



Progetto e infrastruttura: le trasformazioni dell'interfaccia città-porto-canale a Senigallia

**Design and Infrastructure:
the Transformations of Senigallia's Interface
among Town, Port and Canal**

Antonella Falzetti

Università degli Studi di Roma Tor Vergata
Dipartimento di Ingegneria Civile
e-mail: falzetti@ing.uniroma2.it

Il sapere dell'ingegnere e la nozione di infrastruttura

L'infrastruttura, in ordine al significato originario di elemento fisico destinato a connettere e insieme di servizio pubblico, custodisce una impronta genetica originaria e costitutiva che la congiunge ad una cultura formatasi storicamente sulle competenze dei saperi specialistici dell'ingegnere, variamente ripartiti tra i poli dell'ingegneria civile, idraulica, trasportistica e gestionale.

Un paradigma iniziale parzializzante ed escludente, che si rileva non solo nei modelli di approccio degli esperti, ma trova riscontro negli esiti deludenti e nelle trasformazioni reali della città e del suo territorio. Spesso in contrasto con la ricerca di una qualità spaziale e urbana, che oggi si impone in modo perentorio alla nostra attenzione.

Eppure in origine non è stato così. Nel momento della sua formazione il sapere degli ingegneri di Ponti e Strade è capace di far avanzare insieme le ragioni della tecnica coniugandole ad un nuovo immaginario territoriale. In questo luogo storico originario (ultimi decenni del diciottesimo secolo) la qualità dei progetti e delle grandi opere realizzate si manifesta come soluzione tecnica ineccepibile ma pone insieme il problema della natura e delle volontà monumentali delle grandi opere infrastrutturali. Il concetto di monumentalità discende, evidentemente, dall'architettura. Un monumento segna, con un'espressione grandiosa, un dato avvenimento o un programma in un luogo preciso, significativo. Il luogo può essere segnato dall'opera d'arte stessa, nella sua concezione architettonica o paesaggistica, integrata all'oggetto tecnico che diventa così monumento in sé. Allora, il "monumento-luogo" esprime l'insieme dell'opera assecondandone il carattere, fondato sulla accentuata linearità.

Da questa rivoluzione tecnica, a cui fu posta mano nel corso del diciassettesimo secolo, discenderanno due conseguenze: la convinzione che tutto è possibile, che si possono creare

Senigallia is one of the several average-sized coast towns that, in the last decade, paid attention to redesign and reorganize their interface spaces between urban contexts and seafront activities. It is an attempt to re-establish a continuity between the urban fabric, the functional areas along the coastline, and the infrastructural system.

Today, Senigallia's morphological scenery shows a mixed seafront border line, whose characters have been alternatively determined by defense and protection needs, and, more recently, by trading and commercial functions.

The town is crossed by the Misa river, a major linear infrastructure, which imposes its unfathomable laws of floods and flows, while claims some instruments for water control; the town is also dramatically split by the railway line, whose disruptive and excluding presence affects Senigallia and a great part of the Adriatic coast.

In such terms, urban design, as a field of experimentation, is a powerful technical instrument, together with an appropriate management and control of urban policies, to elaborate operative proposals for sewing up the fracture –apparently incurable– caused by the functional alienation of river banks, the decay of wildly urbanized coasts, and a poor integration of infrastructures into the urban dynamics.

Several design experimentations have already been made in such direction; this is a proof of an important change in design trends, which could be applied to Senigallia's situation too, in the frame of a vast program of urban refurbishment, promoted by the Municipality.

Two noticeable interventions of this kind are: the enlargement and technical/functional upgrading of the port, and the project of a new tourist and residential district, designed by Paolo Portoghesi, to be built in 'Sacelit/ex Italcementi' area, one of the many in-between areas, dismissed and left for a long time abandoned, as a memory of a bygone productive season.

In all these enterprises, the topic of infrastructures plays a dominant role.

The need to re-balance and re-establish a relationship with the town definitely requires a new planning of existing tracks, accesses, and relational spaces.

reti interamente artificiali, sistemi generali; la concezione di opera come opera d'arte, che supera il semplice obiettivo tecnico per farne "strumento di organizzazione prima, di abbellimento poi, del territorio". Il carattere costitutivo dell'infrastruttura trova la sua naturale declinazione nella tipologia del sistema: ferrovia, strada, linea di costa, canale. La linea ferroviaria detta le sue condizioni di taglio escludente, cesura nel corpo urbano, che segna e separa, riemergendo nei nodi di accumulazione e scambio deputati: le stazioni. La rete autostradale si impone come sistema gerarchizzato ma a pressione continua, nella logica dei flussi, assimilabile a una rete

vascolare e osmotica, capace di tenere insieme le cose, in una logica univocamente funzionale. La linea di costa, margine naturale, si riapre all'urbano in luoghi di eccezionalità e connessione costituiti dai porti. Il fiume-canale, oggi ormai sottratto alla città da una visione economicistica del trasporto, resta come problema, e richiede un nuovo immaginario architettonico per rientrare come *principium individuationis* nelle logiche di accrescimento e recupero della città consolidata.

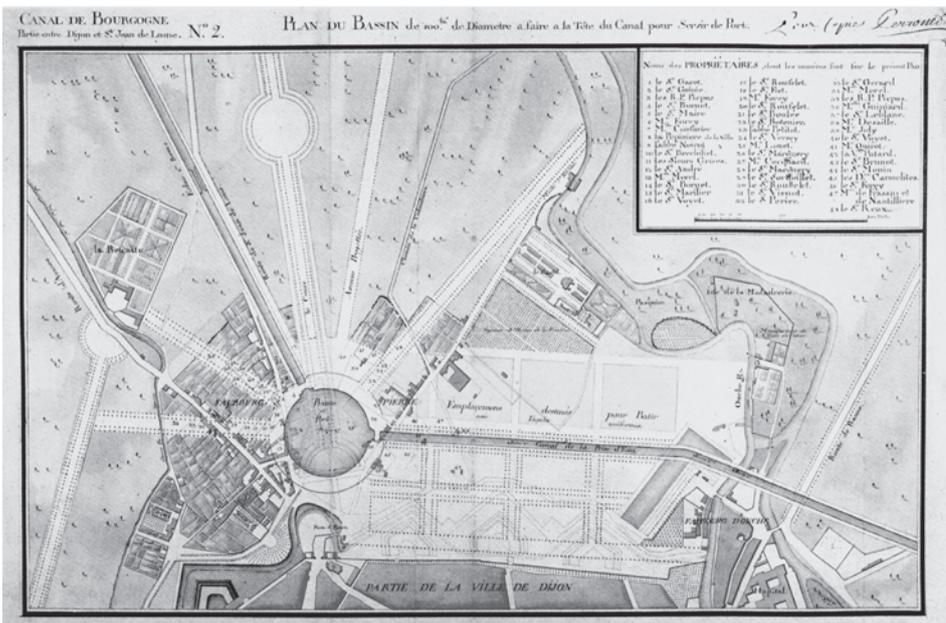
Queste classi di infrastrutture, considerate non più e non solo come soluzione di un problema di ingegneria, possono essere recuperate come una formidabile occasione per il progetto urbano, per la trasformazione e il recupero della città. E qui si apre una differente narrazione, una seconda modalità del racconto.

Infrastrutture e geo-grafie di Senigallia

Come altre realtà urbane di costa, anche Senigallia, nell'ultimo decennio, si colloca tra quelle città d'acqua, di medie dimensioni, attente a ridisegnare e riorganizzare gli spazi di interfaccia tra contesti urbani e gli ambiti delle attività fronte mare. Un tentativo di ricomporre una continuità tra le trame della città, le aree funzionali della costa e delle sponde e il sistema delle sue infrastrutture.

Nel caso di Senigallia il problema delle infrastrutture, della loro natura e del significato urbano si impone in modo evidente ed emblematico.

Lo spazio dove la città incontra l'acqua fissa quella linea di margine che interagisce con l'ordine e la forma del costruito.



"Pianta del bacino" e del nuovo quartiere di Digione. Progetto non realizzato di J.R. Perronet, 1782.

Una cesura che spesso pone vincoli e regole che compromettono lo sviluppo omogeneo della città, e che, mette in essere implicazioni multidimensionali e conflittualità gestionali. Il risultato che ne consegue pone le fondamenta per lo sviluppo di luoghi la cui composizione e geometria è chiaramente distinta rispetto alle altre parti della città, per la presenza di attrezzature dedicate al trasporto marittimo, piuttosto che per le vaste aree cantieristiche o industriali che tratteggiano una immagine del paesaggio urbano univoca, identificabile e riconoscibile.

In questo contesto Senigallia rappresenta un modello che esplicita gli effetti di queste ricorrenti interazioni, attestanti nella definizione di entità spaziali autonome, generate inevitabilmente dalla simultanea presenza di dinamiche commerciali, infrastrutturali ed ambientali.

Lo scenario morfologico che appare oggi, per Senigallia, racconta una città i cui confini si affermano sul fronte mare, variamente segnati dalla richiesta di protezione e difesa sulla linea della costa o viceversa incalzati, in tempi più recenti, dalle ragioni dello scambio e dei commerci. Una città divisa dalla cesura del fiume Misa, primaria infrastruttura lineare, che impone le leggi insondabili delle piene e dei reflussi, mentre reclama, nel solco dell'emergenza, gli strumenti per il controllo delle acque. Una città spezzata dalla lacerazione imposta dalla linea ferrata, sistema dirompente ed escludente (per Senigallia e per lunga parte della costa adriatica), dove la ragione dell'ingegnere è condizione necessaria e sufficiente; dove la tecnica è veramente "la riga dura e bianca sul cuore", che il giovane Ulrich porta sul petto.

Senigallia condivide ancora oggi questa natura ripartita in "settori urbani", questa impotenza delle parti a congiungersi.

Le aree prossime al mare convivono distintamente la loro condizione di depositi vivi di memoria, documenti che trascrivono vicende troppo diverse tra loro per fondare una matrice omogenea da cui partire. Ma le infinite narrazioni ci disvelano il senso proprio di quei luoghi, unici ed irripetibili nella loro apparente incongruità.

Questi incubatori di memoria sono cresciuti tra le pieghe di una morfologia territoriale connotata dalla presenza di "infrastrutture naturali", in riferimento alla presenza del corso d'acqua, nell'asse sud-est, e al margine del fronte mare perpendicolare a questo, e da infrastrutture artificiali come la ferrovia e la strada.

Sistemi di comunicazione a sviluppo lineare che innervandosi in reti trasversali generano trame, reticoli, collegamenti fisici o funzionali che fanno riferimento alla preminente concezione della infrastruttura come principio ordinatore, che genera forme variabili di insediamenti, dove hanno trovato spazio, negli anni, le attività produttive e turistiche e gli insediamenti residenziali.

L'intreccio di questo complesso ed eterogeneo sistema di fasci infrastrutturali, dunque, si è venuto accumulando e sovrapponendo al tessuto storico della città, scardinandone gli equilibri pregressi e modificandone la sostanza insediativa. Alla soluzione di problemi parziali, certamente ineludibili per l'impianto funzionale di una piccola città contemporanea, corrisponde tuttavia una perdita di qualità urbana e di senso nell'architettura della città.

La sovrapposizione di questi differenti sistemi di reti, ognuno segnato da logiche di settore non comunicanti, ha generato le nuove localizzazioni nel dispositivo geo-urbano di Senigallia. Sono queste nuove "aree strategiche di attrito", queste "localizzazioni dell'incertezza, terreni vuoti, residuali, di accumulazione, spazi del possibile" a costituire un territorio inedito, da esplorare con gli strumenti del progetto urbano. Il quale, pur incline ad assecondare le ragioni provenienti dalle numerose figure dello specialismo, non rinuncia al compito, che è solo suo, di anticipare le trasformazioni, rendendole plausibili nella "vitalità organica del linguaggio architettonico".

Elementi in gioco nello scenario urbano che possono costituire il fulcro di una strategia progettuale, a partire dalla scelta di accettare la frammentarietà del paesaggio urbano come aspetto fondamentale della contemporaneità.

Le conferme dalla storia

Anche uno sguardo al passato ed un attento ascolto della storia incoraggia la lettura della configurazione urbana di Senigallia, cercando di ripercorrere i tracciati delle antiche infrastrutture. Se si riattraversano i trascorsi storici di Senigallia si delinea nei suoi risvolti una storia complessa ed articolata; propria delle città che vivono la duplice condizione di

appartenere contemporaneamente all'acqua e alla terraferma. Morfologie urbane risultato di stratificazioni, spesso eterogenee, ma, certamente, connotate da una notevole vitalità storico-culturale ed economica agevolata dalle feconde occasioni di scambio, dense di avvenimenti ed arricchite delle opportunità che nascono da agevoli flussi di comunicazione.

Infatti, nel caso di Senigallia, la presenza del fiume, del porto-canale e del mare hanno rappresentato nella storia gli incubatori delle grandi trasformazioni urbane e sociali, che si sono intrecciate con le sequenze delle vicende commerciali, turistiche ed industriali.

A conferma di questa condizione si devono fissare le modificazioni storiche succedute, significative per la comprensione dell'attuale configurazione urbana ed infrastrutturale, foggiate con la predisposizione e la realizzazione di "comparti unitari" di trasformazione.

Una successione di cambiamenti riconducibili a precise forme intelleggibili sull'attuale struttura urbana: come la città murata malatestiana, la città pentagonale dei Duchi della Rovere, la "regolata bellezza" dei portici sul fiume, ideata dal cardinale architetto Giuseppe Maria Ercolani, l'ampliamento settecentesco, l'espansione urbana conseguente al terremoto del 1930, fino alla più recente urbanizzazione del fronte mare con le attuali attrezzature per i bagni.

Una città che si consolida già nel Settecento confermando la sua identità mercantile e, dopo la prima metà del secolo successivo, sviluppando una fiorente vocazione turistico-balneare. Le figure del tempo hanno dato due maschere al volto di Senigallia.

Due tappe che scandiscono una storia saldamente legata a logiche settoriali: come lo sviluppo economico, l'uso produttivo delle risorse naturali di comunicazione, la nascita di un raffinato turismo balneare, la ricerca di un benessere governato da politiche commerciali e strategiche attività marittime e fluviali. Basti pensare al fervore di scambi commerciali lungo il fiume Misa, nel tratto del porto canale, quando periodicamente si svolgeva la Fiera estiva della Maddalena, (conosciuta come Fiera Franca), celebrata fino alla fine dell'Ottocento. Un polo accentratore, che alimentava anche occasioni per intessere relazioni sociali e scambi culturali. Ma, la lunga stagione del commercio marittimo e fluviale subisce un battuta d'arresto intorno al 1861, quando viene messa in funzione la linea ferroviaria. La sua giacitura, perpendicolare all'alveo del fiume, impone, per la prima volta, un ostacolo, un rallentamento al percorso delle imbarcazioni da trasporto. Tuttavia non si tratta di un'opera imperfetta. Il segno di una perizia tecnica riemerge con l'artificio di una macchina dell'ingegneria: un ponte girevole in ferro. Una soluzione che svela come ragione ed esperienza assicurano la consegna di un risultato.

Ma l'opera di infrastrutturizzazione di queste aree continua ancora nel ventesimo secolo fino al 1921, quando il traffico



La geo-geografia urbana di Senigallia al 1925.

veicolare viene dirottato dall'interno del centro urbano alla strada statale costiera, (statale 16) parallela alla ferrovia e di conseguenza alla linea, sempre più estranea, del mare. In prossimità del vecchio ponte mobile, ne nasce uno nuovo, fisso, che ostruisce completamente il passaggio dei natanti. La conseguenza di questa ultima lacerazione decreta la fine del commercio marittimo-fluviale e l'immagine della vita mercantile lungo il Misa si perpetuerà solo nella memoria di coloro che ne hanno condiviso la contemporaneità.

E mentre le nuove infrastrutture incarnano la promessa di una accelerazione in termini di progresso e di sviluppo economico, il percorso delle imbarcazioni lungo il fiume e nel porto-canale si conclude, arrestandosi in prossimità della foce, all'altezza della darsena Bixio, unico luogo di calma al riparo dalle piene e dalle incertezze del mare, in attesa della costruzione di una adeguata attrezzatura portuale, ancora inesistente. Contestualmente a questa sequenza di eventi, si va delineando, già dalla fine dell'Ottocento, il segno di una nuova identità urbana per Senigallia plasmata all'impronta di un turismo balneare, celebrata in seguito, nella espressione architettonica simbolo emblematico di questa vocazione, della Rotonda a mare (inaugurata nel 1933). Eleganti villini, effimeri ricoveri di legno sulle spiagge,

trascoloranti edifici, appannaggio di un turismo d'élite come l'ex Grand Hotel Bagni (1867-1952), rappresentano la messa a norma di un paradigma che ha, fino al dopoguerra, segnato una rinnovata stagione per Senigallia.

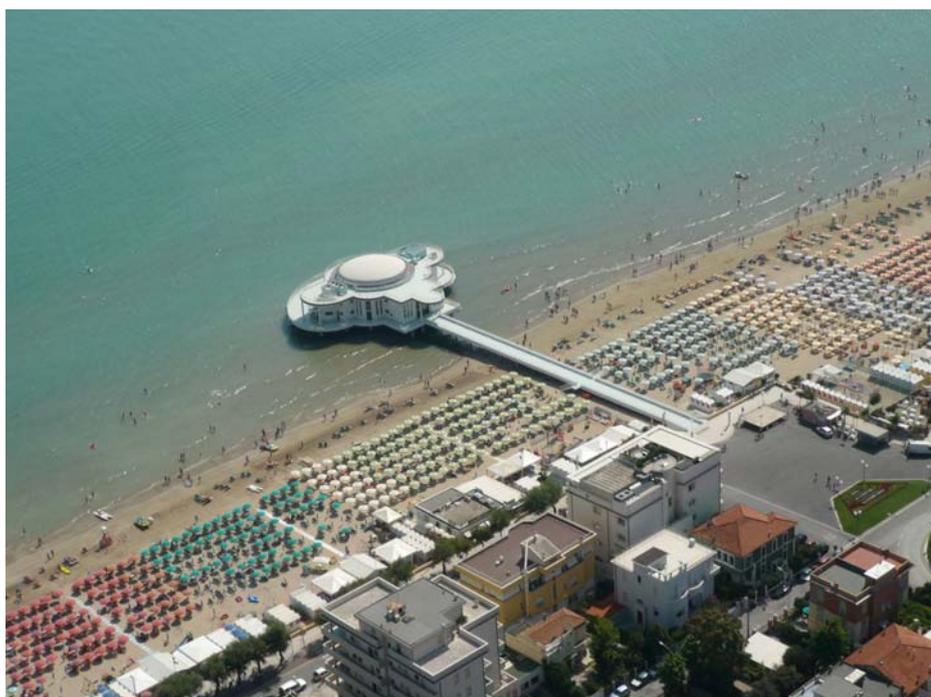
Progetti per una nuova fruizione del lungomare di Senigallia: intenti e interventi

Lo stretto rapporto che lega le potenzialità di sviluppo di una struttura urbana, in ordine alle sue caratteristiche morfologiche, alla "vascolarizzazione" delle sue infrastrutture sia che siano naturali

o manufatti dell'ingegneria, è ormai un dato ineludibile. Insita nella loro costitutiva declinazione paesaggistica ed ambientale, la presenza di un fiume, piuttosto che la linea di costa incarnano con perentoria eloquenza il ruolo di elementi naturali separatori. Se il fiume divide, il mare interrompe.

Il "sistema lineare" del Misa ne è la conferma. Esso rappresenta la soglia, il margine che spezza, in prossimità della foce, la continuità della linea di costa delimitando due aree: il Lungomare di Ponente e quello di Levante. Questa

Il lungomare di Levante di Senigallia e la Rotonda a Mare di Enrico Cardelli.



trasversalità interrotta ha prodotto nel tempo due distinte matrici insediative, due differenti espressioni della contemporaneità determinando nello spazio i lenti mutamenti.

Nella riviera di Levante germoglia la città residenziale e turistico-balneare. Crescono misurate residenze unifamiliari incastonate tra la trama ordinata dei villini preesistenti, memoria dell'originario impianto residenziale del turismo balneare degli anni '20. Sulla strada del lungomare si intensificano le numerose attrezzature alberghiere, determinando un fronte compatto, una barriera visiva, tanto anonima quanto escludente, verso il mare. Inoltre le disordinate strutture per la balneazione stagionale che si attestano sull'arenile e parallele alla strada, interrompono ogni rapporto percettivo con esso.

Di fatto questa conurbazione della città suscita, ad oggi, una serie di interrogativi sulle potenzialità del progetto in termini di riqualificazione e di riassetto. Se ridare senso e forza ad una ricettività turistica è una indiscutibile esigenza economica per queste aree, gli strumenti da adottare reclamano una disciplina progettuale che sia in grado di mettere insieme i frammenti disordinati di un processo di

La nuova accessibilità alle darsene di ormeggio direttamente dal mare e i collegamenti viabili e ciclopedonali tra le due riviere.



aggregazione smodato quanto paralizzante e di sottrarre alla inefficienza emergente di un interesse speculativo sordo e persistente.

L'approccio più prolifico in termini di rapporto ed integrazione tra questi si deve risolvere nell'interazione tra la polarità della città storica, consolidata e stabile nella sua inespugnabile valenza di documento, e i tessuti di espansione carichi di tutte le contraddizioni insite nella città contemporanea; che in questa precisa circostanza, raccoglie l'eredità delle ragioni ineludibili dell'ingegneria dell'infrastruttura, che impone allo sviluppo della città i suoi ciechi meccanismi.

Un "dualismo schizofrenico" permane e si consolida tra le due parti urbane.

Diverse sono, invece, le vicende che percorrono il versante opposto del fiume, quello della riviera di ponente. La posizione estranea e periferica alle direttrici della crescita urbana ha marcato il confine di una "zona franca", non interessata dallo sviluppo residenziale, bensì incentrata nella incentivazione di attività produttive dell'industria del cemento e della cantieristica navale.

Un destino segnato da occorrenze logistiche e territoriali, favorite dalla presenza del mare in quanto potenziale dispositivo di comunicazione e di trasporto e dall'integrazione delle funzioni del nascente porto mercantile che, come impianto infrastrutturale, si conforma in darsene, attracchi, banchine, aree di stoccaggio per container. Il sistema portuale e le aree di produzione annesse raccolgono sinergie funzionali che si sviluppano in un contesto specifico, dove convivono molteplici attività, dove il senso di autonomia e di estraneità alla vita cittadina rende questi spazi reciprocamente muti, ingigantiti dal rumore della modernità industriale, dal pulsare sordo delle macchine, dall'eco inquietante dei navigli. Il tempo riconsegna al silenzio, che si alimenta in questo mancato colloquio tra le parti, quando le mutazioni imposte da una economia governata dalle sole ragioni del mercato, detta le sue univoche condizioni.

La consegna delle modificazioni urbane ad una logica privata di memorie storiche e viceversa all'inclemenza dell'abbandono si traduce nella spietata condizione che vede queste aree trasformarsi in altrettanti luoghi senza parole, territori dell'incertezza.

Ma mai irrimediabilmente perduti, tuttavia, perché cornici di sfondo alle trasformazioni della città, e come tale, premessa all'instaurarsi di un'alternativa vocazione che ricerca principi di identità e pertinenza. I nuovi scenari urbani racchiudono, nella loro incisiva autonomia la capacità di raccogliere la scommessa del futuro coniugando insieme, patrimonio e modernità.



Le aree dismesse della Sacelit e dell'Italcementi dopo l'abbattimento degli impianti produttivi.

Su questi luoghi dell'incertezza e della trasformazione il progetto deve confrontarsi, deve rispondere alla domanda esplicita dell'Amministrazione cittadina e di una pianificazione urbanistica, trovando negli strumenti del progetto di recupero e della riqualificazione le soluzioni per reintessere nuove trame, per riscrivere illuminanti prossime, prospettive d'uso.

In questi termini il progetto, come campo di sperimentazione, si prefigura, insieme ad adeguate gestioni e controllo delle politiche urbane, come valido strumento tecnico-operativo per esplorare le risposte progettuali in grado di ricucire l'apparente insanabile frattura che l'estraneità funzionale del fiume, il degrado della costa malamente urbanizzata, l'infrastruttura escludente e l'inadeguatezza del sistema portuale, hanno determinato.

Inserite in un ambizioso programma di riqualificazione, le aree cantieristiche della ex Sep ed ex-Navalmecanico e quella recentemente liberata dagli stabilimenti Sacelit-Italcementi con la definitiva demolizione del cementificio, hanno dettato le dimensioni del progetto urbano. Al posto del vecchio cementificio, memoria della trascorsa stagione produttiva,

nell'area Sacelit si libera spazio per il progetto del quartiere turistico-residenziale studiato da Paolo Portoghesi.

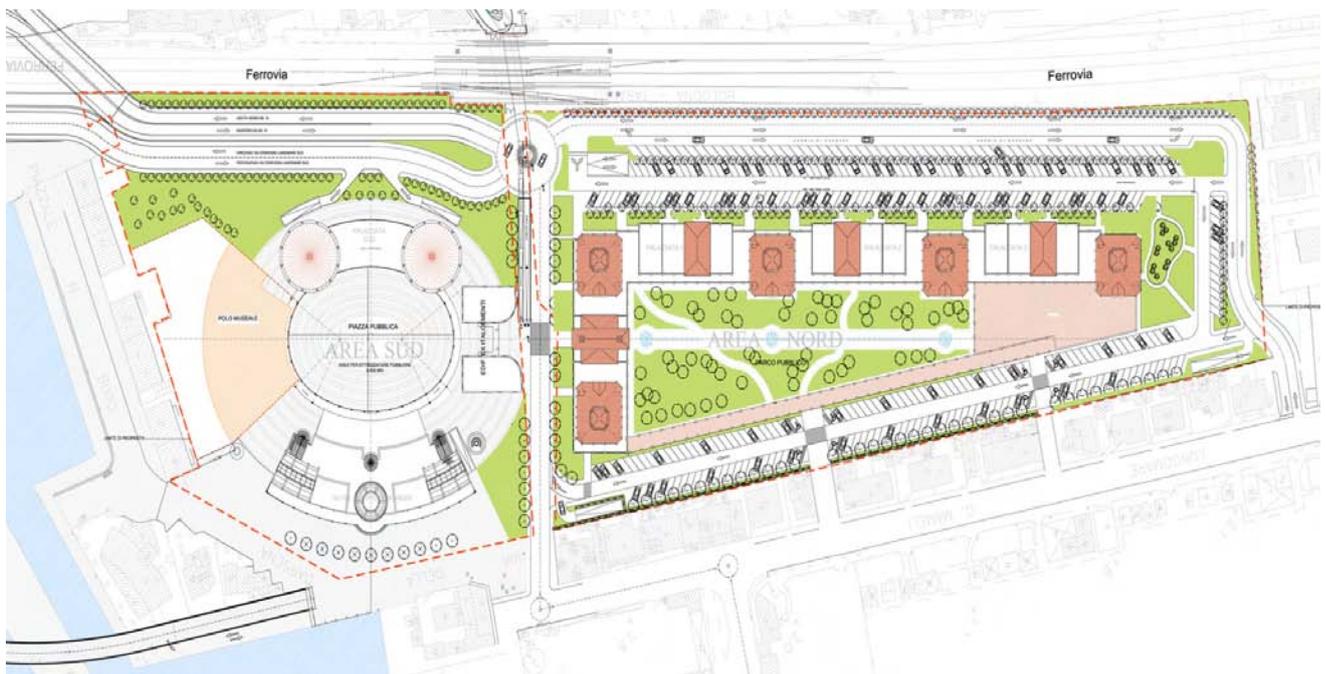
Un intervento pensato per stabilire con il centro urbano una relazione di distanza controllata che mantenga le differenze ed i vuoti come espressione principale dello spazio, e allo stesso tempo ritrovi analogie linguistiche con gli orditi del passato. Come spiega lo stesso architetto: *"Il progetto che ho realizzato risente dell'ordine urbano, la mia è una sorta di reazione all'architettura autoreferenziale perchè abbiamo richiami alla memoria collettiva senigalliese, con riferimenti al mare e all'acqua"*.

Ma il futuro insediamento residenziale apre in modo ancor più lacerante la questione della efficienza richiesta ad un sistema di infrastrutture per la mobilità, al controllo degli effetti indotti, laddove si aprono questioni di dimensionamento dello spazio fisico, per la concentrazione abitativa derivante che aggiunge, inevitabilmente, ulteriori condizioni di complessità e modificazioni significative. La problematica si sposta di conseguenza sul versante dei rapporti di prossimità, della differente densità e qualità di relazioni sui bordi, sull'organizzazione funzionale e dimensionale della

strada come architettura della città non come specialismo settoriale della sola pianificazione urbanistica.

Al centro delle strategie progettuali sul tema del porto si concentra innanzitutto la modifica di gerarchie e direttrici, le previsioni in atto puntano a creare le condizioni per lo sviluppo di nuove relazioni tra il centro urbano ed il porto prevedendone l'ampliamento ed il suo adeguamento tecnico funzionale. Un progetto intersettoriale, che, nel tentativo di riequilibrare e ricostituire un rapporto con la città, chiede una sicura rivisitazione dei tracciati esistenti, degli accessi, degli spazi di relazione.

Insito nelle pieghe del mutamento della identità del waterfront-porto, risiede il passaggio obbligato per il quale un'area urbana periferica, marginale, spesso degradata ed inaccessibile, diventa parte della città, carica di nuove identità, economicamente pregiata, al centro dell'attenzione di numerosi operatori pubblici e privati. A questi si aggiunge l'elevata mobilità e la concentrazione di infrastrutture che i nuovi progetti urbani, in quanto generatori di ulteriori complessità, vanno ad incrementare.



Il nuovo quartiere della ex-Sacelit-Italcementi progettato da Paolo Portoghesi.

Quando si guarda alla riqualificazione di queste realtà ci si accorge che molti elementi sono comuni. Il trasferimento delle identità cittadina in modelli di gestione coordinata e la mobilitazione delle prestazioni immateriali della città con le attività materiali del porto, reclama una diversificazione correlata degli spazi, una grammatica che trasferisce su un piano formalmente compiuto il significato di luoghi pubblici per i quali l'accessibilità e la fruibilità è un dato certo e non solo un obiettivo possibile.

Alla luce di queste osservazioni, il Piano Regolatore Portuale¹ per Senigallia raccoglie le implicazioni e le criticità che derivano dall'istanza di una strategia pianificatoria che affida alle concrete potenzialità della disciplina del progetto gli strumenti in grado di amministrare le condizioni poste dalla attualizzazione di probabili configurazioni spaziali e futuri concreti scenari, dove è il porto che diventa luogo, polo urbano condensatore di interessi civici.

La totalità di queste problematiche si traduce in una serie di interventi e studi iniziati già dal 2001, quando viene approvato il primo progetto di ampliamento. Dal 2002 al 2008 si accavallano soluzioni, revisioni, ma anche

realizzazioni. Tra queste quella che riveste un significato vitale per l'assetto funzionale del nuovo porto turistico e commerciale è la costruzione dell'avamposto con l'accesso diretto dal mare che lascia fuori le storie e le scritture del fiume, riconfermate ed ampliate ma mai usate nella sua logica di sviluppo. Altre storie si annunciano sul fronte a mare di Senigallia.

Il porto di Senigallia dal mare.





Il Piano Regolatore del Porto vigente dal 23 ottobre 2001. La variante tecnico funzionale ultima è in fase di approvazione presso la Regione Marche: essa non modifica l'assetto idraulico generale, ma specifica gli aspetti relativi alla accessibilità veicolare e ciclopeditone, all'uso dei suoli, alla costruzione dei manufatti e degli edifici pubblici e di servizio.

Note

¹ L'Assessorato all'urbanistica e infrastrutture di Senigallia ha incaricato l'arch. Fabio Maria Ceccarelli, l'ing. Raffaele Solustri e l'ing. Alessandro Mancinelli per la stesura del Piano Regolatore Portuale con l'adeguamento tecnico funzionale del porto di

Senigallia. Gli stessi professionisti hanno progettato e diretto i lavori di tutte le opere idrauliche, impiantistiche e di arredo che si sono realizzate con i finanziamenti Regionali (legge sui Porti) e Fondi Europei per la Pesca. Tali lavori sono stati realizzati per stralci esecutivi successivi dal 2003 e non sono ancora conclusi.

Riferimenti bibliografici

Conforti C. (a cura di) (2006) *Senigallia una rotonda sul mare*, Argos, Roma.

Bonvini Mazzanti M. (1998) *Senigallia*, QuattroVenti, Urbino.

Fabbi G. (a cura di) (2008) *Forme del movimento. Progetti per infrastrutture lineari in contesti storici e ambientali di rilievo*, Officina Edizioni, Roma.

Latini A.P. (2002) "Ancora sui waterfront", *Urbanistica Dossier*, 51, INU Edizioni, Roma.

Moglie S., Paladini A.C. (2005) "Il Piano per il porto di Ancona. Il nuovo piano tra esigenze e qualità urbana", *Urbanistica Informazioni*, 203, INU, Roma.

Pinon P. (1986) "I canali: da strumenti di organizzazione del territorio a monumenti del paesaggio", *Casabella*, 525, 42-51.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 68 è dell'Archives Nationales, Parigi; quella a pag. 69 è di Leopoli, Senigallia, 1925. Le immagini a pagg. 67, 70, 72 e 73 sono dell'Archivio Studio Ceccarelli, "Architettura Design Studio".