

Variante generale del Prg. Piano Idea

Jesi **Approfondimenti**

Piano Idea

Patrizia Gabellini

Bertrando Bonfantini

Francesca Chiari

Andrea Di Giovanni

Giovanni Ginocchini

Marina La Palombara

Letizia Leoni

Maurizio Organetti

Daniela Vitali

Marco Pastore

Marco Zannoni

La Risoluzione del Sindaco che ha accompagnato l'approvazione del Piano idea propone tre approfondimenti, su La città pubblica, La mobilità, La politica abitativa, da portare all'approvazione del Consiglio comunale con «valore anticipatorio della Bozza del progetto comunale di suolo».

1. Per la città pubblica, l'approfondimento si riferisce al fatto che il «Piano idea ha rilevato una situazione e indicato alcuni problemi e orientamenti. Tra i problemi: situazioni ineguali nella città, un quadro inadeguato dei servizi di scala urbana e territoriale. Tra gli orientamenti: utilizzare al meglio le risorse esistenti riconducendole a un sistema di relazioni tra spazi pubblici, verde e mobilità, rendendo riconoscibili i luoghi di aggregazione e migliorando la qualità dell'esistente; contribuire con il sistema dei servizi a dare una struttura riconoscibile alla città; operare con il trasferimento dello standard per fronteggiare le disparità di quantità e qualità rilevate; individuare delle priorità, fino a predisporre una sorta di "piano dei servizi", che localizzi e qualifichi le attrezzature, anche multifunzionali, siano esse sportive, socio-sanitarie, aggregative o ricreative, con particolare attenzione alle esigenze dei giovani e dei migranti».

Con questo documento tecnico si intende portare l'attenzione sul disegno della città pubblica e consentire la discussione circa primi criteri per la sua realizzazione, suggerendo indirizzi e priorità. Condizioni per mettere a punto, nei due successivi approfondimenti, le relazioni con il sistema della mobilità e del trasporto pubblico e con le procedure attuative connesse alla perequazione.

2. Per il secondo approfondimento dedicato a La mobilità, con riferimento alle soluzioni indicate nel Piano idea per le nuove strade, nel documento del Sindaco si chiede che vengano ulteriormente studiati tracciato e sbocco su via Marconi del tratto che dovrà doppiare via Verziere; che sia affrontata con gradualità l'organizzazione della sosta sul Viale della Vittoria, garantendo sempre quote significative di parcheggi pubblici; che l'impianto generale dell'infrastrutturazione viaria sia completato dalla previsione di un nuovo tratto che colleghi via Puccini con viale del Lavoro; che venga approfondita la parte relativa alla mobilità non meccanizzata (piste ciclabili, pedonali, ecc.) e al sistema del trasporto pubblico.

Con questo documento tecnico si intende portare alla discussione alcune ipotesi di aggiustamento dei tracciati indicati (collegamento via Puccini-viale del Lavoro, nuova via del Verziere), ma anche una proposta di aggiustamento della prima soluzione di collegamento a ovest, da via Appennini, con il nuovo ospedale.

Per quel che riguarda il viale della Vittoria, si presenta un accurato rilievo degli oggetti che attualmente insistono sulla sezione stradale e delle caratteristiche dei fronti costruiti per poter verificare gli adattamenti necessari della sezione-tipo individuata dal Piano idea, con particolare attenzione al problema dei parcheggi in aree dedicate e lungo strada.

Allo scopo di legare le scelte di infrastrutturazione (opere fisiche) con l'organizzazione della mobilità e della sosta (argomenti specifici del Piano urbano del traffico), si propone una prima ricognizione della rete di trasporto pubblico esistente e dei percorsi

ciclabili e pedonali, mettendoli in relazione con i principali recapiti e prospettando alcuni criteri guida per procedere all'individuazione e caratterizzazione degli spazi di sosta.

3. Il terzo approfondimento, ritenuto necessario a fronte della diffusa sensibilità per il problema abitativo nelle sue componenti sociali e di mercato, propone una puntuale ricognizione dell'offerta potenziale, distinguendola per localizzazione (concentrata in aree progetto e diffusa in aree di completamento, in città e in campagna) e caratteristiche (nuova e di recupero) e ne avvia la valutazione in relazione agli scenari abitativi e di mercato delineati dalle due expertises appositamente attivate.

L'attenzione si concentra su alcune componenti dell'offerta abitativa: le grandi aree interessate da progetti, ovvero da operazioni unitarie; i completamenti nei lotti ancora liberi destinati a ville e palazzine, un tipo edilizio particolarmente ambito a Jesi; alcuni grandi contenitori da recuperare nel centro storico; gli edifici rurali abbandonati e collocati lungo strade pubbliche asfaltate. Si tratta di situazioni sensibilmente differenti per il tipo di abitabilità che offrono, quindi per la domanda che incrociano, per gli operatori che mobilitano, per le politiche pubbliche che implicano.

Variante generale del Prg. Piano Idea

Jesi **La città pubblica**

Approfondimenti 1

Il progetto del suolo del Prg vigente

Gli standard e lo stato di attuazione del Prg vigente

Gli standard e lo stato del patrimonio comunale

L'effettiva consistenza di servizi e attrezzature

I sistemi e il loro rafforzamento

Le domande sociali

Elenco tavole

1. Il progetto del suolo del Prg vigente

Il "progetto del suolo" è l'elaborato del Prg adottato nel 1987 che ha guidato la redazione delle tavole di azzonamento relativamente all'individuazione degli spazi di uso pubblico. Esso ha anticipato alcuni orientamenti recenti sulla pianificazione dei servizi introducendo (con particolare riferimento agli spazi aperti) l'idea dell'uso pubblico per aree di proprietà e gestione private.

L'approfondimento sulla *Città pubblica*, dunque, si apre con l'immagine di quell'elaborato (tav. 1), la quale consente di cogliere immediatamente due aspetti:

- la continuità degli spazi aperti e costruiti, tale da creare un sistema che organizza il territorio nel suo insieme;
- la decisa prevalenza degli spazi aperti, verdi e pavimentati.

Se si considera l'azzonamento che ne è seguito, dal punto di vista della caratterizzazione/distribuzione delle zone (tav. 2) e dal punto di vista quantitativo (tav. 3), si osservano altri aspetti interessanti:

- l'azzonamento del Prg vigente distingue 4 zone: F zone per servizi di interesse generale; S zone per servizi di interesse locale; U zone non edificate, pavimentate e asfaltate; V zone piantumate e coltivate. Ciascuna delle 4 zone si articola in sottozone, ma non tutte rientrano tra gli standard. Restano escluse le sottozone VA alberate, VC campi urbani, VO orti, VP1 parco dell'Esino, VS aiuole spartitraffico e aree di rispetto, UC corti e cortili, UL larghi, FC cimiteri, benché coprano una parte consistente dell'estensione del progetto di suolo e giochino un ruolo rilevante per la sua continuità;
- limitandosi alle aree considerate come standard, confrontabili con quelle previste dal decreto interministeriale 1444/1968 e dalla legge regionale 34/1992, emerge il relativo "sovradimensionamento" degli spazi aperti di interesse locale;
- il parco dell'Esino, con la sua superficie di 1.370 ettari, potrebbe ampiamente soddisfare la dotazione minima di parchi urbani dovuta per legge (per 40.000 abitanti, il decreto interministeriale richiederebbe 60 ettari) ma, non considerato dal punto di vista dello standard, ne resta incerta la procedura attuativa.

1.1

Queste osservazioni suggeriscono:

1. **la necessità di riconsiderare le perimetrazioni delle aree a standard, la loro destinazione d'uso, il loro rapporto con la normativa vigente e le procedure attuative, confrontandosi col "progetto del suolo" del Prg vigente, in quanto quel disegno coglieva la necessità di strutturare Jesi attraverso il sistema dello spazio pubblico;**
2. **affrontare il problema dell'attivazione delle aree non a standard, cui sono affidati compiti di connessione e qualificazione, ma la cui realizzazione (se sono di progetto) e qualificazione (se già esistenti)**

deve seguire procedure diverse: è questo il tipico spazio privato ad uso pubblico.

2. Gli standard e lo stato di attuazione del Prg vigente

2.1. Gli standard locali

Se si esamina lo stato di attuazione del Prg vigente, relativamente alle sole aree di interesse locale considerate standard (tav. 3), si può osservare che:

- complessivamente nella città sono stati garantiti 18,40 mq per ciascuno dei 40.000 abitanti, ottemperando agli obblighi del decreto 1444/68, ma non a quelli della legge regionale 34/92, la quale ha portato la dotazione da 18 a 21 mq/ab, aggiungendo 3mq/ab per "verde pubblico";
- la distribuzione tra le differenti "voci" che costituiscono lo standard non è ugualmente adeguata: se per i parcheggi risulta una dotazione di 3,25 mq/ab, quando ne sarebbero richiesti 2,50, e per il verde complessivamente inteso + lo sport/gioco + le piazze il bilancio porta a 10,81 mq/ab, vicini ai 12 richiesti dalla legge regionale, è inadeguata la dotazione di aree destinate a scuole e attrezzature di interesse comune, rispettivamente 2,83 mq/ab anziché 4,50 e 1,51 mq/ab anziché 2,00. Questa situazione si determina nonostante risulti alta la percentuale di attuazione per scuole e attrezzature di interesse pubblico, piuttosto bassa per giardini, piazze, parchi e parcheggi (sotto la media del 54% che segna la percentuale complessiva di attuazione). Dunque, nonostante il "riequilibrio", in termini quantitativi, operato dall'attuazione rispetto alle previsioni del Prg, persistono alcune aporie nella dotazione "per legge" delle attrezzature di interesse locale.

È evidente che i conti peggiorano se si riferiscono a una popolazione presunta di 45.000 abitanti, la soglia alta che viene indicata nello studio effettuato sugli "Scenari abitativi" di Jesi.

1.3

Queste osservazioni consentono altre conclusioni:

3. **la riserva di aree a standard per spazi aperti è decisamente ampia. Da questa riserva occorrerà attingere per portare il livello di dotazione effettivo di standard locali a 21 mq/ab come richiede la legge regionale;**
4. **le carenze rilevabili sulla base di una verifica "burocratica" degli standard previsti e dello stato di attuazione in parte collimano con il "comune sentire" della città, che lamenta un fabbisogno di scuole e di spazi di incontro (attrezzature di interesse collettivo), ma in parte sembrano contraddirlo.** Viene lamentata, ad esempio, una carenza di parcheggi che la tabella non metterebbe in luce, segno della parziale significatività di questi indicatori quantitativi che, come si sa, sono convenzionali, vecchi nella concezione e indifferenti alle specificità locali. **Su scuole, attrezzature di interesse collettivo, parcheggi dovrà concentrarsi l'attenzione per migliorare la dotazione complessiva;**

5. **Se raggiungere la quota prevista dalla legge regionale deve considerarsi scontato, è auspicabile spostare in alto la soglia, verso i 30 mq/ab come è possibile attivando la riserva del Prg vigente, in vista di un'inversione del trend demografico e come fattore attrattivo per l'abitabilità di Jesi. D'altronde lo stesso piano vigente prevede 34 mq/ab.**

2.2. Gli standard generali

Lo stato di attuazione del Prg vigente relativamente alle aree di interesse generale è meno soddisfacente, anche con riferimento ai 40.000 abitanti attuali. In particolare:

- il Prg, in maniera lungimirante, prevede in abbondanza aree per servizi sanitari/ospedalieri e di istruzione superiore, riserva spazi per sport e ricreazione/cultura/culto non richiesti dal vecchio decreto, prevede il parco dell'Esino, mettendosi ad un livello inconfondibile con la dotazione minima di standard generali dovuta per legge;
- sull'attuazione incide negativamente l'assenza di parchi urbani che, nel decreto interministeriale, pesa per 15 mq/ab sui 17,5 mq/ab complessivi richiesti al fine di soddisfare la dotazione di servizi di interesse generale. Si registra così un deficit sensibile, accentuato qualora la popolazione di Jesi andasse ad attestarsi sui 45.000 abitanti.

Si può concludere che:

5. **la prospettiva territoriale della Variante generale, espressa nel Piano idea, trova nelle indicazioni del Prg vigente altre eredità utili e si dovrà tradurre in una ulteriore specificazione di attrezzature generali adatte a mettere in valore il "rango" di Jesi e a consentire una fruizione delle sue dotazioni da parte della popolazione di un territorio allargato;**
6. **il Parco dell'Esino deve prendere "corpo". Una possibilità concreta è data dal recupero delle cave dismesse: il ripristino e la sistemazione, con la cessione in proprietà e l'uso pubblico degli spazi cavati, potrebbe essere un equo risarcimento per il contributo che il Piano cave chiede al territorio di Jesi;**
7. **il concorso di soggetti privati e di altri soggetti pubblici nella realizzazione di questo genere di servizi richiede la definizione di procedure e strumenti idonei, diversi da quelli utilizzati per i servizi di interesse locale. L'amministrazione comunale dovrà garantire soprattutto una infrastrutturazione diffusa di appoggio, dal momento che l'attrattività di questi servizi genera flussi e presenze che hanno molteplici impatti.**

3. Gli standard e lo stato del patrimonio comunale

Il confronto tra le aree attualmente vincolate a standard e la proprietà comunale (tav. 4) propone un primo criterio per l'individuazione delle aree da mettere in gioco allo scopo di ampliare, rafforzare e qualificare la città pubblica. Si vede, infatti, che il Comune è proprietario di una parte consistente di terreni e immobili interessati dalla destinazione a standard.

È importante, però, considerare il carattere non ancora compiuto della ricerca che il gruppo di lavoro della Variante ha intrapreso sullo stato del patrimonio comunale (si veda il "Dossier 14" del marzo 2005), a causa delle difficoltà di aggiornamento del patrimonio terreni, per cui la tavola 4 potrebbe essere lacunosa e/o imprecisa. È importante altresì considerare che la conoscenza dello stato di attuazione del Prg vigente per quel che concerne lo standard, commentato nei punti precedenti, non comprende la localizzazione dello standard "soddisfatto", tantomeno la sua qualità.

Resta dunque da accertare: a) quale sia l'effettiva entità del patrimonio comunale disponibile, aggiornando l'informazione del Pas, risalente al 1999, circa le aree già acquisite per lo standard e quelle programmate; b) quale sia l'effettiva disponibilità e fruibilità dei servizi e delle attrezzature, posto che non è sufficiente conoscerne la consistenza in termini di superficie fondiaria destinata e/o acquisita allo scopo. Ciò comporta, da un lato, un potenziamento del Sit, dall'altro, il completamento dell'attività di rilievo e quella di ascolto degli operatori e dei soggetti informati e competenti.

1.5

Per avere un quadro "attuale e concreto" della città pubblica, superando una visione solo quantitativa e aggregata ed entrando nel merito delle situazioni locali (le parti nelle quali si vive a Jesi), si è operato un censimento, con localizzazione, dei servizi e delle attrezzature esistenti di uso pubblico (non necessariamente di proprietà pubblica), di interesse locale e generale, edifici e loro aree di pertinenza, attingendo a fonti diverse. Esso comprende: servizi per l'istruzione; servizi e attrezzature di interesse collettivo (religiose e sociosanitarie); per il tempo libero (sport, cultura e spettacolo, associazioni); servizi di pubblica utilità (tav. 5 ed elenco allegato).

4. L'effettiva consistenza di servizi e attrezzature

Osservando la localizzazione dei servizi di quartiere è possibile individuare 3 situazioni ricorrenti:

- *Aree scolastiche complesse*. Asilo nido, scuola materna, scuola elementare e scuola media sono presenti nello stesso isolato o in isolati vicini. A loro volta queste strutture sono localizzate in prossimità di servizi di livello superiore (per esempio il complesso scolastico di viale King-viale Verdi è contiguo alle strutture del liceo scientifico; quello di via Caldini-via Bixio è vicino a diverse strutture assistenziali; le scuole di Monte Tabor sono prossime ai maggiori parchi urbani). Situazione particolare è quella della scuola materna e degli asili di via del Lavoro, da leggere invece in relazione alla Zipa. Le aree scolastiche complesse sono tipiche della zona nord di Jesi;
- *Centralità locali*. Si tratta di aree dove sono concentrati servizi di diverso tipo - chiesa parrocchiale, oratorio, campo sportivo, scuole primarie - con combinazioni che variano di volta in volta. Casi tipici sono quelli di S. Maria del Piano, S. Giuseppe e Foro Boario (questi ultimi due in stretta relazione), tutti localizzati nella città storica e in particolare nella prima fascia di espansione a ridosso delle mura;
- *Episodi "esterni"*. In corrispondenza di alcune frazioni o lottizzazioni distanti dal centro storico sono localizzate le sole scuole materne e gli asili. Questa piccola concentrazione costituisce la principale dotazione di servizi dell'area. È il caso di Appennini alta (dove è presente anche la scuola media) e di Minonna (dove è presente anche la chiesa parrocchiale).

1.6

Osservando la localizzazione dei servizi di livello superiore, e probabilmente forzando in parte la lettura, è possibile riconoscere una distribuzione per direttrici nella zona nord:

- le attrezzature sanitarie e assistenziali sono disposte lungo via Erbarella - via Puccini - via dei Colli (la casa famiglia per anziani, il centro fisioterapico, la casa di riposo per anziani, il centro di salute mentale, l'Ospedale "Murri");
- le scuole superiori sono prevalentemente localizzate nell'"area di influenza" di via Papa Giovanni XXIII - viale M.L. King/via A. Moro (l'Istituto tecnico "Cuppari" e la sua succursale per geometri, il liceo scientifico e il suo distaccamento presso il seminario arcivescovile, l'Istituto professionale di industria e artigianato "Pieralisi", l'Istituto tecnico industriale "Marconi");
- gli impianti sportivi sono a ridosso di viale Cavallotti - via delle Nazioni - via Tabano.

Le principali aree verdi si attestano a ovest di via XX Luglio - via Paradiso: il "Parco del Ventaglio", il "Parco dell'Esedra", il "Parco del Cannocchiale"; i "Giardini pubblici" tra via Grecia e via Cavallotti.

Un cono verde dalla zona di Tornabrocco e di via Erbarella entra nel tessuto urbano lungo via Crivelli, via Gandhi e via La Malfa (includendo la casa di riposo, l'ostello, la scuola superiore "Cuppari" fino quasi a giungere al complesso sportivo di via Tabano). Connessioni verdi, in gran parte solo potenziali, tengono insieme il campo da calcio "Mosconi", la piscina comunale, il Circolo cittadino, gli impianti sportivi e il "Parco del Vallato".

Nella città storica ci sono parti fortemente caratterizzate:

- nel centro antico di Jesi, nella tratta tra piazza della Repubblica e piazza Federico II, sono concentrati servizi eccellenti di tipo culturale e di pubblica utilità (il Teatro "Pergolesi", il Museo "Colocci", la curia, il museo e la biblioteca diocesana, la biblioteca e gli uffici comunali, il tribunale);
- Corso Matteotti può invece essere distinto in due tronchi: il primo, verso via Roma, ospita diversi servizi per l'istruzione: due scuole superiori (il liceo socio-psico-pedagogico e il liceo classico) e la Scuola musicale "G.B. Pergolesi", oltre alle Scuole medie "Savoia"; il secondo tronco, invece, è completamente privo di attrezzature di livello superiore perché con destinazione prevalentemente commerciale;
- in prossimità e in continuità con l'ospedale civile, nella fascia compresa tra Corso Matteotti e viale della Vittoria, hanno sede altre strutture assistenziali (laboratori di analisi privati, la croce verde, il centro antidiabetico).

I cinema sono posti in prossimità delle strade di maggior scorrimento (viale della Vittoria, via delle Mura orientali, via Ricci). Lungo l'asse sud trovano sede la croce rossa e il poliambulatorio, lungo via del Lavoro-via Ancona si osserva una interessante concentrazione di attrezzature destinate al tempo libero (palestra ITASS, palestra ASSISTEDIL, centro sportivo G. Pieralisi, palestre Blue Line, centro sportivo "Il David", palestra Linea Club).

5. I sistemi e il loro rafforzamento

La caratterizzazione e la distribuzione di servizi e attrezzature censiti, così come emerge dalla tavola 5 e dall'elenco che l'accompagna, sono state interpretate. Esito di questa interpretazione (che trascura quelli minuti e isolati) è il riconoscimento di interessanti concentrazioni tematiche che potrebbero essere rafforzate mettendo in gioco aree di proprietà comunale, vicine ai servizi e alle attrezzature esistenti o in posizione interstiziale (tav. 6), selezionando alcune indicazioni del "progetto del suolo" del 1987, inserendo progetti in corso e ipotesi in discussione (tav. 7).

La lettura dell'esistente, integrato con le proprietà comunali, rende riconoscibili alcuni sistemi, di livello urbano e di quartiere, che nel loro insieme costituiscono il telaio della città (tav. 6).

- **Il sistema culturale centro antico-corso Matteotti-Ospedale**
Nonostante l'assenza di aree a standard, il centro antico presenta molti servizi alla persona e attrezzature di prestigio, connessi da una successione articolata di percorsi e spazi aperti, tipicamente piazze.
- **Il sistema scolastico viale G. Verdi-viale M.L. King**
Scuole per l'infanzia, primarie e secondarie, insieme alle strutture sportive del liceo scientifico, formano un sistema scolastico complesso, cerniera di collegamento di due altri sistemi di servizi.
- **Il sistema ricreativo viale del Lavoro-via Ancona**
Attrezzature sportive di diverso peso si attestano lungo la strada di scorrimento, a est del centro abitato e a ridosso della Zipa.
- **Il filamento verde via Papa Giovanni XXIII-Piccitù e il sistema verde Ventaglio-Foro Boario**
Numerosi servizi di livello superiore (scuole secondarie e attrezzature sportive) sono distribuiti lungo una sola direttrice e tenuti insieme da aree verdi.
Se per il "filamento" via Papa Giovanni XXIII-Piccitù il percorso si attesta su una strada interquartiere, nel sistema Ventaglio-Foro Boario (che passa per via Roma, Mura occidentali e l'area del Vallato e che non è ancora così leggibile) il percorso potrebbe essere pedonale e/o ciclabile.
- **Il quartiere Kolbe-Monte Tabor e il quartiere Erbarella**
I servizi sono tutti localizzati in prossimità di una strada di scorrimento, ma con differenze sostanziali.
Nel quartiere Kolbe-Monte Tabor le attrezzature sono distribuite su un unico percorso (via XX Luglio-via Coppi): al calibro della strada e dei parchi urbani localizzati a ridosso si contrappone la scala minuta dei servizi (asili nido, scuole materne).
Nel quartiere Erbarella il sistema è più integrato e introverso. Via Erbarella definisce un margine all'interno del quale sono organizzati i percorsi principali.

- **Il quartiere S. Maria del Piano-Prato**

I servizi tipici di un quartiere, come scuola dell'obbligo, parrocchia, campo sportivo, e strutture più complesse, come stazione, centri commerciali, centri sportivi, sono variamente combinati e caratterizzano questa fascia "densa" a cavallo di tre importanti infrastrutture: ferrovia, asse sud, via Ricci.

- **I nuclei (via Gola rossa, Minonna)**

Sono presenti solo alcuni servizi di quartiere.

Mettendo in gioco alcune aree a standard non di proprietà comunale e alcuni spazi aperti non a standard, secondo la logica espressa precedentemente, si possono completare e legare i sistemi che innervano la città di collina e la città di valle.

In collina meritano particolare attenzione:

- **lo strategico filamento verde via Papa Giovanni XXIII-Piccitù, il quale interessa la strada che, completata, costituirà l'accesso diretto e "di immagine" al nuovo ospedale, ma anche della possibile nuova casa di riposo, per la quale dovrà essere individuata – se questa sarà la scelta dell'Amministrazione – un'alternativa convincente, tenendo conto che la ristrutturazione dell'area attuale è strategica per la sistemazione del nodo che raccorda via Puccini con viale Verdi e via Gramsci, fluidificando l'accesso al nuovo ospedale (ci sono buone idee nei progetti vincitori del concorso);**
- **la nuova piscina, che potrebbe trovare opportuna localizzazione all'interno dell'attuale area sportiva oppure, come indicato dal Piano idea, sul fronte opposto dell'attuale area sportiva, al di là di via Appennini, dove il rapporto diretto con la valle suggerisce di agganciare alla nuova centralità percorsi vita e sportivi verso Montesecco e Tabano, dando un respiro territoriale all'attuale sistema sportivo di viale Cavallotti/via delle Nazioni. Dipenderà dalle caratteristiche che si deciderà di conferire alla nuova attrezzatura.**

1.9

A sud, al tessuto più denso e compatto si aggiunge la concentrazione delle attività economiche e le trasformazioni importanti avvenute nell'ultimo ventennio hanno prodotto una situazione incompiuta che penalizza la qualità dell'abitare (assenza di luoghi riconoscibili e riconosciuti, presenza di centri funzionali privi di spazi pubblici significativi, percorsi interrotti...). **L'infrastrutturazione consistente e continua della città di valle diventa dunque necessaria e non procrastinabile. Alla realizzazione del sistema verde Ventaglio-Foro Boario, che l'attraversa, possono contribuire in maniera decisiva la Variante Pieralisi, il progetto emerso dal Laboratorio Prato-Stazione, il progetto Foro Boario.**

Per le frazioni è utile prevedere attrezzature di servizio oltre i parametri di offerta "normale", al fine di favorire il permanere degli abitanti e il consolidamento di un'identità locale.

L'avamposto costituito dal sistema ricreativo viale del Lavoro-via Ancona, in vista degli ulteriori sviluppi in questa parte del territorio jesino e della articolazione progressiva della zona industriale, suggerisce uno specifico impegno nel rafforzamento della città pubblica all'interno della Zipa, sfruttando le potenzialità offerte dal carattere dilatato degli spazi.

In questo disegno che allarga enormemente le possibilità di fruizione dello spazio pubblico, pur lavorando selettivamente con completamenti e "recuperi", gioca un ruolo decisivo la continuità della rete di passeggiate, percorsi pedonali e ciclabili, risalite (tav. 8).

In una città come Jesi, in cui le distanze sono relativamente ridotte, non ha senso dover considerare alternative la scelta di trascorrere il proprio tempo libero nella città storica o nelle cittadelle commerciali. Mettendo a sistema in maniera efficiente i percorsi orizzontali e verticali di collegamento fra la città storica e le strutture commerciali a sud diventerebbe possibile spostarsi "da un centro all'altro", anche pedonalmente, con un investimento di tempo e di energie adeguato.

Esistono già condizioni di collegamento fra il corso Matteotti ed i nuovi insediamenti commerciali di via del Prato (Coop e Marionnaud) che, attraverso la risalita di Palazzo Bettini, il futuro Parco del Vallato ed il Circolo Cittadino, consentono di spostarsi pedonalmente fra i due terminali in pochi minuti.

È possibile anche la connessione fra i tre sistemi commerciali lineari di via XXIV Maggio-via del Prato, corso Matteotti, viale della Vittoria, in una prospettiva di integrazione e complementarità delle tre aste che si candidano, una volta riqualificate da un punto di vista ambientale e rafforzate economicamente, a divenire luoghi centrali urbani, pur con ruoli e gerarchie differenti.

6. Le domande sociali

Il “disegno” della città pubblica si è confrontato con la domanda sociale. Un insieme di operazioni ricognitive e il più ampio repertorio di osservazioni raccolto e ordinato dal Piano strategico hanno consentito di individuare “i valori riconosciuti” dello spazio e dei servizi pubblici della città, nonché alcune specifiche difficoltà ed esigenze.

I parchi ed il verde urbano sono particolarmente apprezzati da ampi segmenti della popolazione jesina per le opportunità di socializzazione e di svago che offrono. Parchi urbani, giardini di vicinato e piccoli frammenti di verde di quartiere si prestano ad usi diversi in relazione a diverse utenze, ma solamente nel caso dei parchi urbani (del Cannocchiale, del Ventaglio, dell’Esedra e di via Cavallotti) la dotazione di attrezzature e di elementi di arredo e la strutturazione dello spazio consentono un uso ampio e soddisfacente per i più. Nel caso dei giardini pubblici di dimensioni più piccole e più diffusi, destinati a un uso locale, lo scarso grado di infrastrutturazione complessiva e di investimento anche simbolico si rivela limitante per le pratiche d’uso segnalate: fra le altre, il gioco dei bambini, la sosta per gli anziani, la possibilità di compiere percorsi alternativi a quelli lungo strada.

Ricorre con insistenza la richiesta di una maggiore e più efficace integrazione dello spazio verde di uso pubblico con *le attrezzature sportive* (scolastiche e non). Fra le attrezzature sportive più apprezzate vengono sovente ricordate le palestre e gli impianti sportivi delle scuole e del liceo scientifico in particolare, ma anche il Centro polisportivo “Cardinaletti” e l’attuale piscina comunale. Tuttavia, per le esigenze dei giovani e di una utenza non specializzata, risultano particolarmente gradite alcune piccole strutture sportive inserite organicamente nella progettazione recente dei parchi del Cannocchiale (il campo da calcio) e del Ventaglio (lo skatepark). Si tratta di dotazioni integrate e complementari a quella del verde urbano che aumentano le possibilità di fruizione consentendo la compresenza di utenze e pratiche molteplici.

Le possibilità d’uso della città pubblica interessano particolarmente giovani, anziani e bambini.

Con i giovani si sono attivati momenti di confronto e di scambio orientati a cogliere le opzioni fondamentali, a conoscere le pratiche e i luoghi di interazione, già affermati ed emergenti. Se rappresentano la parte più vitale e propositiva della società, i giovani ne costituiscono anche il segmento più fragile e sensibile a difficoltà di varia natura. Le pratiche individuali e collettive che essi stessi ci descrivono come caratteristiche del loro modo di usare lo spazio e i servizi di uso pubblico (le attività sportive, lo shopping, la musica e le feste, ma anche il semplice ritrovarsi negli spazi disponibili) non si svolgono sempre in maniera completamente soddisfacente: a volte a causa di un deficit delle dotazioni esistenti, in altri casi per la inadeguatezza delle prestazioni fornite, in altri ancora a causa della difficile accessibilità non veicolare.

I locali pubblici. Conservano per i giovani di Jesi un ruolo importante rispetto alle possibilità di incontrarsi informalmente e socializzare. Concentrati soprattutto nel centro e a nord, hanno ancora in molti casi i caratteri più tradizionali del pubblico esercizio e raramente sembrano incontrare le esigenze molteplici (e in parte mutate) dei giovani.

I contenitori del tempo libero. Costituiscono spazi relativamente nuovi all'interno dei quali trascorrere una parte del tempo libero in maniera prevalentemente orientata al consumo di beni e servizi. La localizzazione di centri commerciali e cinema nella parte meridionale della città, lungo la viabilità principale, ne limita le possibilità di accesso pedonale contribuendo ad alimentare la percezione di questi luoghi di aggregazione come alternativi rispetto a quelli tradizionalmente riconosciuti e frequentati. La separatezza di questi "oggetti" dal resto della città deriva anche dalle loro caratteristiche: le dimensioni fuori scala dei manufatti e dello spazio aperto di pertinenza determinano frequentemente una soluzione di continuità con il contesto.

I parchi. Rappresentano una alternativa sostanziale particolarmente apprezzata rispetto ai grandi contenitori del loisir. I parchi sono tra i luoghi più frequentati, soprattutto per la molteplicità di attività che in essi sono possibili data la versatilità degli spazi e l'estensione dell'arco temporale in cui è possibile fruirli.

Le attrezzature sportive. Sono utilizzate piuttosto intensamente e con assiduità. Spesso però i giovani ricorrono alle strutture sportive delle scuole o degli oratori, lamentando la scarsa disponibilità di attrezzature utilizzabili liberamente e aperte a un uso non specializzato per la pratica degli sport più comuni. Ma le strutture sportive annesse ai complessi scolastici, pur apprezzate, forniscono un servizio limitato a causa della ridotta fascia oraria di apertura al pubblico

Le scuole. Sono distribuite sul territorio in maniera relativamente omogenea e tendono ad assumere un importante ruolo di riferimento al di là della funzione istituzionale per la quale sono concepite. Come recapiti del tempo libero sono sede di attività organizzate o spontanee, sportive o culturali, nonché di incontri spontanei.

Gli oratori e i centri sociali. Conservano nella situazione jesina la funzione ludico formativa che è loro propria. Concentrati principalmente nella parte mediana e bassa della città, rappresentano una dotazione pubblica complementare ad altre più scarse nella città storica.

I giovani esprimono in modo peculiare l'esigenza di *spazi per la cultura* con accesso libero e una gestione "più laica", non connotata politicamente o culturalmente. I centri sociali esistenti rispondono solo in parte a questa domanda e non soddisfano coloro che non si riconoscono nelle idee di una parte. Le discoteche invece, assenti a Jesi, sono luoghi frequentati nel fine settimana, ma che non offrono possibilità di espressione culturale ed artistica e di gestione autonoma. È emersa da più parti la richiesta di un luogo disponibile ad accogliere feste e spettacoli (musicali e di diverso tipo).

Negli incontri con la seconda Circostrizione è invece stato segnalato il problema della "polarizzazione" dei luoghi di incontro per gli extracomunitari.

Se i giovani si fanno più esigenti ed esprimono una domanda di luoghi e occasioni (di incontro e di attività) più articolata che nel passato, sarebbe probabilmente errato considerare sostanzialmente soddisfatte le esigenze della parte più anziana della popolazione. I servizi e le numerose associazioni loro dedicate, che si concentrano in prevalenza nei centri sociali, sono il principale riferimento e luogo di incontro. In occasione degli incontri con le Circoscrizioni, in particolare con gli abitanti del quartiere Minonna, poi ancora durante i colloqui svolti nel corso del Laboratorio di progettazione partecipata Prato-Stazione, essi hanno espresso l'esigenza di mobilità lenta, pedonale e ciclabile.

Un'analoga domanda è emersa chiaramente dal lavoro che il Piano strategico ha condotto con le scuole di primo grado della città. Bambini e genitori hanno segnalato la difficoltà di compiere percorsi sicuri e soddisfacenti fra casa e scuola e, contestualmente, il ricorso frequente e quasi indispensabile all'automobile per accompagnare a scuola i minori.

Percorsi sicuri e agevoli sono anche al centro dell'attenzione degli abitanti con difficoltà di movimento, i quali chiedono marciapiedi di dimensioni sufficienti al transito di carrozzine, parcheggi riservati, abbattimento delle barriere architettoniche per accedere ai luoghi pubblici, spazi verdi fruibili.

Elenco tavole

1. Progetto di suolo nel Prg 1987
2. Aree a standard previste dal Prg vigente
(aggiornamento aprile 2004)
3. Standard urbanistico: dotazioni previste dal Prg vigente e realizzate
4. Aree a standard previste dal Prg vigente e proprietà comunali
5. Servizi e attrezzature esistenti
(con esclusione di zone VA, VC, VO, VS, VP1, VV, UC, UL, UP, UZ)
6. Sistemi: lettura integrata di servizi e attrezzature esistenti
7. Servizi e attrezzature esistenti con integrazioni per realizzare/rafforzare sistemi
8. Percorsi pedonali e passeggiate della città
9. Contenitori e sosta nel centro storico

Variante generale del Prg. Piano Idea

Jesi **La mobilità**

Approfondimenti 2

Il collegamento via Puccini-viale del Lavoro

Il raddoppio di via del Verziere

Lo studio di viale della Vittoria

I collegamenti a ovest col nuovo ospedale

La rete

Percorsi pedonali e ciclabili

Orientamenti per localizzare e caratterizzare gli spazi di sosta

La rete del trasporto pubblico e i recapiti

1. Il collegamento via Puccini-viale del Lavoro

1.1. Il recupero di una visione integrata del problema

Il lavoro che ha condotto alla formalizzazione del Piano idea non aveva ignorato l'esistenza di proposte e orientamenti sulla realizzazione di un cosiddetto "Asse nord", ma aveva ritenuto necessario ripartire da una ricognizione ampia dei problemi relativi al sistema della mobilità, legandoli all'organizzazione complessiva della città e del suo territorio.

I problemi emergenti erano:

- eliminare la congestione che si determina all'imbocco di via Erbarella con il viale della Vittoria, là dove si concentra il traffico generato dagli spostamenti (prevalentemente casa-lavoro e dunque temporalmente circoscritti) dalla parte alta della città verso la zona industriale e commerciale a est;
- garantire un adeguato accesso diretto al nuovo ospedale collocato a nord.

Ritenendo che la soluzione di questi problemi non fosse possibile con interventi limitati alle parti di città direttamente coinvolte, si è cercato di dare risposte lavorando sull'intera rete, sulle gerarchie delle strade, su ruoli non chiari delle stesse.

Ne è seguita la proposta di un insieme sistematico di opere e operazioni, congruente con la durata del nuovo piano regolatore, da realizzare secondo una predefinita successione temporale che consenta di migliorare la situazione già in tempi brevi.

Le scelte fatte dal Piano idea prevedono il potenziamento della rete attraverso l'adeguamento dei nodi e delle sezioni stradali principali e la realizzazione di alcuni nuovi tratti. Il recupero di efficienza del sistema complessivo viene affidato a questa serie di interventi diffusi legati alla razionalizzazione dello schema di funzionamento. Lo schema attribuisce alla superstrada un ruolo portante, diversifica il sistema di attraversamento urbano in senso longitudinale est-ovest riqualificando l'asse sud e ristrutturando viale della Vittoria, crea un sistema di collegamenti interquartiere a ovest che da Colle Paradiso porta in via Marconi e quindi alla superstrada.

Con riferimento ai due problemi urgenti che erano stati posti all'attenzione dei progettisti, il Piano idea:

- elimina la congestione sull'ultimo tratto di via Erbarella, dove la strada si restringe: 1) modificando il nodo con ampia rotatoria e, nel contempo, bypassando il restringimento con un progetto che implica la ristrutturazione dell'area compresa tra via Erbarella e la concessionaria Fiat; 2) ripartendo i flussi di traffico che da nord si incanalano su via Erbarella con due alternative: una data dal nuovo collegamento diretto Colle Paradiso-via Marconi, teso a scaricare a sud parte del traffico che oggi si convoglia sul viale della Vittoria, un'altra raccordando con rotatoria via Papa Giovanni XXIII al viale della Vittoria;

- 3) fluidificando, attraverso rotatorie e sistemazione della sezione stradale, tutti i raccordi con viale della Vittoria;
- garantisce l'accesso diretto all'ospedale da ovest (con lo stesso collegamento che dovrebbe intercettare una parte del traffico generato a nord), dal centro (tramite via Papa Giovanni III con il prolungamento di via Aldo Moro), da est (con via Erbarella aggiustata all'imbocco).

1.2. L'eredità del passato

L'ampio dibattito che si è aperto sul Piano idea ha messo al centro la questione dell'Asse nord, esprimendo tuttavia una rosa di posizioni e di aspettative, in parte riconducibili ai piani urbanistici che si sono succeduti a Jesi dal secondo dopoguerra. Ripercorrere brevemente questi precedenti, osservando le proposte che hanno inciso sull'immaginario della città, può essere utile per trovare una soluzione condivisa.

Piano Cestaro 1946. Già nell'immediato dopoguerra, nel piano regolatore del 1946 firmato dall'ing. Cestaro, quando ancora era assai limitata l'edificazione lungo il viale della Vittoria, era prevista una grande crescita della città a nord, organizzata su una maglia costituita da strade che confluissero in quella destinata a ricongiungersi con viale del Lavoro (proseguimento di viale della Vittoria prevista nello stesso piano) sul torrente Granita, raccordandosi lì con via San Giuseppe.

Questa proposta di 60 anni fa, che ha visto realizzato il prolungamento di viale della Vittoria e ha strutturato la crescita di Jesi in collina, ha tracciato **il primo Asse nord, come parte di un impianto viario generale organizzato ortogonalmente e aperto, lasciando in eredità l'idea del raccordo sul Granita** (tavola 1).

2.2

Piano Ortensi, Bonamico, Minnucci 1965. Il piano regolatore del 1965, vent'anni dopo, quando già la collina risultava ampiamente edificata, ha introdotto un cambiamento sostanziale nell'impianto generale e nel tracciato di quello che in città si chiama ancora Asse nord: **la strada alta di Cestaro viene ridisegnata, curvandola per farla diventare parte di una circonvallazione che doveva chiudere la città in un anello** raccordandosi con viale Cavallotti, con la via Mazzoleni attraverso una nuova strada che tagliava diagonalmente il vallato Pallavicino (la parte iniziale è l'attuale via Contadini), con via del Setificio. **L'Asse nord, in questo caso, finiva su viale del Lavoro dove oggi insiste l'area Alesi e aveva un calibro costante**, presumibilmente analogo a quello di viale della Vittoria. Il disegno del tracciato risultava abbastanza definito (non era così nel piano regolatore precedente) e si leggeva uno spartitraffico che, dall'incrocio con il viale della Vittoria fino al viale Cavallotti, separava le corsie di una strada con caratteristiche tali da svolgere la funzione di circonvallazione che le si assegnava. **A sud, benché continuo, l'anello cambia natura, assumendo le dimensioni di una strada di quartiere.**

Coerentemente con questo piano si realizza solo via M.L. King, ma non così via Verdi, più stretta, e via Erbarella, senza lo spartitraffico. Resta ampiamente incompiuta l'anulare a sud e l'Asse nord perde così la sua caratteristica unitaria e non si completa.

Nella memoria della città si fissa un'altra ipotesi, di significato assai diverso dalla precedente: **l'anello di circonvallazione che comprende anche la città a sud della ferrovia** (tavola 1).

Piano Minnucci 1972. Il piano che arriva solo 5 anni più tardi amplia considerevolmente l'area dell'espansione a nord e disegna molte nuove strade, sia confermando in gran parte quelle del piano precedente (le differenze più forti si trovano a sud), sia aggiungendone altre. **Il disegno complessivo si complica e si ibrida: a un impianto lineare sotto il viale della Vittoria** (si disegna quello che il Piano Secchi chiamerà **Asse sud**, oltre a una nuova strada sotto la ferrovia, nella parte a est rispetto alla stazione, grossomodo parallela alla ferrovia stessa) si aggiunge **in collina un insieme di anulari e di aste, aperte e chiuse. In questo piano coesistono le diverse ipotesi di Asse nord che ancora oggi si confrontano nella città: 1)** quella del Piano del 1965, ma con una biforcazione che lo porta a creare un nuovo incrocio con viale del Lavoro in prossimità del Granita, nello stesso punto individuato dal Piano Cestaro; **2)** una nuova, più esterna, che si allunga e raggiunge l'area attuale del nuovo ospedale, raccordandosi con la precedente nel punto di biforcazione e diramandosi, dalla rotonda del raccordo, in una strada di rango inferiore che, scavalcato il Granita si dirige verso la Zipa. Tutti e due gli Assi nord hanno dimensioni tali da configurarli come strade di livello urbano, diverse da via Erbarella, che questo stesso piano disegna con dimensioni minori declassandola a strada di quartiere. **L'azzonamento che accompagna queste previsioni infrastrutturali comprende ampie zone di espansione a est, a ovest e a nord** (tavola 1).

2.3

Piano Secchi. Il Prg vigente arriva, dunque, dopo una stagione urbanistica sostanzialmente concorde nel disegnare strade che sostengono la crescita residenziale sulla collina, seguendo orientamenti diffusi nella cultura urbanistica del tempo. La nuova cultura della trasformazione, della costruzione della città nella città, portata da Secchi, si esprime con la **decisione di "cancellare" previsioni di espansione e di connessa infrastrutturazione stradale a nord. Puntando su quell'Asse sud che compariva già nel disegno di Minnucci** e che ben si accordava con l'idea dell'intervento sulle aree industriali dismesse e di un assetto stradale aderente ai caratteri geomorfologici e aperto al territorio.

Proposte recenti di Asse nord. Tra il 2000 e il 2001 sono state formulate 4 proposte di tracciato per una strada che dal viale del Lavoro raggiunge l'ospedale, di lunghezza variabile tra 2470 e 3140 metri, due commissionate dall'Amministrazione comunale allo studio Social design, una formulata come tesi di laurea e, quindi, rielaborata dagli stessi relatori: ingegneri Paolo Ciarmatori e Maurizio Bocci.

Tra le 4 proposte si trovano differenze non piccole, sia riferite all'andamento, quindi al modo di rapportarsi con le presenze nella valle, sia nei raccordi con la viabilità urbana. Tutte mettono in evidenza difficoltà, impatti e costi, **convergenndo su alcune scelte: strada in rilevato, larghezza contenuta tra gli 8 e i 10,50 metri, bordi non costruiti e sistemati a verde.**

1.3. L'integrazione di una nuova strada a nord nel disegno infrastrutturale del Piano idea

Le reazioni al fatto che il Piano idea non abbia proposto l'Asse nord possono avere ragioni diverse:

- problemi aggravati da un aumento della mobilità privata che 20 anni fa non si immaginava di queste dimensioni;
- ritardo col quale gli interventi stradali hanno seguito gli interventi di trasformazione immobiliare, in genere essi stessi generatori di nuovi flussi concentrati di traffico, quindi aggravamento delle condizioni di disagio;
- radicamento di una cultura che non ha completamente assimilato quella della trasformazione espressa nell'ultimo Prg.

La risposta che questo documento dà alla richiesta di inserire nel nuovo piano regolatore un tratto stradale che colleghi via Puccini con viale del Lavoro si confronta con i problemi di natura geologica, paesaggistica, territoriale indotti dalla realizzazione di un collegamento verso nord sul versante orientale della città, dove il bordo urbano è segnato da una scarpata, la valle presenta ampie zone di instabilità geologica ed è contrappuntata da ville con i loro viali di accesso e con ampie aree olivetate e coltivate (tavole 2, 3). **Si tratta di una proposta cauta e volta al rafforzamento dello schema di funzionamento previsto dal Piano idea.**

Nel documento del Sindaco si scrive che dovrà essere realizzato uno studio ampio e approfondito, in modo da poter verificare ogni possibile aspetto relativamente a:

- impatto ambientale dell'opera;
- possibili interferenze delle criticità geologiche e/o di vincoli di natura paesaggistica o archeologica;
- elaborazioni e simulazioni delle risultanze sui flussi di traffico relativi al complesso della parte alta della città e allo sbocco su viale del Lavoro (incrocio S. Giuseppe);
- elaborazioni e proiezioni di natura finanziaria sui preventivabili costi e sulle possibili forme di finanziamento alternative all'indebitamento dell'ente (es.: perequazione, ecc.).

Con l'Approfondimento si comincia a esplorare questa proposta, individuando primi orientamenti:

- evitare la zona a vincolo archeologico, tagliando quella soggetta a tutela di interesse artistico e storico e rimanendo sul margine di quella a edificazione

condizionata (è evidente che questo comporterà particolari accorgimenti costruttivi dell'opera);

- rimanere sulle aree già di proprietà comunale;
- allontanare l'imbocco su via Puccini (in rotatoria) dalle case di recente costruzione in modo da non interferire con gli accessi ai box delle stesse;
- confermare le dimensioni di strada urbana degli studi precedenti;
- prevedere una sistemazione paesaggistica dell'intorno;
- raccordare la rotatoria sul viale del Lavoro con via S. Giuseppe e sistemare manufatti e sensi di marcia del quadrante inferiore in modo da rendere possibile il collegamento con la parte bassa della città.

I disegni allegati (tavole 4, 5, 6, 7, 8) mostrano come l'intervento allo studio debba concorrere alla realizzazione di un **"sistema di collegamento nord" inserito nella rete infrastrutturale della città di collina** e teso a potenziarla. L'insieme integrato delle opere intende migliorare le relazioni della città di collina non solo con la zona industriale, ma anche con la parte bassa di Jesi, relazioni che oggi sono altrettanto penalizzate. Il funzionamento di questo sistema presuppone una successione negli interventi, a partire da quelli indicati nel Piano idea, in particolare l'attivazione del collegamento diretto a ovest. La tavola 9 suggerisce una soluzione provvisoria per il nodo Erbarella, che avvii la fluidificazione del viale della Vittoria in attesa che si costruisca il nuovo tronco stradale e si completino gli altri interventi, in particolare quelli di ristrutturazione del viale.

2. Il raddoppio di via del Verziere

Il Piano idea, indicando il tracciato del nuovo tratto stradale che dovrà doppiare la parte orientale di via del Verziere (avendo ipotizzato l'allargamento della strada nella parte iniziale, dove insistono alcuni edifici industriali), ha scelto l'ipotesi più conservativa, prevedendo di utilizzare la strada esistente per lo sbocco su via Marconi ed evitando di interessare le case del borgo che sorge sulla via dell'Esino. Il mancato raccordo con via Ricci sembrava accettabile dal momento che la nuova strada, prosecuzione della dorsale che servirà la città a ovest, doveva svolgere una funzione di collegamento nord-sud.

Il dibattito sul Piano idea ha messo in luce una diffusa preoccupazione per l'eccessiva vicinanza alle case del tracciato previsto; per i problemi indotti dal doppio raccordo, a distanza ravvicinata, su via Marconi.

L'approfondimento che ne è seguito, tenendo conto delle caratteristiche morfologiche dell'area interessata (terrazzo fluviale), dell'ambito di esondazione del fiume, dello stato di conservazione e del valore delle prime case del borgo, ha suggerito **un diverso tracciato che si allontana dalle case, lasciando la strada esistente a una funzione di distribuzione residenziale analoga a quella della "vecchia" via del Verziere, che si raccorda con via Ricci sacrificando alcune case del borgo.**

I rilievi e gli studi avviati hanno portato in evidenza gli aspetti che dovranno essere approfonditi e che solo una progettazione dell'opera, spinta almeno alla fase preliminare, potrà trattare in maniera adeguata. La tavola 10 presenta, dunque, il tracciato indicativo ed evidenzia le aree-problema. La fascia che lo include comprende grossomodo l'area che andrà prudentemente riservata per consentire i necessari adattamenti di tracciato.

L'ipotesi di considerare la nuova strada in continuità con via Ricci per formare un percorso sussidiario dell'Asse sud, destinato a convogliare un traffico di attraversamento est-ovest (e non invece nord-sud come proposto dal Piano idea e confermato in questo approfondimento), non viene condivisa perché entrerebbe in conflitto (creando nuovi problemi) col carattere già assunto da via Ricci e accentuato in prospettiva dalla realizzazione del Piano di recupero S. Maria del Piano 1 (una delle varianti delle schede di progetto del Prg vigente, messa in attuazione nell'ultimo anno). Infatti, lungo il tracciato relativamente breve di questa strada insistono l'accesso della multisala e del parcheggio scambiatore e verrà realizzato quello del nuovo insediamento residenziale S. Maria del Piano. Inoltre, proprio la presenza del parcheggio, la vicinanza alla stazione ferroviaria e il diretto collegamento con la superstrada indicano questa come zona che garantisce facili interscambi modali, la più adatta per ospitare il capolinea delle autocorriere (stazione di sosta lunga). Sono tutti aspetti che suggeriscono di **non caricare via Ricci di un traffico di attraversamento urbano, lasciandole la funzione di accogliere i flussi di ingresso e uscita dalla città.**

3. Lo studio di viale della Vittoria

L'approfondimento delle linee progettuali indicate nel Piano Idea per la riqualificazione di viale della Vittoria, ha portato all'individuazione degli elementi che caratterizzano il viale e dei problemi da affrontare in sede progettuale (tavola 16).

Gli spazi carrabili. La sezione carrabile attuale, misurata tra le alberature di fronti opposti, risulta variare tra 13 e 15m con un minimo in prossimità del sovrappasso di via Gramsci.

I bordi laterali della carreggiata (cunetta, aiuole per alberature) sono irregolari e degradati lasciandone indefiniti i limiti e il numero di corsie per senso di marcia.

Probabilmente i successivi manti di asfaltatura hanno accentuato un'originaria, leggera, curvatura a "schiena d'asino", utile per lo scolo laterale dell'acqua. Anche questa conformazione concorre alla **riduzione della capacità veicolare della strada**.

Le fasce laterali. Le fasce laterali, di circa 6,5 m, 2 dei quali destinati a marciapiede, sono oggi complessivamente disordinate e con ridotta funzionalità.

Nelle fasce si trovano, organizzati e spontanei, i seguenti materiali, attorno ai quali si svolgono altrettante attività:

- alberature
- parcheggi
- percorsi pedonali (marciapiede)
- aree per il carico e scarico
- ingressi pedonali alle abitazioni private
- ingressi alle attività commerciali
- ingressi carrabili
- aree per l'attraversamento pedonale
- aree di sosta pedonali
- spazi per l'alloggiamento di arredi e attrezzature: cassonetti dei rifiuti, cabine telefoniche, fermate autobus, pubblica illuminazione, segnaletica stradale
- spazi per la manutenzione e la manovra degli arredi
- spazi per l'affissione di cartellonistica pubblicitaria

La composizione dei tanti materiali e l'interazione delle attività conferiscono agli spazi un funzionamento multidirezionale, non soltanto longitudinale (a fascia appunto): la linearità dei percorsi pedonali, ad esempio, risulta interrotta e/o ostacolata da un insieme di situazioni ed eventi che hanno andamento trasversale.

Polifunzionalità, linearità e trasversalità, continuità e discontinuità, ripetizione e unicità, orizzontalità e verticalità sono aspetti da considerare nella **riprogettazione di questa fondamentale componente del viale**.

Gli spazi della sosta. Attualmente i posti auto disponibili lungo il viale, comprendendo entrambi i fronti, risultano 630. Questo numero, però, non sembra essere significativo

dell'effettiva capacità di parcheggio offerta dal viale, la quale deve tenere conto della rotazione consentita dal disco orario che, su entrambi i lati, ammette un tempo di sosta limitato. Una stima più verosimile della capacità deve considerare il numero dei ricambi giornalieri.

È tuttavia **utile distinguere i tipi di sosta** che oggi si sommano e confondono: quella diurna, operativa e occasionale, effettivamente temporanea e regolabile col disco orario, e quella prolungata: sia dei residenti nelle ore notturne, sia di coloro che svolgono attività, lungo il viale o nel centro storico, nelle ore diurne. Sosta prolungata che risulta incompatibile con la dinamica di funzionamento della strada. Ne consegue che durante il giorno la domanda di parcheggio diventa elevata, caotica, spesso conflittuale, e la presenza di auto appare continua e compatta da viale Cavallotti a via Erbarella su entrambi i fronti, proprio per questa sovrapposizione di domande.

Questa presenza di auto rende impossibile passeggio, shopping, sosta pedonale..., quel complesso di attività di cui possono avvantaggiarsi negozi, pubblici esercizi, artigianato di servizio, uffici e residenze che oggi caratterizzano il viale.

Le ragioni di questo sovraccarico vanno ricercate nella posizione del viale rispetto al centro storico, nel suo carattere di cerniera tra le varie parti di città, nella concentrazione di attività relativamente disomogenee, alcune delle quali polarizzanti come l'ospedale e i distributori di benzina.

Le intersezioni con le vie laterali. Sul viale, che fa da cerniera tra la città di collina e il centro storico, **confluiscono a pettine le strade di "discesa"**: viale san Francesco, viale Papa Giovanni XXIII, via Erbarella. **Caratteri orografici e morfologici, fra cui l'edificazione di cortina, riducono le possibilità di progettazione delle rotatorie, elementi fondamentali per la sostituzione dei semafori e la conseguente fluidificazione dei flussi.** In particolare:

- la carenza di spazio costringe a rotatorie di ridotte dimensioni, riducendone la funzionalità;
- la regolarità delle corsie di marcia, altra condizione di fluidità, incontra difficoltà nella dimensione ridotta delle rotatorie;
- rotatorie di dimensioni maggiori implicano demolizioni e riprogettazioni della cortina edilizia e compromettono la continuità delle fasce laterali;
- gli attraversamenti pedonali, che trovano nelle risalite al centro storico il loro recapito, sono problematici.

Gli interventi in corso e previsti. Il viale ha funzionato bene fino a quando è riuscito a tenere insieme usi statici e dinamici, usi longitudinali e trasversali.

Già oggi questi equilibri sono in crisi per una somma di eventi: dismissioni, modifiche funzionali, aumento del traffico e della sosta, progressiva aggiunta di oggetti ai bordi (dai cassonetti alle fermate dei mezzi pubblici, alle cabine telefoniche, ai cartelloni pubblicitari...). **Episodi di abbandono e degrado coesistono con nuove esigenze e vitalità.**

Le trasformazioni che stanno investendo il viale e che sono previste nei prossimi anni ne modificheranno profondamente i caratteri ed è probabile che **agiranno anche come acceleratori di alcuni processi diffusi e "spontanei"** di sostituzione funzionale e come incentivo per operazioni di adeguamento e sostituzione fisica, necessarie ma non ancora decollate.

Le grandi "fabbriche", quella del Mercantini e quelle altrettanto rilevanti dell'Ospedale e di Freddi, **tutte sul lato sud, produrranno concentrazioni di interessi e di flussi (di persone e veicoli)**, modificando in maniera decisiva il funzionamento del viale e accentuando la differenza fra i due lati.

I fronti edilizi. Dal punto di vista edilizio-architettonico il viale propone **forme e tipi molteplici senza particolari emergenze**, anche se **nella parte terminale ad ovest**, lato nord, le costruzioni assumono **caratteri di maggior pregio e omogeneità.**

La presenza di numerosi punti di discontinuità dei fronti, con sacche degradate, accentua la confusione formale.

La riqualificazione del viale passa anche attraverso una serie di operazioni puntuali sui fronti.

Un grande progetto integrato. Per tutto quel che si è detto, **la riqualificazione di viale della Vittoria richiede uno sguardo di prospettiva, che tenga conto delle importanti trasformazioni in atto che investono le funzioni e le pratiche d'uso, i manufatti edilizi, i movimenti veicolari e pedonali lungo la strada e in attraversamento.** La trasformazione più prossima e più consistente è quella che interessa il lato sud (nuovi complessi Mercantini, Freddi, vecchio ospedale) e che caratterizzerà il viale con la presenza di residenza, uffici, commercio e pubblici esercizi, prevedendo una quota consistente di parcheggi interrati (con accessi sul viale stesso) destinati ad assorbire la domanda prodotta dagli interventi, ma anche a catturare parte della domanda di sosta prolungata che si genera lungo la strada e nel centro storico. Le trasformazioni capillari, affidate alle singole iniziative private, non vanno comunque sottovalutate perché dipenderanno anche da queste il volto e la qualità futura del viale.

La proposta di riqualificazione-ristrutturazione fatta dal Piano idea, inserita in un discorso sulla rete stradale complessiva ed espressa in termini ideogrammatici, volta a sottoporre all'attenzione pubblica la necessità di recuperare e mettere in valore le potenzialità, uniche nella città, di questa infrastruttura, **dovrà articolarsi e**

specificarsi tenendo conto del pezzo di città storica che interagisce direttamente con la strada.

Si configura la necessità di **un grande progetto integrato per il quale va individuata la modalità di costruzione, con il concorso e il consenso della città e, forse anche, l'impegno civile delle sue componenti professionali.**

4. I collegamenti a ovest col nuovo ospedale

Il Piano idea ha sottolineato l'importanza dei centri collocati nell'alta Vallesina come bacino di utenza per l'ospedale. È stato questo uno degli argomenti a sostegno della dorsale stradale a ovest, ottenuta raccordando, completando, modificando una serie di strade esistenti.

In particolare, veniva prevista una nuova strada che, staccandosi da via Paradiso, raggiungeva la nuova struttura sanitaria.

Una verifica di quella prima ipotesi ha mostrato difficoltà all'imbocco, per la conformazione di via Appennini e le dimensioni del varco, e altre difficoltà nel tracciato, per i salti di quota del terreno.

La nuova proposta sposta in alto l'accesso, rendendo diretto l'arrivo dall'Acquasanta. Più a sud, l'accessibilità è garantita da via delle Nazioni (adeguando l'incrocio) e da via M. L. King.

Le diverse strade che raggiungeranno l'ospedale dovranno trovare altrettante aree di parcheggio, opportunamente sistemate e alberate. L'articolazione dello spazio destinato alle auto private e ai mezzi pubblici è una condizione decisiva per il buon funzionamento del complesso, per favorire l'orientamento degli utenti, per non ridurre la qualità complessiva del sito, tra i più pregiati di Jesi.

Anche in questo caso, la tavola 11, che illustra la proposta, individua le aree problema soggette ad ulteriori rilievi e verifiche.

5. La rete

Nelle tavole 13, 14, 15 vengono riassunti gli interventi descritti in precedenza, ricomponendo **lo schema generale di funzionamento che ne risulta** e che **costituisce un superamento di quello presentato nel Piano idea**.

In questa rete **la superstrada mantiene il suo ruolo cardine** e lo studio finanziato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il **Progetto sistema**, denominato *Corridoio Esino*, consentirà di procedere a un approfondimento sul suo potenziamento assumendo **l'obiettivo di definire uno scenario integrato per la mobilità delle merci e delle persone e di valutarne le condizioni di fattibilità tecnico-economica**.

L'asse sud condivide con il viale della Vittoria il ruolo di strada di attraversamento urbano. Se per il **viale della Vittoria** sarà necessario un **progetto integrato, per l'asse sud si dovrà procedere al completamento e all'adeguamento**: completamento della tratta a est, legata all'avvio dell'operazione Zipa verde; adeguamento della tratta centrale per migliorare la vivibilità del quartiere Prato; prolungamento a ovest per raggiungere il nuovo svincolo di Cingoli (tavola 12).

La dorsale ovest si precisa a sud (tracciato del raddoppio di via del Verziere) **e a nord** (collegamenti con il nuovo ospedale).

Il collegamento via Puccini-viale del Lavoro si inserisce in un sistema che distribuisce i flussi di traffico nella città di collina, ma nel contempo collabora alla riorganizzazione complessiva.

6. Percorsi pedonali e ciclabili

Nell'approfondimento 1 su *La città pubblica*, si è detto che il sistema di servizi di Jesi è tendenzialmente continuo (ma anche differenziato al suo interno) nella parte nord, organizzato per nuclei nelle parti storiche.

I percorsi e, in particolar modo **i percorsi lenti, pedonali, ciclabili e ciclopedonali, tengono o possono tenere insieme i singoli sistemi e svolgere anche un fondamentale ruolo di connessione tra sistemi**. Sono **strategici i percorsi del sistema culturale del centro antico, del filamento verde via Papa Giovanni XXIII-Piccitù, del sistema verde Ventaglio-Foro Boario** (che va, per questo, adeguatamente potenziato), oltre che quelli di **viale Cavallotti** e **viale Trieste** (quest'ultimo in corso di valorizzazione).

Anche **viale della Vittoria e via Roma**, in occasione della ristrutturazione della prima e delle operazioni di trasformazione della Cartiera Ripanti e dell'area Pieralisi per la seconda, rappresentano occasioni decisive per creare/potenziare la trama della mobilità lenta. Viale della Vittoria in particolar modo, con la riprogettazione delle sue corsie, il ripensamento dei parcheggi lungo strada e nelle aree studio individuate, l'organizzazione delle fermate dei mezzi pubblici e delle risalite verso via Mura Occidentali e corso Matteotti. In questo quadro il sistema delle risalite esistenti e di progetto può assumere tutto il peso che merita.

Dall'altra parte del centro storico, verso sud, **è opportuna e possibile un'altra operazione di "messa in valore" della trama pedonale esistente a Prato**, anche assumendo le indicazioni emerse dal progetto sviluppato in occasione del Laboratorio di progettazione partecipata Prato-Stazione.

2.13

Nella tavola 17, *Mobilità lenta*, sono individuati i tracciati principali, distinguendo quelli in buone condizioni, quelli che dovrebbero essere ristrutturati e quelli che dovrebbero essere creati ex novo.

A differenza dei percorsi da riqualificare, che insistono tutti su parti densamente costruite, i percorsi da creare ex novo (percorsi di progetto) si sviluppano generalmente nelle zone verdi o incolte, molto spesso completando un disegno già tracciato dal Prg vigente, o insistono su aree per le quali si prevedono importanti interventi di trasformazione (nuovo ospedale, per esempio).

Alcuni percorsi ciclopedonali sono stati individuati all'esterno della città densa, prendendo come riferimento il lavoro svolto dalla scuola media Savoia durante i lavori di elaborazione del Piano strategico, o facendo memoria dei sopralluoghi effettuati (percorsi da studiare). Dovranno essere ulteriormente approfonditi al fine di verificarne utilità, possibilità, recapiti.

7. Orientamenti per localizzare e caratterizzare gli spazi di sosta

Riconoscendo il carattere operativo e gestionale di un piano della sosta, ci si limita ad alcune considerazioni che investono direttamente la sfera urbanistica e incidono sulle scelte del piano regolatore.

Il discorso sui parcheggi deve essere impostato riconoscendo le **differenti problematiche che investono la città storica, la città prevalentemente residenziale di collina, la città produttiva di valle.**

Sembra altrettanto rilevante **distinguere l'offerta, in termini di localizzazione e di tipologia (parcheggi a raso, interrati o in elevazione, strisce lungo strada),** considerando tre fondamentali domande di sosta, espressioni di esigenze diverse:

- **sosta permanente** (notturna e diurna, connessa alla residenza);
- **sosta prolungata** (prevalentemente diurna e legata alle attività lavorative);
- **sosta breve** (diurna e legata alla vita quotidiana: commercio, educazione, tempo libero, scarico/carico merci, ...).

6.1. Città storica

Lungo viale della Vittoria, via Mura occidentali, corso Matteotti, centro antico, via Mura orientali, zona del Vallato, asse sud e quartiere Prato, **la presenza di residenza, commercio, attività amministrative, servizi di livello superiore... determina usanze e usi differenti.** Ne deriva la probabilità che, negli stessi spazi destinati a parcheggio, si sovrappongano soste di vario tipo: operative e occasionali, di media durata, continuative... con rischi di "conflitto", se non adeguatamente disciplinate.

Occorre quindi **riconoscere le strategie d'uso e i tipi di domanda esistenti per articolare conseguentemente l'offerta dei parcheggi.**

L'analisi e il progetto, soprattutto per la città storica, devono essere sviluppati a scala minuta. Il conteggio dei parcheggi esistenti, di quelli previsti, di quelli che cambieranno destinazione (ad esempio, che passeranno da sosta prolungata a sosta permanente, da sosta prolungata a sosta breve...) dovrà essere più preciso possibile ed esteso a tutta la zona di interesse. Non a caso è questa la caratteristica del lavoro svolto da Sintagma per il nucleo antico e dal Laboratorio di progettazione partecipata Prato-Stazione per la zona compresa tra l'asse sud, la linea ferroviaria e la stazione F.S.

Per viale della Vittoria, la direzione da seguire è la medesima, anche se l'area di interesse per il ripensamento della sosta si potrebbe estendere fino a via Mura Occidentali (dove sono localizzati servizi con forte capacità attrattiva).

Per l'area del Foro Boario si dovrà tenere conto del fatto che il nuovo progetto di trasformazione, oltre a prevedere i parcheggi necessari per il funzionamento del "quartiere", dovrà contribuire in maniera significativa a soddisfare la domanda che si genera nel centro storico.

6.2. Città residenziale di collina

Esistono due aspetti che spiccano sugli altri. La prima riguarda la **sosta connessa alla residenza**, la seconda la **sosta connessa ad alcuni servizi di livello superiore** (scuole superiori, area sportiva...) in precise fasce temporali o in occasione di eventi particolari.

Allo stato attuale delle conoscenze, entrambe le questioni possono essere trattate solo a "maglie larghe", individuando i termini del problema e l'approccio da adottare per la sua risoluzione.

Per quanto riguarda la sosta permanente a carattere residenziale, occorre **distinguere le situazioni**, considerando ad esempio la tipologia edilizia (la palazzina degli anni '30 e '50 solitamente è priva di box, gli edifici in linea degli anni '90 hanno parcheggi comuni) e il livello (l'edilizia di livello medio-alto è solitamente meno densa, quindi con spazi aperti di pertinenza che in assenza di box possono ospitare l'auto e, a prescindere dall'età e dal tipo, in molti casi è dotata di garage). Introdurre queste distinzioni consente di concentrare l'attenzione sulle zone dove effettivamente il servizio è carente. Una risposta potrebbe consistere nel **recupero di aree residuali, eventualmente già destinate a standard e/o di proprietà comunale, come isole ambientali con posti auto e verde, là dove è necessario liberare le strade per non ridurre la fluidità del traffico. Nelle strade residenziali, di ampie dimensioni, il problema può trovare una risposta qualificata nella riprogettazione della sezione.**

Uno studio dal quale ripartire è il *Programma urbano dei parcheggi privati* (legge 24 marzo 1989, n. 122, art. 9) sviluppato dall'arch. Sergio Bonelli e dall'ing. Paolo Morosetti e aggiornato al 2000 (ma le indagini risalgono al 1993).

Per i servizi di livello superiore è invece necessario fare delle stime e delle esplorazioni progettuali specifiche.

6.3. Città produttiva di valle

Per la Zipa e il sistema ricreativo che si va definendo a ridosso di viale del Lavoro-via Ancona, il problema è piuttosto quello di **limitare l'effetto "dispersione" e il consumo di suolo che la realizzazione dei parcheggi ha comportato.**

La presenza degli stalli potrebbe allora essere integrata e arricchita tenendo conto degli spazi aperti e dei servizi di interesse collettivo limitrofi, già esistenti o prevedibili, impiegando materiali verdi... In questo caso **il problema si pone prevalentemente in termini di progetto del suolo.**

8. La rete del trasporto pubblico e i recapiti

Il contributo su questo argomento di un piano regolatore può essere solo di coerenza e sinergia, nel senso che organizzazione e gestione del trasporto pubblico pertengono ad altri approfondimenti tecnici e presuppongono diverse responsabilità amministrative.

Non c'è dubbio, tuttavia, che occorra una **visione integrata**, che **la previsione e progettazione di nuove strade e di interventi di riqualificazione-ristrutturazione di quelle esistenti allo scopo di realizzare una rete** (obiettivo perseguito dal piano regolatore) **debbano poggiare su un potenziamento e un'organizzazione consonante del trasporto pubblico, su gomma e su ferro**, così da offrire agli abitanti della città e del suo territorio un sistema di mobilità differenziato: non solo auto, ma anche mezzi pubblici; non solo spostamenti con mezzi veloci, ma anche confortevoli spostamenti a piedi e in bicicletta.

Per queste ragioni, il documento si chiude con alcuni ragionamenti sul trasporto pubblico.

Trasporto pubblico su ferro. Jesi è servita dalla linea ferroviaria FS Orte-Falconara e dista poche decine di chilometri dall'aeroporto Raffaello Sanzio di Falconara e dal porto marittimo di Ancona. **È già attivo un servizio di metropolitana regionale Ancona-Fabriano** con nuove stazioni, fra cui quella dell'ospedale di Torrette e dell'aeroporto. **Una nuova stazione che serva la Zipa e Fontedamo** (oggi solo insediamento terziario con circa 500 addetti, domani, nelle previsioni del Piano idea, nuovo villaggio integrato) e un'altra a **Ponte Pio** (una delle frazioni di Jesi che già gode dell'accessibilità stradale e che, per questo, il Piano idea ha individuato come passibile di completamenti), con un potenziamento del servizio all'interno del territorio comunale, creerebbe le condizioni per una mobilità su ferro coerente con il funzionamento del Corridoio Esino.

Trasporto pubblico su gomma extraurbano. Jesi è collegata ai centri limitrofi attraverso il servizio offerto dalle Autolinee S.A.C.S.A., Crognaletti, Bucci, Vitali, Conerobus.

Tutte le linee del trasporto pubblico extraurbano attraversano Jesi in senso est-ovest, toccando solitamente la stazione e passando dal viale delle Vittorie. Solo gli autobus Vitali servono lo stadio comunale "Carotti" (e l'Istituto tecnico "Marconi"), il polo scolastico di via M.L. King (liceo scientifico), il palazzetto dello sport. Poi proseguono su via Paradiso a nord-ovest.

I percorsi sembrano garantire l'accessibilità alle scuole superiori, ma è noto che la effettiva fruibilità e, dunque, la capacità del trasporto pubblico di diventare un'alternativa convincente al mezzo di trasporto privato, dipende in primo luogo dalla frequenza e puntualità del servizio, ma poi anche dalla localizzazione delle fermate e dal comfort degli spazi di attesa e/o interscambio. Se i primi dipendono dalla gestione, questi ultimi aspetti dipendono dalla progettazione.

La localizzazione e progettazione di una nuova Autostazione, prevista dal Prg vigente nella scheda progetto Consorzio agrario, ora "ospitata" a Porta Valle, è un aspetto strategico del nuovo piano regolatore.

Il trasporto pubblico su gomma urbano. Il piano generale del trasporto pubblico urbano (versione dell'ottobre 2003) prevede 6 linee più 2 limitate al centro storico. Le prime 6 collegano il centro con i quartieri esterni, passando davanti alla stazione FS (ad eccezione della linea 2), all'Autostazione, su via Mura Occidentali e, molto frequentemente, via Cavallotti.

Una linea serve Minonna, l'area della Fornace e Fontedamo; 2 linee la Zipa. L'area residenziale a nord è attraversata da quasi tutte le linee, secondo tracciati differenti.

Le osservazioni di Sintagma nello studio del 2001 *Riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico urbano del Comune di Jesi* (adottato in C.C., in fase di attuazione) sono condivisibili. Per migliorare il servizio si suggeriva infatti di:

- studiare il servizio in relazione alle aree con maggior grado di attrattività (centro storico, zona 27-ZIPA con il maggior numero di addetti, zona 15 con il maggior numero di abitanti);
- prevedere preferibilmente per la città storica l'utilizzo di bus piccoli e dotati di motore elettrico;
- sfruttare il trasporto extraurbano per quei tratti che ricadono nel territorio comunale;
- coordinare l'esercizio del trasporto pubblico e la gestione della sosta (ad esempio applicando tariffe integrate per sosta e uso del mezzo pubblico).

2.17

Sarebbe anche interessante:

- **selezionare i recapiti limitando il tragitto e i tempi di percorrenza;**
- **ampliare la riflessione sugli attrattori di traffico.**

A questo proposito, in una prospettiva di condivisione, si è proceduto alla costruzione di una prima mappa che mette in relazione le linee di trasporto pubblico con i principali recapiti, ovvero le attrezzature urbane che generano flussi di traffico consistenti e concentrati, tali da rendere opportuna e possibile l'attivazione di un servizio di trasporto pubblico che alleggerisca la pressione del traffico automobilistico privato (tavola 18).

Elenco tavole

1. Piani regolatori: 1946, 1965, 1972. Il confronto con la cartografia attuale
2. La Valle del Granita: i vincoli
3. La valle del Granita: gli elementi fisici di interferenza
4. Collegamento via Puccini-viale del Lavoro: tracciato
5. Collegamento via Puccini-viale del Lavoro: i vincoli
6. Collegamento via Puccini-viale del Lavoro: gli elementi fisici di interferenza
7. Collegamento via Puccini-viale del Lavoro: le proprietà comunali
8. Sistema collegamento nord
9. Funzionamento temporaneo del nodo Erbarella
10. Raddoppio via del Verziere: tracciato
11. I collegamenti a ovest del nuovo ospedale
12. Completamento e adeguamento dell'asse sud
13. Elementi della rete stradale
14. Schema della rete stradale
15. Diagramma della rete
16. Studio viale della Vittoria
17. Mobilità lenta: percorsi pedonali e ciclabili
18. Trasporto pubblico e recapiti

Variante generale del Prg. Piano Idea

Jesi **La politica abitativa**

Approfondimenti 3

Scenari abitativi

Aree interessate da progetti

Aree di completamento

Aree di recupero

In sintesi

Edilizia sociale

Prime informazioni sul mercato immobiliare: verso la perequazione urbanistica

1. Scenari abitativi

Il rapporto *Scenari abitativi* (gennaio 2005) è il risultato di **una consulenza di settore** affidata a un esperto esterno e indipendente dal gruppo di progettazione della nuova Variante generale del Prg di Jesi, il professor Marco Cremaschi del Dipartimento di Studi urbani dell'Università Roma Tre. L'obiettivo dell'interrogazione era quello di ottenere un parere sulle **dinamiche jesine della domanda/offerta abitativa, in riferimento agli andamenti demografici e a confronto con il contesto locale (Vallesina), regionale e nazionale**. Da questa survey sono emerse alcune "evidenze" che risultano utili per orientare la politica abitativa del nuovo piano e per precisarne in maniera più circostanziata gli obiettivi.

I principali elementi emersi dalla ricognizione sono così riassumibili.

- Il trend dell'offerta abitativa a Jesi non si è ridimensionato in modo rilevante nell'ultimo decennio rispetto al precedente. La produzione edilizia degli anni '90 è stata di poco inferiore a quella degli anni '80, ma i due ultimi decenni sono grossomodo paragonabili rispetto alla elevata produzione registrata negli anni '70.
- A Jesi, nel decennio '91-01, sono stati realizzati poco più di 1700 nuovi alloggi che non hanno impedito una flessione demografica.
- Il rapporto andamento dell'offerta/andamento demografico nel decennio non rivela una "anomalia" jesina: benché non si registri una situazione particolarmente dinamica (si vedano le quattro classi di comportamento dei comuni dell'area jesina in Appendice e la tavola 1), Jesi rispecchia la condizione tipica dei centri maggiori (Ancona, Falconara), che li vede penalizzati rispetto ai territori intermedi (la classe di comuni in maggior crescita demografica individua un'area sita tra Jesi, Ancona e l'aeroporto di Falconara).
- La perdita di popolazione (che si è comunque arrestata, segnando una ripresa negli ultimi anni) è avvenuta a fronte di un significativo aumento delle famiglie per il ridursi delle dimensioni dei nuclei coabitativi (da 2,8 nel 1991 a 2,5 componenti nel 2001, ora stabilizzatesi). Ciò può spiegare le percentuali di inoccupato la cui incidenza rimane nell'insieme allineata con i valori più bassi dell'area.
- È notevole, e segno di un probabile disagio personale oltre che di disfunzione economica, l'area del sottoutilizzo, in particolare delle famiglie mono-bipersonali, che spesso coincidono con i nuclei più anziani.
- Se l'entità assoluta dell'offerta abitativa è rimasta sostanzialmente invariata, la sua composizione è significativamente cambiata nell'ultimo decennio: i pesi relativi manifestano una caduta dell'offerta di edilizia residenziale pubblica (quasi 100 unità all'anno nei primi due decenni per scendere a un quarto nell'ultimo periodo) e la preponderanza dell'offerta privata (alla diminuzione vistosa degli anni '80 rispetto al decennio precedente, fa riscontro l'aumento del 70% negli anni '90).

- L'offerta recente non sembra in grado di intercettare alcuni segmenti specifici di domanda, molto selettivi: una domanda di qualità e di riposizionamento (di ritorno a Jesi per i suoi servizi), volta prevalentemente a edilizia di pregio, unifamiliare, con giardino e garage; una domanda "sociale", portata da giovani coppie, immigrati e anziani.
- Rispetto a questi segmenti della domanda si delinea l'opportunità di una politica "mirata", dalla cui efficacia (più che dall'offerta aggregata complessiva) dipende l'innescarsi di effettive capacità attrattive di Jesi nel prossimo futuro, con conseguente miglioramento degli andamenti demografici.
- Rimane comunque difficile prevedere gli esiti di tale politica. 1) Sono dubbi gli effetti attrattivi di un'offerta di qualità a Jesi, a fronte dell'affermarsi di modelli abitativi suburbani e di una propensione all'abitare disperso, ovvero del carattere sovralocale delle scelte residenziali. È difficile affermare che l'offerta in contesto urbano di tipi insediativi suburbani (villa con giardino) sarà certamente competitiva rispetto ad analoga offerta in contesti suburbani, quando possono intervenire altre ragioni di opportunità e di scelta, per esempio condizioni di prossimità spazio-temporale ai luoghi di lavoro o ad attrezzature particolari. 2) D'altro canto, le difficoltà dell'edilizia economica consistono nell'impossibilità di ricorrere a forme tradizionali di politiche pubbliche per la casa e, quindi, nella necessità di sperimentare interventi innovativi per gli aspetti di promozione, mediazione e uso del patrimonio esistente e nuovo.

Le acquisizioni più rilevanti sembrano le seguenti:

- nell'andamento demografico e nelle dinamiche recenti della produzione edilizia **non risulta un gap significativo da recuperare sul versante dell'offerta o, più in generale, uno scostamento del comune di Jesi rispetto al contesto territoriale in cui si inserisce;**
- si delineano **due principali segmenti della domanda non intercettati dal mercato attuale: una domanda di qualità e una domanda "debole";**
- la lettura dei processi in atto **nell'area vasta** mette in luce il **carattere ormai integrato del mercato edilizio;**
- **le consistenti variazioni nei trend della produzione edilizia e le tensioni abitative si spiegano soprattutto per la presenza di sub mercati** (alta gamma, turismo, investimento...) **retti da logiche patrimoniali e finanziarie quasi indipendenti;**
- **una serie di condizioni normative, fiscali e finanziarie rende difficile l'affitto o l'uso efficiente del patrimonio edilizio;**
- **in questo quadro un incremento della produzione edilizia difficilmente può risolvere tutti i problemi legati all'uso, all'accesso, alla mobilità abitativa.**

3.2

Appendice

L'evoluzione demografica della città di Jesi va esaminata sullo sfondo dei processi che stanno trasformando l'Europa e che influenzano in modo determinante le variabili locali. Sullo *sfondo* ci sono le dinamiche demografiche delle regioni dei paesi dell'Unione Europea, che evidenziano una tenuta quantitativa e il progressivo invecchiamento della popolazione, oltre che la minor cogenza dei fattori classici di sviluppo, aspetti che aprono interessanti prospettive per territori intermedi come le Marche. Si delinea un orizzonte frutto di lento incremento naturale e di imprevedibili saldi migratori dipendenti dallo sviluppo economico territoriale in contesto competitivo.

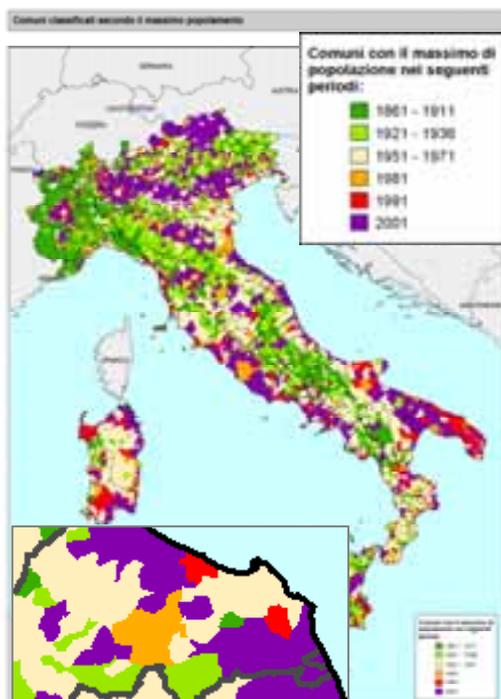
Le Marche registrano una presenza di anziani sopra i 65 anni considerevolmente più elevata della media europea, sebbene non siano la regione italiana nella situazione meno favorevole. Si può aggiungere che regioni come le Marche hanno registrato di recente un saldo naturale positivo pur non avendo mostrato nei decenni postbellici intensi processi di crescita. Ancorché ci si aspetti che l'incremento naturale continui nel prossimo futuro, i tassi limitati non saranno sufficienti a contrastare l'invecchiamento della popolazione, a meno di possibili cambi di orientamento delle politiche nazionali di sostegno alla natalità.

Le considerazioni utili in questa sede sono le seguenti:

- a breve, l'incidenza delle trasformazioni qualitative sarà più consistente di quelle quantitative, a causa del processo di invecchiamento della popolazione; questo dato strutturale è sostanzialmente fuori dalle possibilità di controllo, in particolare delle politiche locali;
- sul dimensionamento quantitativo molto dipenderà dai flussi migratori, in parte causati dall'invecchiamento della forza lavoro e dalla conseguente necessità di sostituzione della forza lavoro.

L'analisi della situazione di sfondo suggerisce:

- una previsione demografica relativamente 'neutra' rispetto alle condizioni attuali; si prospetta un incremento del 3-6% su base regionale (Marche) entro il 2013;
- i luoghi preferiti di destinazione dei flussi migratori non sono (tanto) le aree a maggior reddito o valore aggiunto, quanto le situazioni che mostrano una combinazione di fattori territoriali positivi (convenienze, amenità, valori);
- le dinamiche demografiche conducono a una crescente dispersione abitativa nel bacino comprensoriale, favorite anche dalla ricerca di modelli abitativi suburbani.



Massimo popolamento (Italia e dettaglio provinciale)

3.4

Da notare è soprattutto il carattere sovralocale delle scelte residenziali, che ha portato a scambi di popolazione con i comuni contermini e a una crescita demografica maggiore di questi ultimi rispetto a Jesi. Ciò non toglie che nel complesso l'area di Jesi raggiunga una soglia demografica significativa, che nel complesso mostra andamenti vivaci confrontabili con la media della provincia.

	2001	2003	Var. %
Jesi	39.186	39.540	0,9%
Comuni Confinanti (Jesi escluso)	72.091	74.052	2,7%
Resto del Sistema locale del lavoro	29.403	30.196	2,7%
Vallesina (Jesi escluso)	47.117	48.252	2,4%
Provincia	409.441	418.071	2,1%

Andamento della popolazione a Jesi e nell'area vasta (fonte: Istat, Censimento 2001, primi risultati)

<p>a) Incremento alto di abitanti e basso di abitazioni Mergo; Morro d'Alba; San Marcello</p> <p>N° comuni 3</p> <p>a</p> <p>Edilizia dopo 91 149 Edilizia Tot. 2.222 Var.% 1-91 6,7 Pop. 1991 4.348 Pop. 2001 4.677 Var. % 01 -91 7,6</p>	<p>b1) Incrementi molto alti di abitazioni e abitanti Agugliano; Camerata Picena; Castelbellino; Monsano; Monte San Vito; Polverigi</p> <p>b2) Incrementi alti di abitazioni e abitanti Maiolati Spontini; Monte Roberto; Rosora; Santa Maria Nuova</p> <p>N° comuni 6 4</p> <p>b1 b2</p> <p>Edilizia dopo 91 1.643 615 Edilizia Tot. 8.274 6.003 Var.%01-91 19,9 10,2 Pop. 1991 16.899 12.672 Pop. 2001 20.786 13.841 Var. % 01 -91 23,0 9,2</p>
<p>c1) Incrementi molto bassi di abitazioni e abitanti Arcevia; Belvedere Ostrense; Cupramontana; Poggio S. Marcello; Serra San Quirico</p> <p>c2) Incrementi bassi di abitazioni e abitanti Cingoli (MC); Filottrano; Jesi; San Paolo di Jesi; Staffolo</p> <p>N° comuni 5 5 <i>di cui</i></p> <p>c c1 <i>Jesi</i></p> <p>Edilizia dopo 91 329 1.577 1.086 Edilizia Tot. 7.965 26.144 16.707 Var.%01-91 4,1 6,0 6,5 Pop. 1991 16.739 62.091 40.156 Pop. 2001 15.968 61.678 39.224 Var. % 01 -91 -4,6 -0,7 -2,3</p>	<p>d) Incremento basso di abitanti e alto di abitazioni Castelplanio; Chiaravalle; Serra de' Conti</p> <p>N° comuni 3</p> <p>d</p> <p>Edilizia dopo 91 788 Edilizia Tot. 8.929 Var.%01-91 8,8 Pop. 1991 20.197 Pop. 2001 20.727 Var. % 01 -91 2,6</p>

3.5

Tipologia dei cambiamenti edilizi e demografici degli anni '90 nell'area vasta (fonte: elab. su dati Istat, Censimenti 1991 e 2001)

2. Aree interessate da progetti

Fin dall'inizio del processo di pianificazione per la nuova Variante generale, il Piano idea ha preso in carico, reindirizzandoli e gestendoli, i principali interventi in rapporto stretto (in attuazione o in variante) con il Prg vigente, coerentemente con la scelta di raccoglierne l'eredità evitando che il carattere incompiuto della grande trasformazione promossa da quel piano lasci la città in uno stato di disagio diffuso. Quei progetti incompiuti, reinterpretati e rinnovati nei contenuti e nelle implicazioni complessive, sono diventati parte del Piano idea e della nuova proposta generale avanzata per la città. Per queste ragioni, le quantità che essi mettono in gioco sono considerate componenti fondamentali della capacità residenziale del nuovo prg.

Nelle tavole 2 e 3 sono stati mappati i perimetri e stimate le quantità delle cosiddette "aree di progetto" (del Piano idea, del Prg e dei suoi strumenti attuativi), operando una distinzione tra le aree che "costruiscono" la strategia del Piano idea e del Contratto di quartiere (il completamento a ovest – Appennini alta e Verziere; l'aggiunta a est-villaggio Fontedamo; la ristrutturazione al centro – Foro Boario; il recupero del centro antico); le grandi varianti discusse e approvate tenendo già conto del Piano idea; le schede progetto del Prg vigente, inattuate e passibili di aggiustamenti, che concorreranno a sostenere l'offerta abitativa.

L'offerta che emerge da questo insieme di progetti è consistente: circa 138.000 mq di superficie lorda di pavimento che consentirà la realizzazione di un numero di alloggi variabile da 1.400 a 1.700. La stima (tranne i casi nei quali il progetto individui già il taglio degli alloggi) tiene conto delle opzioni del mercato verso alloggi di dimensioni comprese tra i 70 e i 90 mq.

Da questo prospetto sono esclusi i valori messi in gioco dai cantieri aperti e dalle operazioni incompiute (Asse sud-via Roma, Smia 1, Mercantini, San Giuseppe) i quali garantiscono un'ulteriore offerta di alcune centinaia di alloggi che verrà presto immessa sul mercato. Si tratta di una scelta diversa da quella fatta nel Piano idea (che includeva queste quantità) **allo scopo di sottoporre a verifica un'ipotesi di minima.**

3. Aree di completamento

Il Prg vigente individua tre sottozone B (di completamento secondo la legge 765/67): B1, B2, B3.

Gli interventi sulle B3 richiedono piani di recupero (sono B3, ad esempio, Fater e Peralisi) e dunque queste rientrano nella casistica delle aree progettate, di cui si è occupato il capitolo 2.

Operazioni soggette a intervento diretto riguardano le sole B1 e B2, con la differenza che le B2 ammettono interventi di nuova costruzione in quanto comprendono lotti liberi.

Le sottozone B1 e B2 sono distinte in aree in base al tipo edilizio ammesso e previsto, dal meno denso al più denso: case a schiera, case a corte, ville e palazzine, condomini, condomini alti (5 piani e oltre). Quindi si hanno rispettivamente B1.1, B1.2, B1.3, B1.4, B1.5 (sono state classificate come B1.6 e B1.7 le aree con edifici particolari, non riconducibili ai tipi indicati); B2.1, B2.2, B2.3, B2.4 (le B2.5 compaiono solo in interventi unitari soggetti a piani esecutivi).

Nel Piano idea è stata stimata in maniera aggregata la capacità delle sole B1.3 e B2.3 (ville e palazzine), in quanto aree interessate da una pressione particolare tesa alla sostituzione e all'ampliamento, per sfruttare gli indici premianti del Prg (0,77 mq/mq). Allo scopo di monitorare e governare la situazione, infatti, era stato avviato un censimento dagli Uffici dell'Assessorato urbanistica e, in seguito alla registrazione del fenomeno inatteso e preoccupante della densificazione prodotta dalla demolizione con ricostruzione, nel 2001 era stata anche redatta un'apposita variante delle Norme tecniche di attuazione.

Quel censimento, perfezionato, oggi consente una verifica piuttosto precisa dell'effettiva capacità edificatoria nelle aree residenziali di completamento e sostanzialmente **conferma la stima speditiva del Piano idea**, che indicava una capacità residua nelle aree B1.3 e B2.3 di 190.000 mc. (63.300 mq di superficie lorda di pavimento). **La verifica puntuale, infatti, porta questo dato a 66.000 mq di Sul, concentrati nelle B2.** Applicando il medesimo criterio utilizzato per le aree interessate da progetti (alloggi da 90 e 70 mq), la capacità residua di completamento nelle aree B2 può oscillare **da 730 a 940 alloggi, dei quali circa 180 sui lotti ancora liberi** (tavole 4, 5, 6).

Nelle aree B1 si riscontra una situazione particolarmente densa, con indici superiori a quelli previsti dal Prg vigente (lo scarto è segnalato dal valore negativo della Sul teorica realizzabile, riportato in tabella), esito di processi di sostituzione che hanno interessato le zone più vicine al centro: via Roma, Gallodoro, Giovanni XXIII, San Francesco, queste ultime con i valori immobiliari tra i più alti della città.

	Superficie territoriale mq	Indice edificatorio mq/mq	Potenzialità edificatoria mq	Sul esistente mq (*)	Sul teorica realizzabile mq	Volume teorico realizzabile mc
B1.3	605.008	0,77	465.856	490.983	-24.283	-72.849
B2.3	375.442	0,77	289.090	224.716	66.072	198.216
B1.3 e B2.3	980.450	0,77	754.946	715.699	41.789	125.367

(*) la Sul esistente si è ottenuta dalla somma delle superfici lorde di ciascun piano dell'edificio con la superficie abitabile o utilizzabile dei sottotetti (che è stata stimata pari ad un 50% della superficie coperta dell'edificio).

Per le altre aree B (B1.1, B1.2, B1.4, B1.5, B1.6, B1.7 e B2.1, B2.2, B2.4) si sono costruite due mappe verificandole con la cartografia esistente (tavole 7, 8). Oltre a rilevare la minore incidenza di queste aree, si nota anche il loro sostanziale esaurimento.

Nella prospettiva di questo approfondimento, si può concludere che **l'offerta nelle aree di completamento non è probabilmente interessante per i grandi operatori, ma si rivolge a un mercato minore e, soprattutto, a quella domanda di qualità o di riposizionamento cui si è fatto riferimento all'inizio.**

Il Piano idea ha ipotizzato completamenti nelle "frazioni" che già godono o godranno prossimamente di buone condizioni di infrastrutturazione e accessibilità: Minonna, Cingoli e Ponte Pio, Castelrosino. Si conferma questo orientamento, ma l'approfondimento avviato ha messo in luce la necessità di procedere a una quantificazione dell'offerta solo dopo avere completato rilievi e verifiche progettuali, tendenti a individuare le soluzioni più adatte a contesti particolari, solitamente delicati dal punto di vista paesaggistico.

4. Aree di recupero

4.1. I contenitori storici

Il rapporto *Un "piano idea" per la città storica di Jesi* (aprile 2005) ha individuato 32 contenitori storici in quello che comunemente viene riconosciuto come il "centro storico" di Jesi (si tratta delle tre parti di città storica che nel Piano idea sono state denominate Centro antico, Corso Matteotti, Ospedale).

Col termine "contenitore" ci si riferisce alle emergenze edilizie e ai complessi unitari di carattere monumentale che spiccano per i loro caratteri architettonici e tipologici e che nel Prg vigente sono interessati da indicazioni specifiche, "personalizzate". Il nuovo piano ne valuta il possibile riutilizzo perseguendo due principali politiche: da un lato, proprio in ragione della loro eccezionalità, essi si prestano ad accogliere (come veri e propri "condensatori") **attività "di rango" per la centralità urbana e territoriale di Jesi**; dall'altro i contenitori sono visti come una potenziale **risorsa per promuovere la stanzialità residenziale nel centro storico** (con meccanismi e modalità analoghi a quelli introdotti dal Contratto di quartiere). È in relazione a questa seconda opportunità che i contenitori storici divengono argomento pertinente a questo terzo approfondimento del Piano idea.

Per gran parte dei contenitori (si veda l'appendice) **si ritiene adeguato l'utilizzo attuale o lo spettro di quelli previsti dagli strumenti urbanistici vigenti** (per alcuni complessi sottoutilizzati, come palazzo Colocci, il problema consiste nell'individuare efficaci modalità d'innescio di un recupero che porti verso gli usi previsti); **per 7 di questi si propongono invece significative novità, alcune già approvate e altre da discutere e approfondire insieme:**

- il complesso dei chiostri di Sant'Agostino, palazzo Pianetti (ex carceri), palazzo Santoni, palazzo Bisaccioni sono entrati nel programma complesso promosso dal Contratto di quartiere II per l'abitabilità del centro antico;
- **San Martino**, oggetto nel tempo di differenti ipotesi d'intervento, costituisce una risorsa per accogliere attività vitali, di interesse pubblico, tali da garantire la riqualificazione della parte terminale di corso Matteotti (il trasferimento di uffici comunali, ad esempio, merita una verifica di fattibilità);
- **l'edificio storico del Vecchio Ospedale** (farmacia), anch'esso sul tratto terminale di corso Matteotti, dovrebbe essere studiato in relazione alle decisioni che matureranno sul San Martino;
- **Palazzo Ricci**, qualora maturasse la decisione dello spostamento degli uffici comunali, potrebbe subire una riconversione residenziale con finalità omogenee a quelle perseguite dal Contratto di quartiere.

Appendice

Edifici di culto

- Duomo (all'interno del Complesso del Duomo e dell'Arcivescovado)
- Chiesa di San Pietro
- Chiesa di Sant'Anna (all'interno del Complesso della Chiesa di Sant'Anna)
- Santuario delle Grazie (all'interno del Complesso del Santuario delle Grazie)
- Chiesa di San Giovanni Battista
- Chiesa dell'Adorazione

Edifici di proprietà privata a destinazione residenziale (o parzialmente residenziale) confermata

- Palazzo Onorati
- Palazzo Ripanti Valeriano
- Palazzo Ripanti Emilio (*)
- Palazzo Marcelli
- Palazzo Franchetti (Torrione del Montirozzo)
- Complesso di San Domenico (ex saponeria)
- Complesso della Chiesa di Sant'Anna
- Palazzo Bettini
- [parte di] Palazzo Pianetti-Tesei (**)

3.10

* Residenze e uffici sono destinazioni d'uso ammesse ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 30 del Prg vigente, ossia destinazioni esistenti che il Prg ritiene compatibili ma non riproponibili in futuro.

** Residenza è destinazione d'uso ammessa ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 30 del Prg vigente, ossia destinazioni esistenti che il Prg ritiene compatibili ma non riproponibili in futuro.

Edifici di proprietà pubblica a destinazione residenziale (o parzialmente residenziale) confermata

- Palazzo Colocci
- Palazzo Carotti (*)
- Complesso palazzo Pianetti: ex convento

* Residenze ed attività culturali sono destinazioni d'uso ammesse ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 30 del Prg vigente, ossia destinazioni esistenti che il Prg ritiene compatibili ma non riproponibili in futuro.

Edifici di proprietà privata a destinazione speciale (non residenziale) confermata

- Palazzo Ripanti Emilio (*)
- Sede arcivescovile (nel Complesso del Duomo e dell'Arcivescovado)
- Complesso di San Nicolò
- Complesso del Santuario delle Grazie

* Residenze e uffici sono destinazioni d'uso ammesse ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 30 del Prg vigente, ossia destinazioni esistenti che il Prg ritiene compatibili ma non riproponibili in futuro.

Edifici di proprietà pubblica a destinazione speciale (non residenziale) confermata

- Palazzo comunale
- Sant'Agostino: ex chiesa
- Palazzo della Signoria
- Complesso di San Floriano
- Palazzo Carotti (*)
- Complesso palazzo Pianetti: ex chiesa di S. Bernardo
- Convento di Santa Chiara (ex palazzo dell'Appannaggio)
- Palazzo Pianetti-Tesei
- Complesso di Santa Nunziata
- Teatro Pergolesi

* Residenze ed attività culturali sono destinazioni d'uso ammesse ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 30 del Prg vigente, ossia destinazioni esistenti che il Prg ritiene compatibili ma non riproponibili in futuro.

4.2. Gli edifici abbandonati in campagna

Il patrimonio costituito dagli edifici abbandonati in campagna, ovvero in zone E, è stato mappato (tavole 9, 10) e quantificato.

Il censimento dei fabbricati rurali, restituito dal Sit, individua 207 unità per 92.803 mq di superficie utile lorda (il calcolo della Sul è stato fatto considerando il numero *medio* di piani perché alcuni fabbricati risultano costituiti da più corpi di fabbrica aventi, nella maggior parte dei casi, altezze diverse).

64 di questi edifici, il 30 % circa (solo il 27% considerando la Sul complessiva di mq. 25.296), sono collocati a una distanza uguale o inferiore di 50 metri dalla strada pubblica asfaltata, dunque in condizioni di buona accessibilità e interessanti per un recupero che, presumibilmente, non implicherebbe nuove urbanizzazioni. Per queste ragioni si candidano a una politica di recupero volta a potenziare e differenziare l'offerta abitativa. Si tratta di un patrimonio ingente, che potrebbe mettere sul mercato **un numero di alloggi variabile da 280 a 360** (usando il solito metro: alloggi di 90 e 70 mq).

5. In sintesi

Allo scopo di evitare rischi di sovrastima della capacità residenziale del nuovo piano:

- è stato abbandonato un indicatore grossolano come il volume passando alla superficie utile lorda;
- si sono analizzate le ultime versioni di progetti che al momento di redazione del Piano idea erano ancora in una fase preliminare e/o incerta;
- si è tradotta la capacità in termini di alloggi e non più di abitanti teorici potendo disporre di informazioni nuove sul fronte del mercato;
- si sono considerati come "dati" (non sommandoli) i valori non irrilevanti messi in gioco da alcune importanti operazioni immobiliari in corso;
- restano da quantificare i completamenti nelle frazioni e l'offerta derivante dall'eventuale recupero a usi residenziali di alcuni contenitori del centro storico, in quanto gli uni e gli altri presuppongono una preliminare verifica progettuale.

Se il Piano idea metteva a confronto i mc e gli abitanti teorici con una popolazione presumibilmente stabile, da un lato, e con una previsione astratta/auspicata di 45.000 abitanti, dall'altro, l'avanzamento del lavoro consente oggi di mettere a confronto un'offerta di alloggi, in aree di progetto, di completamento e di recupero, che può variare grossomodo da 2400 a 3000, un ordine di grandezza decisamente superiore a quello registrato dalla produzione del decennio trascorso (poco più di 1.700) e in grado di sostenere la più ottimistica delle previsioni demografiche, col raggiungimento della soglia dei 41.800 abitanti.

Ma occorre ribadire che l'attrattività di Jesi per nuovi abitanti è legata alla capacità della città di garantire complessivamente condizioni di insediamento (costo e qualità) coerenti con le quote e le attese della popolazione in movimento.

6. Edilizia sociale

Tra le critiche mosse al Piano idea, vi è quella di non aver previsto aree per l'edilizia economica e popolare e più precisamente dei Peep.

Oltre a ribadire che il Piano di zona per l'edilizia economica e popolare è uno strumento attuativo, uno tra i diversi e numerosi a disposizione, la cui scelta non è legata alla redazione del Prg, si è ritenuto necessario rivisitare i Peep del passato in termini di aree messe in gioco, quantità e operatori attivati, ricostruendo il quadro degli interventi realizzati negli ultimi 30 anni in 11 comparti : Monte Tabor (1975-82), Erbarella (1976-81), F. Piccità sub A-B (1978-80), 1 Comprensorio 4 (1981), Paradiso 1 (1981), F. Piccità sub C (1982-90), 2 Comprensorio 4 (1985-86), Viale del Lavoro (1990), Paradiso 2 (1991-92), Spina (1992), Smia (1992-04).

Si può così constatare (tavola 11) che:

- nel tempo si è ridimensionata l'estensione delle aree Peep e questo strumento ha cominciato a essere utilizzato nella città bassa;

- **l'interesse degli operatori privati**, ai quali va attribuita in totale la realizzazione del 27,8% degli alloggi (706 su 2538), **si è concentrato prevalentemente su 3 comparti: Comprensorio 4** (dove l'intervento privato ha superato quello convenzionato di cooperative, imprese e Iacp), **F. Piccità sub A-B** (dove l'edilizia privata ha un peso molto vicino a quello dell'edilizia convenzionata: rispettivamente 115 e 138 alloggi), **F. Piccità sub C** (dove gli alloggi privati sono poco meno della metà di quelli convenzionati: 107 e 247 rispettivamente);

- **gli Iacp sono intervenuti realizzando complessivamente 280 alloggi (poco più del 15%) con un peso più consistente a F. Piccità sub C, il più misto dei comparti** (è Iacp il 26,7% degli alloggi convenzionati realizzati) e risultando **i soli operatori su Viale del Lavoro;**

- **le cooperative, protagonisti dell'intervento in questi comparti** (1424 alloggi: il 77,7 % del totale convenzionato e il 56,1% del totale realizzato), **sono i soli operatori nei Peep Paradiso 1, Paradiso 2 e Spina.**

Vale la pena sottolineare il carattere ormai misto di queste operazioni, che vedono intervenire tutti i soggetti (cooperative, Iacp e privati, in convenzione e non) con la creazione di ambienti tipologicamente e socialmente vari. Questi segnali sbiadiscono l'immagine dei Peep di prima generazione e suggeriscono la ricerca di nuovi modi di intervento sulle aree residenziali, adatti a diversificare l'offerta.

6. Prime informazioni sul mercato immobiliare: verso la perequazione urbanistica

L'attenzione per la politica abitativa è già stata posta dal Piano strategico che ha anche promosso un apposito focus group. Proseguendo il lavoro e muovendo verso la costruzione di un modello perequativo, adatto al contesto jesino e con buone probabilità di successo, si è ritenuto necessario attivare la consulenza del professor Stefano Stanghellini dell'Istituto universitario di architettura di Venezia.

Il lavoro è partito e sono stati già fatti alcuni incontri con gli operatori economici (rappresentanti di agenzie immobiliari, cooperative di abitazione e imprese costruttrici), allo scopo di approfondire la conoscenza del mercato immobiliare.

Gli elementi emersi dovranno essere confrontati con elaborazioni autonome relative ai valori delle aree e degli immobili residenziali desumibili dall'Osservatorio sui prezzi dell'Agenzia del Territorio (microzone su base catastale e su carta tecnica) e dai prezzi delle compravendite (utilizzando anche una ricerca svolta dall'Amministrazione su atti di compravendita), per redigere la "mappa dei valori immobiliari" e individuare le diverse zone di "mercato urbano omogeneo", cui riferirsi per l'attribuzione ai suoli dei diritti edificatori e la definizione delle quantità di aree acquisibili come standard urbanistici.

6.1. Resoconti degli incontri

Alcune informazioni raccolte nei *Resoconti degli incontri* redatti dal consulente a uso interno, possono essere utili per questo approfondimento.

3.14

Il punto di vista delle agenzie immobiliari:

- La domanda di abitazioni è solo parzialmente soddisfatta: nella fascia maggiormente richiesta (tra i 50 e gli 80 mq) manca l'offerta di nuovi alloggi; gli immobili vecchi o usati hanno prezzi molto alti e non sono richiesti. La domanda si esprime anche su soluzioni indipendenti, di pregio, che tuttavia non sono presenti nel comune, ma in territori limitrofi. Inoltre, gli immobili nuovi realizzati di recente hanno prezzi molto alti, imposti dagli imprenditori-costruttori anche a causa del costo di acquisizione dell'area.
- I prezzi degli affitti sono molto alti. Un immobile localizzato nel centro storico, anche di dimensioni minime, viene affittato a 500-600 euro mensili. Questo spinge la maggior parte delle famiglie all'acquisto della casa, anche attraverso i mutui.
- Un importante elemento di debolezza del mercato immobiliare jesino è costituito dalla limitatezza delle nuove aree fabbricabili e dal monopolio di una ristretta cerchia di operatori edili.
- I tipi edilizi più richiesti sono tre:
 - la casa singola, indipendente, monofamiliare, su un lotto di circa 500-600 mq, con 200 mq di superficie utile (tipologia oggi inesistente),
 - la casa a schiera su più livelli, con almeno 60 mq di superficie per livello, un lotto di 300 mq, con circa 100 mq di giardino,
 - appartamento di 70-80 mq, con due camere, garage e servizi (cantina), in palazzine al massimo di tre piani e con 12 unità immobiliari (meglio 9).
- Colle Paradiso rimane una zona molto appetita. Nella zona Murri un'edilizia intensiva ha compromesso la qualità dell'insediamento.

- In zona Appennini ci sono il 50% delle richieste, soprattutto per case indipendenti. L'area di Fontedamo è scarsamente appetibile: una soluzione residenziale con villette a bassa densità sembra l'unica accettabile dagli operatori. Il contesto collinare e la presenza di verde può supplire alla relativa lontananza dai servizi pubblici. La zona del Verziere è una via di mezzo fra le due, potrebbe soddisfare una domanda simile a quella dell'area Smia.

Il punto di vista delle cooperative d'abitazione:

- La legge regionale n. 6 del 24.10.04 impone alle cooperative di non superare il limite del 20% per l'incidenza dell'area sul costo di costruzione. Ne consegue l'esigenza di intervenire in aree di nuova espansione e non in zone soggette a piani di recupero.

- Per soddisfare le domande pervenute si ritiene necessaria la realizzazione di circa 50-60 alloggi all'anno.

- Per stimolare i cittadini a comprare casa nella zona del Verziere si ritiene necessaria la realizzazione di edilizia di pregio, con indici di edificabilità molto bassi. Fontedamo non è considerata zona interessante per il tipo di domanda che si presenta alle cooperative, ma può esserlo nell'ottica dello sviluppo del polo bancario adiacente. La zona collinare a nord della città è giudicata la più interessante, ma non sembra destinata alla realizzazione di edilizia convenzionata.

Il punto di vista delle imprese costruttrici:

- I prezzi alti sono dovuti alla mancanza di aree, quindi al costo delle poche disponibili. Incidono anche gli oneri di urbanizzazione, che devono avere regole certe.

- Vi è una sostanziale carenza di aree in zona B. I grandi immobili realizzati negli anni '50 e '60 sono acquistati a prezzi accessibili, poi ristrutturati con la realizzazione di alloggi di pregio. Con un indice di edificazione di 0,77 mq/mq o 2,5 mc/mq è possibile acquistare le vecchie case, demolirle e costruire nuove abitazioni, ottenendo anche un margine di guadagno.

- Il precedente Prg ha consentito di realizzare interventi di nuova edificazione ad alta densità edilizia, ma questi sono poco ricercati.

- La zona più alta, collinare, è la più appetita e quella che dovrebbe avere la concentrazione della nuova edificazione. La zona del Verziere non è di pregio e la realizzazione di 150 alloggi è eccessiva rispetto alla domanda in quella zona.

3.15

6.2. Attribuzione dei diritti edificatori

Possono già essere motivo di riflessione alcuni criteri per l'attribuzione dei diritti edificatori:

- **l'edificabilità individuata dal Prg è da considerarsi la massima attribuibile (carico urbanistico);**

- **non è detto che debba essere tutta privata: con il Prg il Comune può riconoscere alla proprietà fondiaria una certa quantità di diritti edificatori e attribuirsi un'altra. Quindi, per ogni tipologia insediativa, per ogni "mercato urbano omogeneo", per ogni area che entra in gioco, va individuata la linea di demarcazione fra la quota di edificabilità (di diritti edificatori) che si riconosce alla proprietà privata e quella che va all'amministrazione pubblica;**

- affinché la proprietà aderisca al principio perequativo (quindi la perequazione abbia successo e non produca effetti indesiderati), l'intervento trasformativo prospettato dovrà tenere conto dei valori che i terreni hanno già acquisito: per questo la costruzione della mappa dei valori è operazione estremamente delicata;
- d'altro canto, è fondamentale trovare un punto di equilibrio che garantisca la realizzazione di obiettivi sociali, sia riferiti al soddisfacimento della domanda abitativa "debole", sia riferiti alla costruzione/riqualificazione della "città pubblica";
- per l'utilizzazione dei propri diritti edificatori il Comune potrà decidere di cederli sul libero mercato in cambio di opere pubbliche ovvero di denaro, oppure cederli per realizzare edilizia residenziale convenzionata e/o sovvenzionata, oppure...;
- la prima ipotesi da verificare attraverso simulazioni potrebbe assumere che l'indice di edificabilità (plafond perequativo) sia per il 50% privato e per il 50% pubblico (ad esempio, se l'indice territoriale è 0,30 mq/mq, riconoscendo 0,15 alla proprietà privata e 0,15 al Comune).

Il complesso di operazioni tecniche e di verifiche per la messa a punto del modello perequativo è impostato. Questo approfondimento ha lo scopo di informare e sondare i primi orientamenti. A questo scopo, sembra utile sottolineare **due priorità di interesse pubblico: una politica per il mercato dell'affitto a prezzi accessibili e per l'edilizia sovvenzionata (la componente della domanda sociale fuori mercato) e una politica volta a creare e consolidare quella rete diffusa di spazi e servizi che costituiscono la città pubblica, ma nel contempo creano un fondamentale requisito per la qualità complessiva dell'insediamento (aspetto che il mercato utilizza ma non prevede).**

Elenco tavole

1. Andamenti della domanda nell'area vasta
2. Aree interessate da progetti
3. Stima della residenza prevista nelle aree interessate da progetti
4. Completamenti: sottozone B1.3 e B2.3 del Prg vigente
5. Aree di completamento (B1.3 e B2.3) con residua capacità residenziale
6. Completamenti: le porosità delle sottozone B2.3
7. Completamenti: altre sottozone B1 del Prg vigente
8. Completamenti: altre sottozone B2 del Prg vigente
9. Edifici rurali abbandonati
10. Edifici rurali abbandonati e collocati lungo strade asfaltate
11. Aree Peep 1975-2004: tipi di intervento e operatori