali e spazi di sosta panoramici.
- Riqualificazione dei tessuti interclusi tra ferrovia e litorale, con nuove funzioni pubbliche, aree verdi e accessi alla spiaggia.
- Valorizzazione del litorale come spazio pubblico continuo, connesso alla rete della mobilità dolce e integrato nel sistema dei percorsi costieri regionali.



## 2.2 Aree strategiche di rigenerazione

La rigenerazione urbana e territoriale di Falconara si concentra sulle grandi aree dismesse e sugli ambiti a elevato potenziale trasformativo, dove la riconversione funzionale e ambientale può generare effetti moltiplicatori sull'intero sistema urbano.

Queste aree — ex Montedison, ex Squadra Rialzo, ambiti ferroviari e aree produttive — rappresentano i nodi strategici della riconversione ecologica e della transizione energetica del territorio comunale.

La strategia punta a trasformarle in poli multifunzionali e sostenibili, integrando innovazione produttiva, cultura, mobilità e qualità paesaggistica.

### 2.2.1 Bonifica e rifunzionalizzazione dei grandi recinti industriali, infrastrutturali e per servizi

A - Ex Montedison:

- potenziale sinergia con il tema della mobilità sostenibile e dell'idrogeno;
- area dismessa a elevata potenzialità di rigenerazione produttiva;
- interventi di bonifica dei suoli e delle acque, messa in sicurezza e rifunzionalizzazione per nuove attività industriali leggere e impianti per la produzione di idrogeno verde;
- riconnessione ecologica e paesaggistica con la costa e la valle dell'Esino.

B - Ex Squadra Rialzo ferroviaria:

- complesso di archeologia industriale situato in via Monti e Tognetti, collegato alla stazione ferroviaria;
- progetto di rifunzionalizzazione culturale e museale (museo dei trasporti e teatro cittadino) nel quadro del programma Pinqua (Determinazione Dirigenziale n. 750 del 01/07/2025 del Comune di Falconara, è esplicitato che l'intervento di "Rifunzionalizzazione Ex Squadra Rialzo" fa parte del programma PINQuA ID 344 "Connettere per rigenerare");
- obiettivo: valorizzare la memoria ferroviaria e integrare il complesso nel sistema urbano e nella rete della mobilità dolce;

### 2.2.2 Incremento delle attività e della multi-funzionalità dell'aeroporto di Falconara

- Aeroporto "Raffaello Sanzio" come nodo infrastrutturale regionale: unico scalo internazionale delle Marche, collegato con ferrovia (stazione Castelferretti-Falconara Aeroporto), viabilità primaria (SS76, A14) e rete del TPL.
- Sviluppo di funzioni complementari:
  - aree congressuali, espositive e commerciali;
  - spazi con funzioni logistiche e high tech;
  - spazi per eventi, formazione aeronautica e innovazione nel trasporto sostenibile;
  - connessione ecologica con il fiume Esino e interventi di mitigazione acustica e ambientale.
- Obiettivo: rendere l'aeroporto un polo multifunzionale della costa marchigiana, integrato nella rete territoriale e coerente con la transizione ecologica.



#### 2.2.3 Ri-progettazione delle aree ferroviarie dismesse e degli spazi interclusi

- Riconversione delle aree ferroviarie tra centro e mare in spazi pubblici di transizione destinati a funzioni culturali, economiche, turistico-ricettive, sportive e per la mobilità dolce.
- Eliminazione delle barriere fisiche che oggi separano i quartieri dal litorale, attraverso nuove connessioni pedonali e ciclabili.
- Integrazione con la rete dei percorsi ciclo-pedonali prevista dalla strategia 3 e con la riqualificazione del fronte mare.

#### 2.2.4 Tessuti edificati da riqualificare

- Individuazione degli ambiti urbani in maggiore degrado urbanistico come priorità della rigenerazione integrata.

Ambiti principali:

- A Marina di Rocca Priora, caratterizzata da criticità strutturali e isolamento fisico;
  - B quartiere tra via Aspromonte e via Flaminia (Villanova), con degrado edilizio e fragilità socio-economiche;
  - C area ex Montedison.
- Azioni previste:
    - A1 interventi di rinaturalizzazione;
    - B1 interventi pubblici di riqualificazione;
    - B2 incentivi privati per il recupero energetico e funzionale;
    - B3 spazi pubblici rinnovati come catalizzatori di inclusione e sicurezza
    - C1 Bonifica e messa in sicurezza ambientale;
    - C2 implementazione di infrastrutture verdi e mitigazioni ecologiche;
    - C3 riattivazione dell'area dismessa tramite funzioni compatibili (una parte è già destinata alla creazione di un impianto di generazione di idrogeno).

#### 2.2.5. Riqualificazione delle aree produttive

- Riqualificazione ambientale e tecnologica delle aree produttive attive, con riduzione delle emissioni e gestione condivisa dei rifiuti.
- Mitigazione paesaggistica e verde perimetrale come filtro tra aree industriali e residenziali.
- Liberalizzazione delle attività e delle destinazioni d'uso per servizi, outlet, ecc.
- Incentivare funzioni ricettive leggere, spazi culturali, attività legate al mare;
- Favorire l'evoluzione delle zone produttive in Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA), dove più aziende si uniscono per condividere infrastrutture, servizi centralizzati e risorse al fine di raggiungere obiettivi di sostenibilità ambientale, migliorare l'efficienza e aumentare la competitività.



### 2.3 Valorizzazione dell'immagine urbana

La qualità percettiva e identitaria della città costituisce una componente essenziale della rigenerazione urbana.

Falconara deve recuperare e rafforzare la propria immagine di città costiera, produttiva e storica, valorizzando i suoi centri storici, le architetture testimoniale, gli spazi pubblici e le relazioni visuali con il mare e la collina.

Una città che miri anche al lavoro e alla possibilità di fare: "Falconara liberi di divenire".

L'obiettivo è costruire una narrazione urbana coerente, in cui gli elementi storici e paesaggistici dialogano con la contemporaneità, restituendo riconoscibilità e qualità estetica al paesaggio urbano.

#### 2.3.1 Recupero e valorizzazione dell'edificato di valore storico-architettonico-testimoniale dei centri storici e del territorio rurale

- Interventi di conservazione e restauro del patrimonio storico-architettonico di Falconara Alta, Castelferretti e dei nuclei rurali minori.
- Recupero dei caratteri tipologici, costruttivi e materici degli edifici storici, con attenzione ai contesti urbani e agricoli.
- Iscrizione dell'area del centro storico di Marina di Falconara Marittima nell'elenco dei Borghi storici.

#### 2.3.2 Riqualificazione e valorizzazione degli spazi pubblici e dei luoghi identitari

- Individuazione e rigenerazione dei principali luoghi identitari della città:
  - Piazza Mazzini,
  - Castello di Falconara Alta,
  - Castello di Castelferretti,
  - Stazione di Falconara Marittima,
  - Balcone del Golfo,
  - Rocca Priora e i relativi spazi di accesso,
  - Villa Montedomini,
  - Pineta
  - Monumento ai Caduti
  - Chiesa della Misericordia di Castelferretti.
- Connessione dei luoghi identitari con la rete della mobilità dolce e con gli itinerari turistico-culturali del territorio.

#### 2.3.3 Potenziamento dei varchi visuali verso il mare

- Individuazione di una rete di varchi visuali e percorsi panoramici per ristabilire la continuità percettiva tra la città e il mare.
- Valorizzazione panoramica - ambientale di Villanova e Rocca Priora, integrandoli nei percorsi pedonali e ciclabili di accesso al litorale.



- Progettazione dei varchi come spazi pubblici qualificati, con punti di sosta, alberature e segnaletica interpretativa.
- Tutela delle visuali prospettiche lungo gli assi principali e nei punti di emergenza panoramica.

#### *2.3.4 Ridefinizione dei margini urbani in relazione al paesaggio collinare e fluviale*

- Interventi di riqualificazione paesaggistica e ambientale nelle zone di transizione tra collina, fondovalle e aree urbane.
- Realizzazione di fasce verdi e aree filtro a mitigazione dell'impatto visivo e ambientale dei margini edificati.
- Miglioramento della connessione ecologica e percettiva con il paesaggio agricolo e il sistema del fiume Esino.

#### *2.3.5 Qualificazione dello spazio pubblico lungo i principali assi stradali*

- Via Flaminia e via Marconi come assi urbani identitari e paesaggistici della città lineare costiera.
- Progetti di alberature, percorsi ciclabili, illuminazione e arredi coordinati, per restituire qualità ambientale e coerenza visiva.



### 2.4 Politiche abitative e dotazioni pubbliche

Il PUG promuove una visione integrata che combina accessibilità, equità e benessere urbano, in linea con le linee di mandato dell'Amministrazione comunale e con gli indirizzi della L.R. 19/2023.

La strategia mira a garantire la prossimità dei servizi, l'adeguamento delle attrezzature collettive e la valorizzazione del verde urbano come infrastruttura sociale e ambientale.

#### 2.4.1 Politiche abitative e inclusione sociale

- Promozione di politiche abitative integrate orientate all'equità sociale, alla rigenerazione dei quartieri e al contenimento del disagio abitativo.

#### 2.4.2 Potenziamento e riorganizzazione delle attrezzature pubbliche o di interesse pubblico

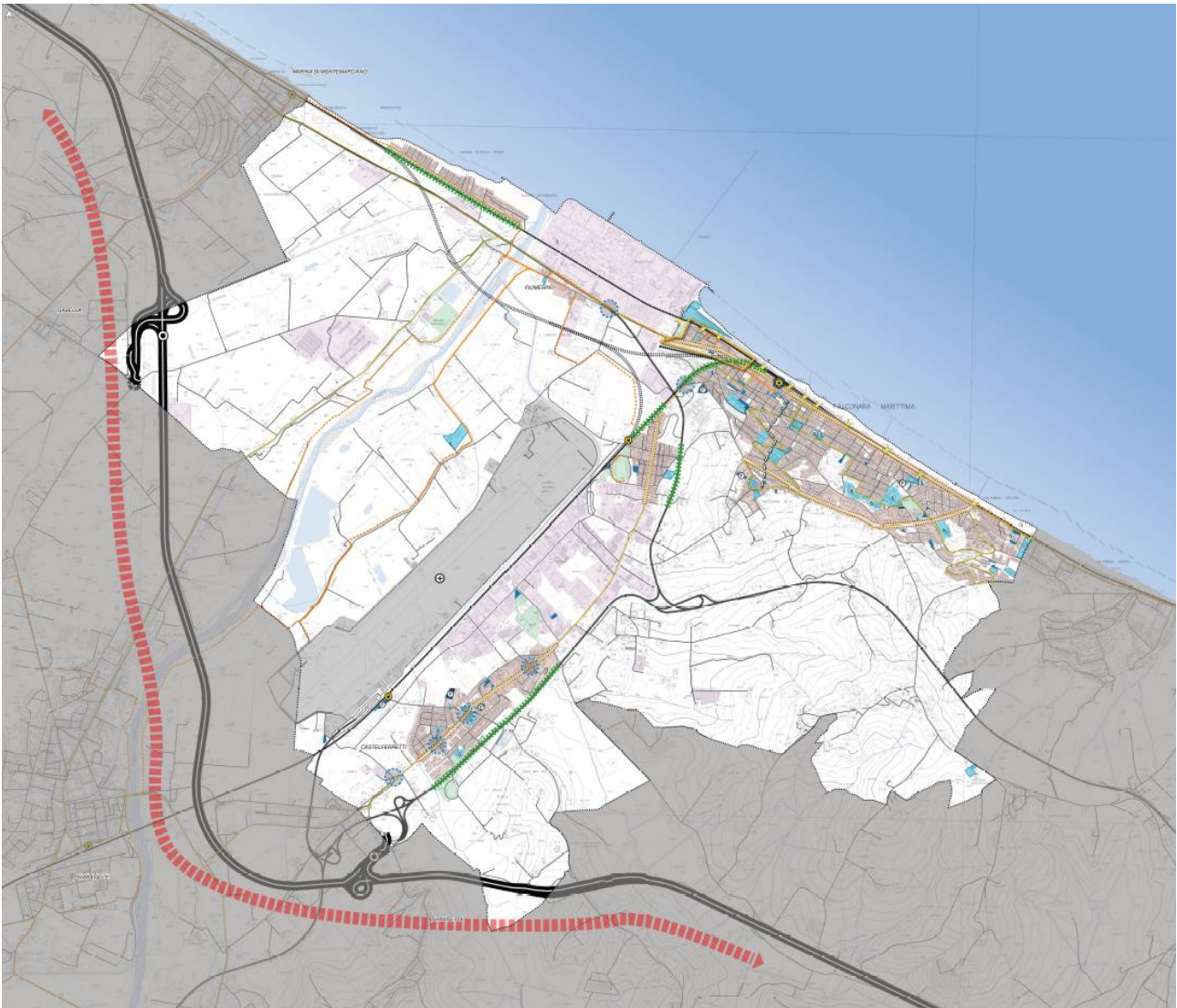
- Riorganizzazione funzionale e territoriale delle attrezzature scolastiche, culturali e sportive, con priorità ai quartieri Stadio e Castelferretti, dove si concentrano le principali dotazioni collettive.
- Creazione di poli multifunzionali di quartiere, in grado di integrare scuola, cultura, sport e socialità in un'unica rete territoriale.
- Razionalizzazione dei servizi culturali (biblioteche, sale civiche, centri giovanili) e incremento dell'accessibilità pedonale e ciclabile ai poli scolastici e sportivi.
- Coordinamento con i progetti di mobilità dolce e con la rete verde urbana, per favorire l'integrazione funzionale tra servizi e spazi pubblici.

#### 2.4.3 Integrazione delle dotazioni di verde pubblico con funzioni sportive, culturali e sociali

- Rete dei parchi urbani come infrastruttura verde e sociale della città:
  - Parco del Cormorano,
  - Parco Kennedy,
  - aree verdi di via Marconi,
  - aree di Stadio e Castelferretti,
  - Parco Robinson.
- Potenziamento delle dotazioni con funzioni sportive leggere (percorsi salute, campi all'aperto, giochi inclusivi) e attività culturali e sociali.
- Incremento della qualità ecologica e paesaggistica delle aree verdi tramite piantumazioni, drenaggio urbano sostenibile e arredi in materiali naturali.



### 4.3 Strategia 3 – Accessibilità, mobilità dolce e sostenibilità delle infrastrutture



6 S.1c Accessibilità, mobilità dolce e sostenibilità delle infrastrutture

La strategia 3 del PUG di Falconara Marittima affronta il tema dell'accessibilità, della mobilità dolce e della sostenibilità delle infrastrutture, con l'obiettivo di costruire un sistema di spostamenti più efficiente, sicuro e integrato, capace di ridurre l'impatto ambientale e migliorare la qualità urbana.

Falconara si trova in una posizione strategica nel sistema territoriale marchigiano: punto di intersezione tra la rete ferroviaria nazionale, la viabilità primaria (SS16 e A14), l'aeroporto "Raffaello Sanzio", e le reti di mobilità dolce lungo la costa e la valle dell'Esino. Tuttavia, la presenza di queste infrastrutture, se da un lato garantisce un'elevata accessibilità, dall'altro ha storicamente generato frammentazioni e barriere fisiche tra quartieri, mare e fiume.

La strategia 3 si propone dunque di ricucire le discontinuità, migliorare i collegamenti tra i diversi sistemi urbani e territoriali e promuovere la transizione ecologica della mobilità, integrando le politiche di accessibilità con quelle ambientali e di qualità dello spazio pubblico.



Le azioni individuate nella tavola S.1c “Accessibilità, mobilità dolce e sostenibilità delle infrastrutture” e nello schema strategico del PUG si articolano in tre grandi direttrici operative:

- **Potenziamento della mobilità sostenibile (3.1)**
- **Miglioramento della viabilità e dei nodi di interscambio (3.2)**
- **Mitigazione degli impatti ambientali delle infrastrutture (3.3)**

Insieme, queste componenti costruiscono un sistema infrastrutturale sostenibile, in cui l'aeroporto, la stazione ferroviaria, la viabilità urbana e i percorsi ciclabili diventano elementi interconnessi di un'unica rete.

3.1	Potenziamento della mobilità sostenibile	3.1.1	Realizzazione di percorsi ciclo-pedonali urbani connessi alle reti territoriali
		3.1.2	Potenziamento dei varchi e dei percorsi di accesso al litorale
		3.1.3	Miglioramento dell'accessibilità alle principali polarità per servizi
		3.1.4	Connessioni integrate e innovative
3.2	Miglioramento della viabilità e dei nodi di interscambio	3.2.1	Miglioramento delle dorsali del trasporto pubblico locale
		3.2.2	Valorizzazione e potenziamento del ruolo della stazione principale e delle stazioni minori
		3.2.3	Realizzazione di parcheggi scambiatori e razionalizzazione della sosta
		3.2.4	Miglioramento della viabilità urbana con criteri di sicurezza e qualità spaziale
3.3	Mitigazione degli impatti delle infrastrutture	3.3.1	Introduzione di misure di mitigazione dell'impatto acustico e atmosferico delle infrastrutture ferroviarie e aeroportuali rispetto ai tessuti residenziali e ai servizi alla persona
		3.3.2	Riduzione dell'impatto delle infrastrutture sugli insediamenti esistenti attraverso interventi di delocalizzazione

7 Schema delle strategie per il PUG, focus sulla S1c - Accessibilità, mobilità dolce e sostenibilità delle infrastrutture



### 3.1 Potenziamento della mobilità sostenibile

La strategia per la mobilità sostenibile rappresenta una delle componenti fondamentali del PUG.

Essa promuove la riconnessione tra i diversi sistemi di spostamento — pedonale, ciclabile, ferroviario e aereo — in una logica di rete continua e accessibile, capace di collegare il centro urbano con il mare, il fiume Esino, l'aeroporto e le principali polarità di servizio.

L'obiettivo è costruire un sistema di mobilità dolce e integrata, sicuro e riconoscibile, che riduca l'uso dell'auto privata e favorisca una fruizione ecologica del territorio.

#### *3.1.1 Realizzazione di percorsi ciclo-pedonali urbani connessi alle reti territoriali*

L'azione mira a completare e potenziare la rete dei percorsi ciclo-pedonali, mettendo in connessione centro, mare, fiume e aeroporto.

Falconara è attraversata da direttrici strategiche della rete ciclabile regionale "Marche 2032" e dal sistema locale dei percorsi Pinqua.

Si prevedono collegamenti ciclabili tra la stazione ferroviaria, Marina di Falconara e Fiumesino.

Il piano individua come prioritari:

- la connessione tra la stazione ferroviaria, il litorale e i quartieri di Villanova e Stadio;
- il completamento del percorso ciclabile tra Fiumesino e via Castellaraccia, già previsto nel progetto Pinqua;
- la realizzazione di itinerari lungo il fiume Esino, in continuità con la Ciclovía Adriatica e la Ciclovía dell'Esino.

L'obiettivo è garantire continuità, sicurezza e accessibilità dei percorsi, con infrastrutture adeguate, illuminazione, segnaletica.



#### 3.1.2 Potenziamento dei varchi e dei percorsi di accesso al litorale

- Miglioramento dei sottopassi esistenti (Villanova, Rocca Mare, Stadio) per garantire sicurezza, accessibilità e qualità estetica.
- Individuazione di nuovi varchi di collegamento città-mare, compatibili con la sicurezza ferroviaria e con la valorizzazione dello spazio pubblico.
- Creazione di accessi diretti al mare dalla stazione ferroviaria, integrati nei percorsi pedonali principali.
- I varchi vengono concepiti come “porte visuali” verso il mare, elementi simbolici di continuità tra i quartieri urbani e la fascia costiera.

#### 3.1.3 Miglioramento dell'accessibilità alle principali polarità per servizi

- Messa in sicurezza e potenziamento dei percorsi pedonali e ciclabili verso:
  - scuole e poli educativi,
  - impianti sportivi e aree verdi,
  - centri civici, sedi amministrative e religiose,
  - aeroporto e nodo ferroviario.
- Realizzazione di attraversamenti protetti, percorsi sicuri casa-scuola, e miglioramento della leggibilità degli accessi pubblici.

#### 3.1.4 Connessioni integrate e innovative

- Sviluppo di soluzioni intermodali e tecnologiche per la mobilità sostenibile (navette elettriche, bike-sharing, car-sharing).
- Creazione di punti di interscambio tra mezzi pubblici, rete ciclabile e parcheggi scambiatori.
- Progettazione di un percorso meccanizzato di risalita tra la città bassa e Falconara Alta, quale simbolo di connessione verticale e accessibilità universale.
- Sperimentazione di servizi a basso impatto ambientale e di nuove forme di mobilità elettrica integrata con le reti territoriali.



## 3.2 Miglioramento della viabilità e dei nodi di interscambio

Questa componente della strategia è orientata a migliorare la funzionalità e la sicurezza della rete viaria e ad accrescere l'efficienza dei nodi di interscambio tra le diverse modalità di trasporto — ferroviario, stradale, ciclabile e aeroportuale.

L'obiettivo è garantire un sistema di mobilità integrato, capace di sostenere la qualità urbana e ridurre la pressione del traffico veicolare, favorendo al contempo intermodalità e accessibilità sostenibile.

### 3.2.1 Miglioramento delle dorsali del trasporto pubblico locale

- Individuazione e potenziamento delle dorsali strategiche del trasporto pubblico locale, con priorità agli assi principali di collegamento urbano e intercomunale.
- Messa in sicurezza delle fermate e delle pensiline, con interventi su accessibilità, coperture, illuminazione e percorsi protetti.
- Integrazione dei percorsi del TPL con le reti ciclabili e pedonali, per garantire continuità modale e riduzione dell'uso dell'auto privata.

### 3.2.2 Valorizzazione e potenziamento del ruolo della stazione principale e delle stazioni minori

- Stazione ferroviaria di Falconara Marittima e stazione di Castelferretti–Aeroporto individuate come poli di intermodalità primaria.
- Creazione di punti di interscambio multimodale, integrando treni, bus, bici e percorsi pedonali in un sistema continuo.
- Promozione del collegamento funzionale tra stazione, aeroporto e litorale, come asse strategico di accessibilità metropolitana.
- Riqualficazione delle aree ferroviarie di contorno per usi pubblici e servizi alla mobilità (bike station, parcheggi, spazi di servizio).

### 3.2.3 Realizzazione di parcheggi scambiatori e razionalizzazione della sosta

- Individuazione di aree di parcheggio scambiatore in corrispondenza dei principali nodi di accesso (stazioni, casello autostradale, ingressi urbani).
- Realizzazione di aree di sosta per i camper.
- Riduzione della sosta interna ai centri abitati mediante sistemi di rotazione controllata e indirizzamento verso parcheggi perimetrali.
- Implementazione di soluzioni sostenibili di gestione della sosta:
  - stalli dedicati a e-car e veicoli condivisi,
  - colonnine di ricarica elettrica,
  - rastrelliere e parcheggi bici,
  - pavimentazioni permeabili e drenanti.
- Introduzione di sistemi digitali di controllo e pagamento smart, integrati con il TPL e con i percorsi ciclabili.



#### *3.2.4 Miglioramento della viabilità urbana con criteri di sicurezza e qualità spaziale*

- Adeguamento delle intersezioni viarie degradate o pericolose, con razionalizzazione della segnaletica, marciapiedi e attraversamenti.
- Riorganizzazione del traffico di attraversamento lungo via Flaminia e via Pietro Mauri–Giordano Bruno (asse Castelferretti), per alleggerire i flussi nei quartieri residenziali.
- Progettazione della viabilità in chiave paesaggistica e ambientale, con inserimento di fasce verdi, alberature e spazi pubblici lineari.
- Introduzione di materiali e arredi che rafforzino la percezione della città pubblica e dell'identità dei luoghi.



### 3.3 Mitigazione degli impatti delle infrastrutture

Questa sezione della strategia affronta il tema della convivenza tra infrastrutture e città, con l'obiettivo di ridurre gli effetti negativi generati dalle reti di trasporto e di favorire una più armonica integrazione tra i sistemi della mobilità e gli spazi abitati.

La presenza della ferrovia adriatica, della SS16, dell'autostrada A14 e dell'aeroporto Raffaello Sanzio costituisce un elemento di forza per l'accessibilità di Falconara, ma anche una fonte di pressione ambientale e acustica.

La strategia prevede quindi un insieme coordinato di interventi di mitigazione, compensazione e riqualificazione paesaggistica, finalizzati a migliorare la qualità urbana e ambientale e a ristabilire la continuità tra gli ambiti separati dalle infrastrutture.

#### *3.3.1 Introduzione di misure di mitigazione dell'impatto acustico e atmosferico delle infrastrutture stradali, ferroviarie e aeroportuali*

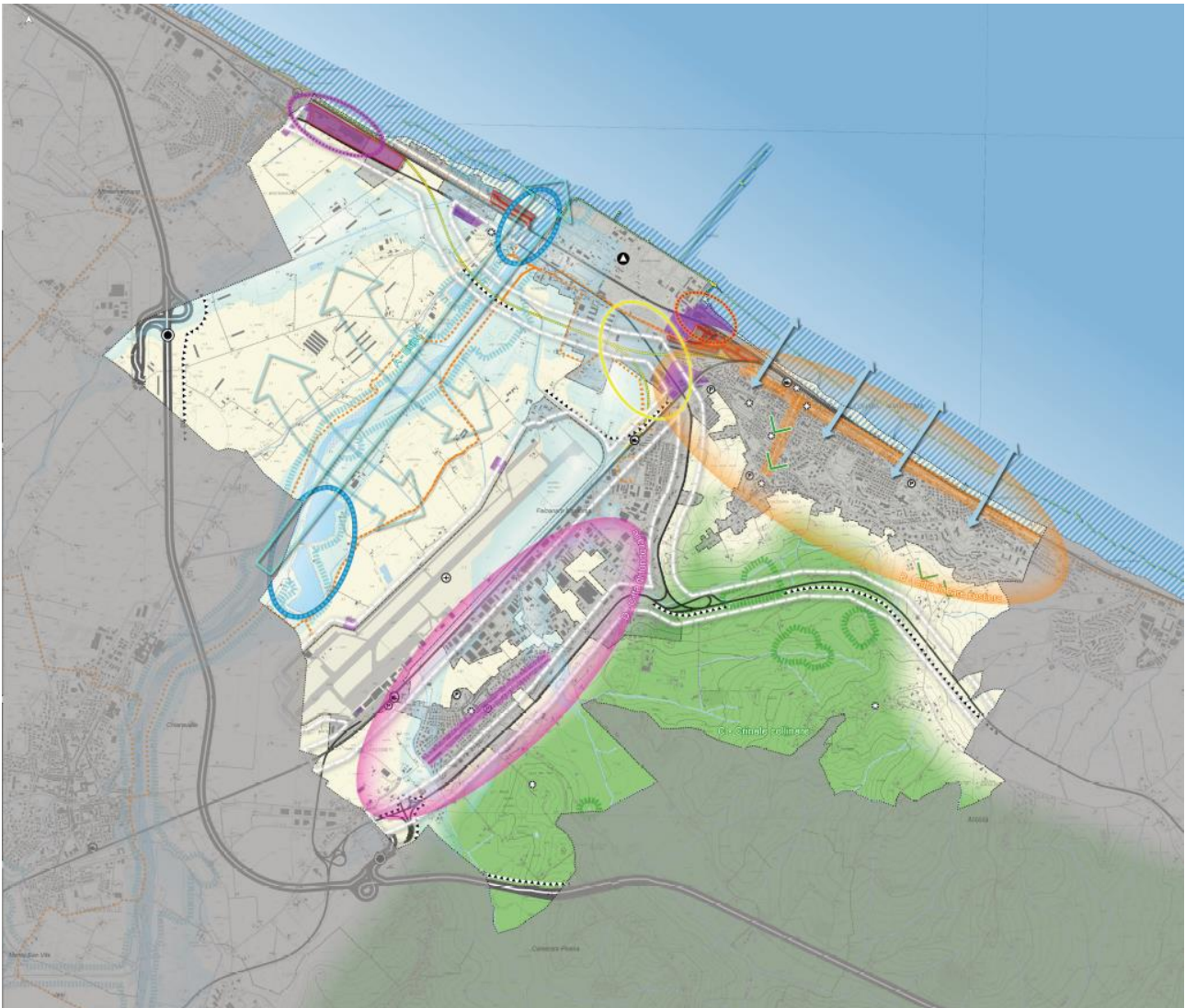
- Realizzazione di barriere verdi e fasce boscate lungo la ferrovia e la viabilità principale (SS16, A14).
- Inserimento di sistemi di schermatura vegetale e filari alberati come elementi di filtro visivo e acustico.
- Interventi specifici in prossimità dell'aeroporto, finalizzati al contenimento dell'inquinamento acustico e atmosferico e alla protezione dei fronti abitati.
- Introduzione di monitoraggi ambientali continuativi per verificare l'efficacia delle misure attuate e programmare eventuali azioni correttive.

#### *3.3.2 Riduzione dell'impatto delle infrastrutture sugli insediamenti esistenti attraverso interventi di delocalizzazione e riequilibrio funzionale*

- Riconversione e delocalizzazione di funzioni improprie o incompatibili in aree particolarmente esposte al traffico o a rischio ambientale (quartiere tra via Aspromonte e la via Flaminia a ridosso della raffineria API).
- Riqualificazione paesaggistica e ambientale delle aree liberate o residuali, mediante rinaturalizzazione, spazi verdi e nuovi percorsi ciclo-pedonali.
- Compensazioni ambientali e funzionali per i quartieri limitrofi alle infrastrutture, attraverso nuovi servizi, aree pubbliche e interventi di miglioramento urbano.
- Recupero della continuità ecologica e visiva tra la città e il territorio, in particolare lungo i margini ferroviari e autostradali.
- Inserimento delle opere di mitigazione nel disegno complessivo della rete verde e blu del PUG, assicurando coerenza con il Piano del Verde comunale.
- Mitigazione del rischio, corridoi di sicurezza e piani di emergenza, integrati alla pianificazione urbana.



### 4.4 Schema di assetto del territorio comunale



8 S.2 Schema di assetto del territorio comunale

Le strategie del Piano Urbanistico Generale del Comune di Falconara Marittima rappresentano la traduzione operativa e territoriale degli indirizzi contenuti nel Documento Programmatico, organizzandosi in un sistema coerente di azioni integrate volte a garantire la sostenibilità ambientale, la qualità urbana e la coesione territoriale.

Esse costituiscono la prima espressione della strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale, definendo gli orientamenti fondamentali che guideranno le successive fasi di copianificazione e redazione del Piano.

L'impianto strategico del PUG si articola in quattro schemi direttori, corrispondenti ai principali sistemi territoriali che strutturano il territorio comunale:

- il Sistema del fiume Esino, infrastruttura ambientale e corridoio ecologico del territorio;
- la Città lineare costiera, ambito della rigenerazione urbana e della relazione con il mare;
- il Crinale collinare, luogo di equilibrio ecologico, paesaggistico e identitario;
- la Città di fondovalle, sistema infrastrutturale e produttivo, connesso alla mobilità e ai poli funzionali.

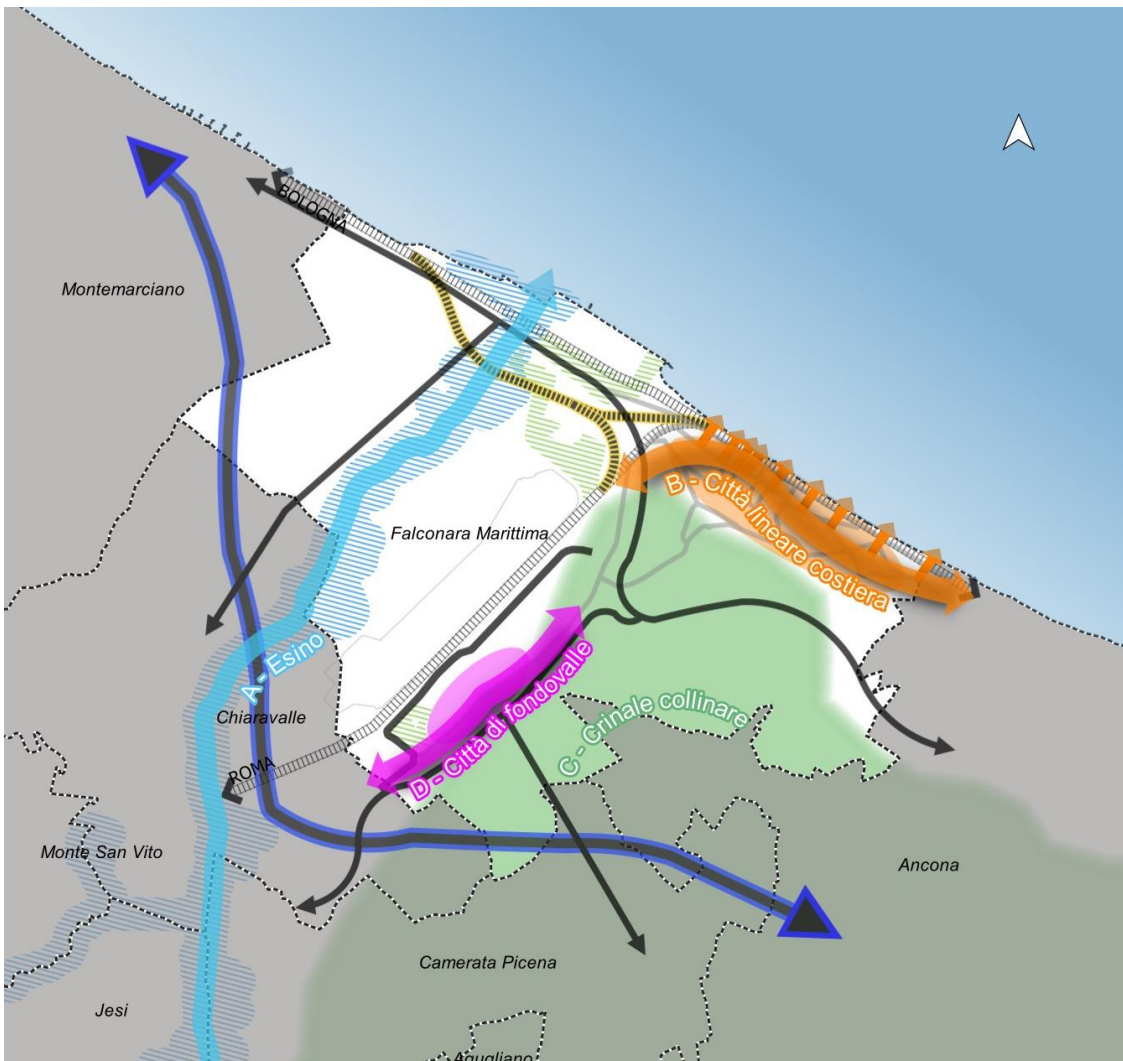


## Piano Urbanistico Generale (PUG)

Comune di Falconara Marittima

Questi schemi non rappresentano settori separati, ma componenti interconnesse di un'unica visione territoriale, in cui le politiche ambientali, insediative e infrastrutturali vengono integrate per costruire un modello di sviluppo unitario e sostenibile.

Le strategie sono state gerarchizzate in relazione alla loro priorità, alla scala di intervento e al contributo che apportano al raggiungimento degli obiettivi del Piano.



9 Schemi direttori



### 4.4.1 Schema direttore A –Esino

Il fiume Esino rappresenta l'ossatura ambientale e identitaria di Falconara Marittima. Lungo il suo corso si concentrano oggi fragilità idrauliche, barriere infrastrutturali e discontinuità ecologiche, ma anche il potenziale per costruire un grande sistema verde-blu capace di connettere la collina al mare e di dare forma a un nuovo paesaggio urbano resiliente. Le azioni strategiche mirano alla tutela e valorizzazione del corridoio ecologico fluviale e alla riconnessione delle continuità ambientali interrotte da ferrovia e infrastrutture, prevedendo interventi di mitigazione del rischio idraulico e di rinaturalizzazione delle sponde. Il fiume diventa così un luogo di fruizione dolce e mobilità lenta, con nuovi percorsi ciclopedonali che collegano la foce ai quartieri e alle aree collinari, integrando punti panoramici e percorsi paesaggistici. Parallelamente, la strategia prevede la bonifica dei siti inquinati e il riuso del suolo, la riconversione delle aree esondabili in usi compatibili e la costruzione di un'infrastruttura verde territoriale che accompagna l'Esino come fascia di mitigazione e connessione ecologica fino al mare. Questo asse ambientale si configura come spina dorsale della resilienza urbana, punto d'incontro tra natura, agricoltura e città.

Le azioni prioritarie comprendono:

- la tutela e valorizzazione del corridoio ecologico fluviale;
- la rinaturalizzazione delle sponde e la ricostituzione delle connessioni ecologiche interrotte;
- la riconversione funzionale delle aree esondabili in attività compatibili;
- la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali e spazi di fruizione sostenibile lungo l'asta fluviale;
- la riduzione della vulnerabilità idraulica e ambientale attraverso interventi di mitigazione.

Il fiume Esino diventa così un elemento ordinatore dell'intero sistema territoriale, punto di equilibrio tra ambiente, agricoltura, infrastrutture e insediamento urbano.



### 4.4.2 Schema direttore B – Città lineare costiera

Il sistema costiero costituisce il volto marittimo della città e il principale ambito di trasformazione urbana.

Qui le strategie convergono sulla riqualificazione del fronte mare e sulla creazione di una città lineare costiera continua, in cui gli spazi pubblici, i percorsi e le funzioni urbane si affacciano nuovamente sul mare.

Le azioni comprendono la valorizzazione dei varchi visuali e dei percorsi di accesso alla spiaggia, la qualificazione degli assi urbani litoranei e la ri-funzionalizzazione di edifici e spazi pubblici dismessi.

Lungo la fascia ferroviaria si promuove il recupero degli spazi marginali come aree verdi di riequilibrio e la mitigazione acustica e ambientale, mentre nei tessuti consolidati si incentiva la riqualificazione edilizia e microclimatica.

Il sistema del waterfront si arricchisce di percorsi ciclo-pedonali connessi alle reti territoriali, integrando la stazione ferroviaria e i nodi del trasporto pubblico.

In prospettiva, la costa diventa parco urbano lineare, cerniera tra città, mare e natura, luogo di identità collettiva e di attrattività turistica.

Le azioni fondamentali riguardano:

- il rafforzamento del comfort microclimatico urbano (riduzione isole di calore nei quartieri costieri);
- il miglioramento dell'ambiente urbano, dell'accessibilità e della percezione di sicurezza dei principali assi commerciali;
- la ri-funzionalizzazione di edifici e spazi pubblici in condizioni di degrado e dismissione;
- la valorizzazione dei varchi visuali e dei percorsi di accesso alla spiaggia;
- la riqualificazione urbana, pedonalità diffusa, incremento della qualità architettonica e dello spazio pubblico;
- la qualificazione degli assi urbani litoranei;
- il riuso e la rifunzionalizzazione a fini culturali, espositivi dell'Ex Squadra di Rialzo;
- il recupero di spazi marginali lungo la ferrovia e le infrastrutture come aree verdi di riequilibrio;
- la valorizzazione e il potenziamento del ruolo della stazione principale e delle stazioni minori

La città lineare costiera viene così ripensata come un sistema continuo di spazi pubblici e relazioni urbane, in cui si ricompono la storica frattura tra città e mare.



### 4.4.3 Schema direttore C – Crinale collinare

Il crinale collinare costituisce la memoria paesaggistica del territorio di Falconara e il suo principale orizzonte visivo.

È uno spazio di agricoltura, nuclei storici e percorsi panoramici, oggi minacciato da fenomeni di abbandono e frammentazione.

Le azioni qui mirano alla tutela del paesaggio agrario e dei crinali, alla valorizzazione delle emergenze panoramiche e dei punti di vista sul mare e alla limitazione del consumo di suolo.

Si promuove la rigenerazione del patrimonio edilizio rurale e il recupero dell'edificato storico-testimoniale, integrando nuove funzioni compatibili con il contesto agrario, come l'agriturismo o le attività culturali diffuse.

Il crinale assume anche un ruolo ecologico e idrogeologico, con azioni di presidio dei versanti e riduzione del rischio di frane, riduzione del prelievo idrico e efficientamento energetico diffuso.

La ridefinizione dei margini urbani verso la collina rafforza la transizione paesaggistica tra il costruito e il territorio rurale, consolidando un sistema collinare multifunzionale, ecologico e identitario.

Le principali linee di intervento comprendono:

- la valorizzazione delle connessioni tra paesaggio agrario, urbano e naturalistico;
- la tutela delle emergenze paesaggistiche e panoramiche;
- il recupero e la valorizzazione dell'edificato di valore storico-testimoniale del territorio rurale;
- la limitazione delle previsioni urbanistiche che consumano nuovo suolo (ambiti collinari);
- la creazione di un'infrastruttura verde territoriale per mitigare l'impatto di assi stradali, ferroviari e aree aeroportuali;
- l'apertura della città al mare, varchi visuali, accessibilità pedonale, spazi pubblici e servizi turistico-ricreativi.

Il crinale collinare assume così la funzione di cintura verde e filtro ecologico tra la città e la campagna, contribuendo all'equilibrio ambientale e visivo del territorio comunale.



### 4.4.4 Schema direttore D – Città di fondovalle

Il fondovalle di Falconara è il cuore operativo del territorio: vi si concentrano infrastrutture, attività produttive, servizi e mobilità.

Le strategie qui mirano a trasformare la città di fondovalle in un sistema efficiente e sostenibile, capace di coniugare innovazione, qualità ambientale e nuove opportunità economiche.

Le azioni prevedono la bonifica e rifunzionalizzazione dei grandi recinti industriali, la riconversione verso aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA) e la valorizzazione del ruolo dell'aeroporto come polo multifunzionale e logistico.

Il sistema della mobilità è potenziato con il rafforzamento delle dorsali del trasporto pubblico, la realizzazione di parcheggi scambiatori e la messa in sicurezza delle intersezioni.

La mitigazione acustica e ambientale di ferrovia e aeroporto accompagna la creazione di nuovi servizi pubblici e l'ampliamento dell'offerta residenziale e sociale.

La città di fondovalle diventa così il luogo della connessione tra infrastrutture, innovazione e qualità urbana, cuore della transizione ecologica e produttiva del territorio falconarese.

Le azioni prioritarie prevedono:

- il miglioramento dell'ambiente urbano e dell'accessibilità dei principali assi commerciali;
- la rigenerazione del patrimonio edilizio interno ai centri urbani;
- il rafforzamento del comfort microclimatico urbano;
- il potenziamento dell'intermodalità, dei parcheggi scambiatori, della connessione mare-centro-fiume-aeroporto;
- il miglioramento delle dorsali del trasporto pubblico locale e l'adeguamento delle intersezioni viarie degradate o poco sicure;
- la realizzazione di parcheggi scambiatori e razionalizzazione della sosta.

La città di fondovalle assume così il ruolo di motore economico e infrastrutturale del sistema urbano falconarese, orientato verso un modello di sviluppo sostenibile e integrato con il territorio.