

Politecnico di Milano
Dipartimento di Architettura e Pianificazione

Comune di Jesi
Ufficio Progettazione

Piano idea e Progetto comunale del suolo

Jesi Variante generale al Prg

Relazione integrata

Patrizia Gabellini

Bertrando Bonfantini
Francesca Chiari
Andrea Di Giovanni
Giovanni Ginocchini
Marina La Palombara
Letizia Leoni
Laura Milani
Maurizio Organetti
Marco Pastore
Daniela Vitali
Marco Zannoni

30 aprile 2006

0. La Variante generale del Prg come Piano idea e Progetto comunale del suolo. Indice integrato

La Variante generale del Prg di Jesi è stata costruita attraverso un processo scandito da tappe importanti per le quali sono stati predisposti numerosi documenti:

- il Piano idea, costituito da una relazione generale, 18 manifesti in formato Uni A0, 13 dossier, Indirizzi normativi e Vas (consegnato il 28 luglio 2004 e approvato dal Consiglio comunale il 25 marzo 2005);
- i 3 Approfondimenti del Piano idea, su *La città pubblica*, *La mobilità*, *La politica abitativa*, costituiti da altrettante relazioni corredate complessivamente da 38 tavole in formato Uni A3 (consegnati singolarmente e discussi tra aprile e giugno, sono stati approvati in Consiglio comunale il 22 luglio 2005);
- una Bozza del Progetto comunale del suolo, costituita da una relazione, 2 tavole fuori formato (cm 84 x cm 84) e 39 in formato Uni A3 (consegnata il 30 novembre 2005).

Piano idea, *Approfondimenti* e *Bozza* hanno svolto ruoli diversi e complementari. Il primo ha costruito un'immagine di Jesi attraverso indagini e interpretazioni, ha indicato le linee generali di assetto, gli orientamenti progettuali e gli indirizzi normativi da seguire per la redazione del Progetto comunale del suolo; i secondi hanno affrontato le questioni controverse e hanno operato le prime verifiche progettuali allo scopo di precisare alcuni orientamenti del Piano idea; la *Bozza* ha completato il quadro delle principali trasformazioni previste, verificando ipotesi già formulate dal Piano idea o contenute nei tre Approfondimenti e conducendo nuove esplorazioni progettuali orientate alla individuazione dei requisiti di qualità irrinunciabili (in alcuni casi prospettando alternative). La *Bozza* ha anche fornito prime indicazioni sui criteri di azionamento e sul modello di perequazione.

Il *Progetto comunale del suolo* chiude il processo di formulazione della Variante generale, ricomponendo le scelte via via maturate e condivise e completandole con la definizione delle regole per l'uso dei suoli e degli immobili.

Mentre il Piano idea (con la sua relazione, i suoi manifesti, i suoi dossier e gli indirizzi normativi) è parte integrante della Variante generale e ne costituisce la componente strutturale-strategica, gli Approfondimenti e la *Bozza* sono documenti che preparano il Progetto comunale del suolo e da questo vengono riassorbiti. Restano come allegati, analogamente ad altri studi predisposti dopo il Piano idea: "Scenari abitativi", "Il patrimonio comunale. Dossier 14", "La perequazione urbanistica nel nuovo piano regolatore generale".

Piano idea e *Progetto comunale del suolo*, insieme, formano la Variante generale del Prg di Jesi, secondo le indicazioni della Delibera programmatica del Consiglio comunale che ha avviato l'operazione nel 2002. Se ne propone, dunque, un indice integrato.

Questa relazione del Progetto comunale del suolo rinvia integralmente alla prima parte della relazione del Piano idea intitolata "Eredità e processo"; ne completa la parte "Profili"; aggiusta e specifica la terza parte, le "Idee del Piano"; aggiunge una quarta parte dedicata a "Regole, capacità e standard".

In particolare, per ciò che riguarda i *Profili*, la relazione del Progetto comunale del suolo aggiunge i paragrafi dedicati a "Scenari demografici e abitativi" e a "Offerta e domanda di servizi e attrezzature".

Per ciò che riguarda le *Idee del Piano*, mantiene gli "Orientamenti" e riscrive gli altri paragrafi tenendo conto degli Approfondimenti e della *Bozza*, ma anche degli eventi maturati nell'arco di tempo intercorso dalla redazione del Piano idea, i quali hanno interessato la Città storica (finanziamento del Contratto di quartiere II sul centro antico, conclusione del con-

corso per la sistemazione di Corso Matteotti, proposte del Laboratorio Prato di urbanistica partecipata, redazione della Variante per il Campus Boario e di un'altra proposta per il Contratto di quartiere II) e i Completamenti a ovest (redazione delle varianti Appennini alta). Questa terza parte porta un nuovo titolo: *Il progetto della Variante generale*.

I manifesti del Piano idea completano *Profili e Progetto*, mentre gli Indirizzi del Piano idea costituiscono un corredo del capitolo *Regole, capacità e standard*.

Dalla integrazione della relazione del Piano idea con questa del Progetto comunale del suolo deriva il seguente indice integrato della Variante generale del Prg.

Eredità e processo

1. Un'operazione articolata e innovativa, *p. 6*
2. Il processo che accompagna la costruzione del nuovo piano, *p. 8*
3. Il coordinamento con il Piano strategico e Agenda 21, *p. 11*
4. Le componenti della Variante generale:
Piano idea e Progetto comunale del suolo, *p. 14*
5. Apprendere dagli esiti del "Piano Secchi", *p. 16*

3

Profili

6. Popolazione, *p. 20*
7. Domanda e offerta edilizia, *p. 24*
- 7 bis. Scenari demografici e abitativi, *p. 29*
- 7 ter. Offerta e domanda di servizi e attrezzature, *p. 35*
8. Economia e lavoro, *p. 44*
9. Paesaggio agrario, *p. 49*
10. Relazioni territoriali, *p. 51*

7 manifesti del Piano idea

Tav. 2, *Il volto plurale della società jesina*

Tav. 3, *Jesi economica tra città e campagna*

Tav. 4, *Jesi città dell'Esino*

Tav. 5, *La campagna come agricoltura*

Tav. 6, *La campagna come ambiente*

Tav. 7, *La campagna abitata*

Tav. 8, *Un cantiere ancora aperto*

Il progetto della Variante generale

11. Orientamenti del Piano idea, *p. 57*
12. Figure della ristrutturazione, *p. 59*
13. La città storica, *p. 60*
14. Il Foro Boario, *p. 71*
15. L'asta ferroviaria, *p. 74*
16. La dorsale ovest, *p. 77*
17. Le addizioni a est, *p. 81*
18. Le frazioni, *p. 85*
19. La campagna abitata, *p. 86*
20. La rete della mobilità integrata, *p.88*
21. La città pubblica, *p. 105*
22. La rete ecologica, *p. 108*

11 manifesti del Piano idea

Tav. 1, *Idee per Jesi*

Tav. 9, *I valori storici di Jesi*

Tav. 10, *Un centro allargato per la Vallesina*

Tav. 11, *Completamenti a ovest*

Tav. 12, *Ristrutturazione al centro*

Tav. 13, *Addizioni a est*

Tav. 14, *Una rete per la mobilità*

Tav. 15, *La riqualificazione di Viale della Vittoria*

Tav. 16, *La riqualificazione dell'Asse sud*

Tav. 17, *Attenzione per le pratiche sociali*

Tav. 18, *Centralità locali e città lenta*

4

Regole, capacità e standard

23. Partizioni del territorio e Situazioni nel territorio, *p. 112*
24. Il modello generale di perequazione, *p. 117*
25. Capacità e standard, *p. 121*
26. Indirizzi del Piano idea, *p. 125*

Allegati

1. I dossier del Piano idea
2. Il patrimonio comunale. Dossier 14
3. Scenari abitativi
4. La perequazione urbanistica nel nuovo piano regolatore generale
5. Approfondimenti Piano idea
6. Bozza Progetto comunale del suolo

Eredità e processo

1. Un'operazione articolata e innovativa

Con la delibera programmatica del 15 novembre 2002 il Consiglio comunale di Jesi ha deciso di "Intraprendere insieme l'adeguamento del Prg, l'elaborazione del Piano strategico ed il processo di Agenda 21" allo scopo di "tenere unito l'insieme delle politiche urbane (ambientali, sociali, economiche, della mobilità, delle opere pubbliche) al progetto della "città degli abitanti", lavorando congiuntamente sul capitale territoriale e sul capitale sociale".

La complessità dell'operazione decisa dall'Amministrazione comunale per produrre una Variante generale al Prg vigente si è tradotta in una serie di attività coordinate che hanno avuto lo scopo di maturare insieme assetto urbanistico, strategie di sviluppo e salvaguardia ambientale, ma anche di creare le condizioni affinché l'evento eccezionale della costruzione del nuovo strumento urbanistico cominciasse a incidere sull'attività amministrativa ordinaria introducendo elementi di graduale passaggio verso nuove regole, aprisse un confronto tra le molteplici iniziative in corso e che continuamente maturano all'interno dei differenti assessorati e uffici.

La costruzione del piano urbanistico all'interno di questo articolato processo, ha fatto sì che l'operazione di descrizione e interpretazione, volta a "misurarsi con i nuovi problemi e le nuove domande della città", avvenisse lavorando contemporaneamente:

- con gli strumenti di indagine propri dell'urbanista,
- con le interviste, i focus group e i tavoli di lavoro del Piano strategico,
- con il report ambientale e i forum di Agenda 21,
- con la sistematica attività di accompagnamento degli Uffici comunali nella verifica e valutazione delle varianti parziali e delle decisioni urbanistiche in corso,
- con il contributo di consulenze specialistiche fortemente finalizzate all'attività del gruppo di progettazione¹.

1. La necessità di valorizzare il ruolo delle consulenze specialistiche, ovvero la loro efficacia rispetto alla qualificazione del processo di costruzione del piano in tutte le sue fasi e articolazioni tematiche, ha suggerito di attivarle quando fosse maturo il problema da approfondire. Ne è conseguita la previsione di impegni limitati nel tempo, variamente scaglionati e, soprattutto, evidentemente legati all'attività del gruppo di progettazione.

D'altro canto, in un'ottica di valorizzazione delle competenze già note e attive su aspetti di evidente rilevanza per il piano, si sono aperti rapporti con alcuni consulenti "storici" dell'Amministrazione, allo scopo di verificare le condizioni per una prosecuzione mirata della loro consulenza e di acquisire lavori già fatti. La centralità delle questioni connesse alla mobilità ha reso indispensabile un lavoro comune con Sintagma, la società incaricata dall'Assessorato ai Lavori pubblici per il Piano del traffico, e con il progettista delle nuove tratte dell'Asse sud, l'ingegner Maurizio Bocci.

L'Amministrazione comunale, fin dalla costruzione del Prg vigente, si è avvalsa della collaborazione dello Studio Geologico Tecnico di Ricci e Stronati che ha prodotto studi e sondaggi per la realizzazione di opere rilevanti nel territorio di Jesi. Si è ritenuto importante acquisire e aggiornare questo patrimonio di dati e conoscenze producendo il quadro delle pericolosità e della fattibilità a fini edificatori.

Dopo l'adozione del Prg vigente, a partire dal 1990, l'Assessorato ai Lavori pubblici ha affidato all'architetto Sergio Morgante il progetto generale dei sistemi verdi Gorgolungo-Pallavicino e Paradiso-Picciù, quindi i progetti esecutivi e la direzione lavori per i parchi "Il Cannocchiale" e "Il Ventaglio", la piazza e il verde dell'area ex-Saffa, il parco "Erbarella", quello del Vallato e dell'Esedra. Dal 1999 ad oggi, in seguito alla realizzazione di alcuni interventi, si sono registrati alcuni significativi cambiamenti che hanno suggerito di chiedere all'architetto una rilettura-verifica del progetto generale del 1990. I risultati di questo lavoro hanno consentito l'individuazione di aree cruciali per la sistemazione dello spazio di dominio pubblico.

Si è ritenuto un elemento distintivo e qualificante, coerente con le acquisizioni della riflessione urbanistica più avanzata, strutturare il lavoro in modo che la costruzione di una immagine della città avvenisse col concorso di saperi tecnici e di saperi comuni, utilizzando i procedimenti analitici tradizionali e le tecniche più nuove dell'ascolto, che essa crescesse assieme all'azione e si ridefinisse nell'azione, conferisse alle attività conoscitive un carattere esplicitamente orientato verso le scelte da fare.

La costruzione dei dossier, col concorso dei diversi gruppi di lavoro e attraverso le diverse attività avviate, è sembrata il modo più consono per valorizzare l'articolazione delle competenze. Nati come prodotto intermedio, via via aggiustato e implementato, i dossier sono diventati parte integrante di questa relazione illustrativa del Piano idea per la Variante generale del Prg di Jesi².

Per la redazione della Bozza del Progetto di suolo si è avviata la collaborazione con il professor Stefano Stanghellini allo scopo di costruire un modello di perequazione urbanistica. Per la redazione delle Nta ci si è avvalsi della consulenza dell'avvocato Mario Viviani.

2. Una prima restituzione di alcuni dossier (Interporto, Mobilità 1, Varianti, Un contratto di quartiere nel centro storico di Jesi, Spazi di dominio pubblico, Popolazioni e forme territoriali, Relazioni territoriali e sviluppo locale) è avvenuta nel documento *Jesi Variante generale al Prg. Relazione preliminare*, Milano, gennaio 2004.

Il dossier "Un contratto di quartiere nel centro storico di Jesi" ha avviato l'operazione di costruzione del progetto presentato per il bando di Contratto di quartiere II, presentato nell'aprile 2004 col titolo *Abitare il centro antico di Jesi*.

Il dossier "Interporto" ha alimentato il confronto avvenuto nei due tavoli di lavoro promossi dal Piano strategico sul Corridoio Esino (29 aprile e 20 maggio 2004) e le elaborazioni cartografiche sono entrate a far parte integrante del documento *Jesi Piano strategico*, Milano, giugno 2004.

Il dossier "Il patrimonio comunale" ha preso forma in appoggio alle attività dell'Approfondimento 1 del Piano idea su *La città pubblica*.

2. Il processo che accompagna la costruzione del nuovo piano

È noto che uno dei principali problemi coi quali deve confrontarsi la costruzione di un nuovo strumento urbanistico generale è quello di conciliare i propri tempi, inevitabilmente dilatati, con quelli brevi e ininterrotti della macchina amministrativa e, più in particolare, con le decisioni che procedono legittimamente in attuazione del piano vigente. Solo dopo l'adozione del nuovo piano è prevista, infatti, qualche forma di salvaguardia, ma di solito il tempo passato dall'avvio dell'operazione non è breve e molte novità sono intervenute nel cosiddetto "stato di fatto" fotografato all'inizio. Insomma, uno scollamento inevitabile che nei casi peggiori fa apparire già vecchio il piano appena nato.

Sono ormai molti anni che dal punto di vista teorico si è acquisita come necessaria l'intersezione tra formulazione e implementazione del piano; più difficile è tradurre questa consapevolezza in un diverso modo di procedere.

A Jesi, già il Prg vigente, impostato nella seconda metà degli anni '80 in un clima di sperimentazione, coglieva e cominciava ad affrontare questo problema. Le "schede progetto", che hanno introdotto nelle Norme tecniche di attuazione indicazioni morfologiche desunte da planovolumetrici che in molti casi traducevano progetti e proposte avanzati da soggetti pubblici e privati mentre il piano era in costruzione, sono l'esito di quel tentativo. Esito tanto rilevante, per il tipo di esigenza che coglieva, da affermarsi progressivamente e da diventare elemento distintivo di tutti i nuovi piani, pur con forme visive e normative differenti.

La necessità di confrontarsi con il processo ininterrotto delle scelte che maturano nel territorio è dunque condivisa e ha trovato negli ultimi 15 anni proprie espressioni tecniche e giuridiche, appositi strumenti. Si può infatti riconoscerla come tema dominante della pratica urbanistica degli anni '90.

Le tante, diverse esperienze, hanno anche verificato quel che pochi urbanisti attenti avevano sottolineato già a partire dagli anni '60: sono decisive volontà e capacità di creare condizioni favorevoli perché la costruzione del nuovo strumento generale si inserisca nel complesso e articolato sistema di produzione delle politiche urbanistiche e urbane, così che il "pianificar facendo", reso noto alla fine dello scorso decennio dal Prg di Roma, promuova i fatti rispetto alle intenzioni. Ma, soprattutto, è apparsa evidente l'importanza del diretto coinvolgimento della macchina amministrativa, laddove autonomia e consuetudine nei comportamenti, tipiche prerogative burocratiche, si scontrano con la dinamica "invadente" di un nuovo piano e la pratica degli uffici di piano, esterni alla macchina e a tempo determinato, pur facilitando l'elaborazione dello strumento lo lasciano, poi, inevitabilmente orfano.

Le prime attività avviate a Jesi, raccogliendo la richiesta dell'Amministrazione di garantire "pareri e verifica di compatibilità con gli indirizzi della nuova pianificazione su eventuali varianti da sottoporre al Consiglio comunale fino all'adozione della nuova proposta di Progetto del suolo comunale" (Decreto sindacale del 19 novembre 2003), considerate su questo sfondo, diventano parte integrante del lavoro di adeguamento del Prg vigente.

Le varianti parziali, infatti, sono state individuate come occasione per aprire il confronto tra il gruppo incaricato della Variante generale e gli uffici competenti, non solo quelli dell'Assessorato all'Urbanistica e ambiente, in quanto tra varianti, piani e strumenti attuativi del Prg, piani di settore promossi e gestiti dai diversi settori dell'amministrazione, si stabilisce un rapporto senza soluzione di continuità³.

A partire dalle varianti, dunque, si è andata progressivamente dipanando una rete di connessioni logiche e funzionali che ha trasformato il "parere" inizialmente previsto in una consulenza generale per le attività amministrative in corso, saldamente ancorata alla costruzione del nuovo piano.

Le varianti parziali considerate sono relative a:

- schede progetto del Prg vigente da adeguare alle nuove condizioni attuative (Fater, S.Maria del Piano 1, Pieralisi),
- piani di recupero d'iniziativa privata in sottozone A7 collocate in ambiti cruciali per la trasformazione urbana (Area Freddi, Cartiera Ripanti),
- articoli delle norme tecniche per aree con particolari caratteristiche (A7) o situazioni problematiche (localizzazione industrie insalubri, edificazione in zone agricole),
- aree per le quali si è proposto un significativo cambiamento della destinazione d'uso vigente (via Appennini Alta, Zipa 4, Banca Marche) o da sottoporre a salvaguardia (vincolo idrogeologico per le aree di pendio lungo la provinciale in direzione di Roma),
- piani di recupero di iniziativa pubblica da aggiornare per rendere economicamente sostenibile l'insieme degli interventi previsti (Foro Boario).

Lo studio delle varianti alle schede progetto è stato modo per "apprendere dagli esiti del Piano Secchi" (come chiedeva la Delibera programmatica) e ha suggerito una linea di lavoro nella prospettiva della perequazione urbanistica che si è confermata con l'esperienza maturata nella ridefinizione dei piani di recupero per le sottozone A7 e nella relativa Variante normativa (si veda il dossier *Varianti*).

Lo studio delle varianti che comportano interventi di urbanizzazione importanti, sia dal punto di vista delle quantità messe in gioco sia delle destinazioni d'uso previste, è stato decisivo per impostare il ragionamento sulla "forma" della città e del territorio e per considerare assieme il riassetto della mobilità.

L'interesse dell'Amministrazione a costruire una Società di trasformazione urbana per dare seguito al piano di recupero del Foro Boario, approvato alcuni anni fa in una prospettiva "pubblicista" e da rivedere in una prospettiva "partenariale", ha offerto l'occasione per precisare il ruolo della grande area di cerniera tra città alta e città bassa e il rapporto con la grande operazione di ristrutturazione urbana promossa dal Prg vigente e realizzata solo in parte (si veda il dossier *Foro Boario*).

Altre occasioni di lavoro, maturate in questo processo di accompagnamento dell'attività continua di governo della città, sono state decisive per l'impostazione del Piano idea.

3. La collaborazione con l'Assessorato ai Lavori pubblici ha avuto tre momenti particolarmente significativi: la gestione comune delle risorse ottenuta attraverso una prima, sperimentale applicazione di perequazione urbanistica sulla scheda progetto Fater, intesa come "trasferimento dello standard"; la riqualificazione dello storico viale Trieste. Nel primo caso la collaborazione è iniziata col confronto preliminare sui criteri da adottare per l'esecutivo di un progetto di sistemazione dello spazio pubblico da tempo formulato, allo scopo di convogliare le risorse provenienti dalla perequazione in un'operazione di ampio respiro che proseguiva atti precedenti e apriva ad atti successivi; nel secondo caso la collaborazione ha portato ad allargare il progetto all'area della stazione, legandolo a quello del parcheggio di interscambio, al sottopasso e alla sistemazione del fondale del viale (si veda il dossier *Riqualificazione viale Trieste*). Lo stesso Assessorato, per la conduzione del Laboratorio Prato di progettazione partecipata, si è avvalso della collaborazione di tre architetti componenti dei gruppi di lavoro del Piano idea e del Piano strategico.

La preparazione della delibera del Consiglio comunale sulla localizzazione a Jesi del nuovo scalo-merci, nei pressi dell'Interporto, ha reso necessari una ricostruzione della vicenda e un primo approfondimento dei problemi territoriali indotti da un insediamento di questa natura, lavoro arricchito dai due tavoli del Piano strategico dedicati al "Corridoio Esino", radicando l'immagine di Jesi come città partecipe di relazioni territoriali di scala diversa, investita da dinamiche "metropolitane", soggetto coinvolto in politiche urbane complesse e variamente intersecate (si veda il dossier *Interporto 1*).

La partecipazione al bando del Contratto di quartiere II è stata occasione per studiare e progettare parti significative del centro antico e mettere a fuoco come la parte di città di impianto romano sia la componente più delicata di una "città storica" ampia e differenziata al suo interno (si veda il dossier *Contratto di quartiere*).

I problemi connessi alla mobilità, molto sentiti nella città e dominanti nell'agenda politica, hanno posto all'attenzione del gruppo di lavoro della Variante generale una serie continua di questioni specifiche che ha suggerito una ricognizione generale sulle caratteristiche dei principali assi stradali, sulle scelte del Piano del traffico (si veda il dossier *Mobilità 1*), sui progetti in corso di realizzazione o per i quali è prossima la definizione esecutiva. Si sono così create le condizioni per un lavoro intensivo sul sistema di funzionamento della città e sul ruolo di alcuni fondamentali assi stradali.

Questo procedere discreto, sensibile alle contingenze e all'agenda politica, ha progressivamente costruito una mappa dei temi, sollecitando l'identificazione precoce di aree e settori cruciali (per la presenza di situazioni irrisolte, per le decisioni amministrative in corso, per gli interessi economici attivi), indirizzando le indagini e gli studi di approfondimento.

Questo stesso modo di procedere, qualora si ritenesse che un piano debba/possa essere un inedito assoluto, potrebbe far pensare che l'operazione per la costruzione della Variante generale sia stata di semplice ricucitura di quanto già pensato e deciso. Argomenti diversi possono convincere, invece, che è inevitabile e necessario lavorare "tra" le cose e confrontarsi con l'eredità, che "mettere insieme" comporta un progetto e genera immagini nuove.

Un primo argomento attiene al carattere ampiamente incompiuto della grande trasformazione promossa dal piano urbanistico degli anni '80 che, se non accompagnata, adeguata, completata, rischierebbe di lasciare la città in uno stato di ampio e diffuso disagio. Il nuovo piano di Jesi, in questo senso, deve raccogliere l'eredità del Prg vigente.

Un secondo argomento ha a che fare con la constatazione che, sempre, in ogni situazione, un nuovo strumento urbanistico deve stabilire un rapporto con cantieri e progetti avviati, espressioni delle dinamiche e possibilità locali, e che risulta più fertile esplicitare questo rapporto, discuterlo, palesare scelte di continuità o discontinuità.

3. Il coordinamento con il Piano strategico e Agenda 21

L'adeguamento del Prg vigente in una prospettiva strategica ed ecologica costituisce elemento qualificante l'intera operazione. Esso si è tradotto nell'avvio contemporaneo dei lavori per la Variante generale, per il Piano strategico e Agenda 21, ma soprattutto nel procedere combinato e consonante della costruzione dei tre strumenti.

Fin dalle prime mosse i gruppi di lavoro della Variante al Prg e del Piano strategico hanno lavorato affiancati, confrontando le ipotesi generali, scambiandosi materiali, ragionando sulla preparazione e l'esito delle interviste, programmando e conducendo assieme alcune operazioni, condividendo la costruzione di una nuova immagine di Jesi. L'individuazione dei temi per i focus group prima e dei tavoli poi, la collaborazione nella conduzione del tavolo di lavoro sul Corridoio Esino (il tavolo con le più evidenti implicazioni territoriali), hanno segnato in maniera evidente il Piano idea, radicandolo nelle azioni e nei progetti del Piano strategico.

In particolare 3 dei 4 progetti individuati dal Piano strategico - *Corridoio Esino*, *Una politica complessa per la città storica*, *Governance di area vasta* - stabiliscono col Piano idea un rapporto di reciprocità.

Corridoio Esino. Con Corridoio Esino si indica un territorio di importanza strategica, sia con riferimento alla regione Marche, sia nel quadro dei collegamenti e delle dotazioni logistiche di livello nazionale e internazionale.

Il progetto del Piano strategico si propone di favorire e strutturare le relazioni tra i soggetti coinvolti, con l'obiettivo di raggiungere un'ipotesi condivisa di sviluppo del Corridoio che integri le diverse progettualità in campo nel rispetto del patrimonio di risorse paesistiche e ambientali.

Una politica complessa per la città storica. Il centro della città è oggetto di un forte investimento simbolico: esso rappresenta ancora il cuore di Jesi, il deposito dei valori culturali e identitari della città.

Il progetto ha l'obiettivo di disegnare una strategia integrata e complessa di rigenerazione e rilancio delle parti antiche della città, secondo una nozione di "città storica" che ne ampli i confini valorizzandone le risorse e affrontandone le criticità.

Governance di area vasta. Il rango e il sistema di relazioni territoriali in cui Jesi è inserita sono più complessi di quanto lascerebbe supporre la dimensione demografica della città.

Obiettivo del progetto è creare un sistema di pilotaggio dei processi di trasformazione dell'area vasta di Jesi promuovendo modalità strutturate di concertazione tra soggetti diversi attorno ad alcuni nodi delle politiche territoriali.

Con il gruppo di Agenda 21 si sono concordati tempi e modi per finalizzare esplicitamente l'attività alla costruzione del nuovo piano, si è condivisa la prima scelta degli indicatori per la Valutazione ambientale strategica della Variante, si sono scambiati informazioni e dati ora ricomposti nel Rapporto ambientale⁴. Le preoccupazioni sullo stato dell'ambiente e la qualità diffusa, sollevate da alcuni indicatori, costituiscono lo sfondo di molte scelte del Piano idea. Il Piano di azione locale si applica a tre questioni cruciali per il piano urbanistico: agricoltura e sviluppo rurale; risparmio energetico e individuazione di fonti rinnovabili; mobilità integrata e sostenibile.

4. *Rapporto stato ambiente*, giugno 2004

Capitolo	Indicatori	Scopo
agricoltura	Aziende agricole, superficie totale e superficie agricola utilizzata	Fornire una descrizione del territorio effettivamente destinato ad attività agricole rispetto al territorio agricolo totale
	Incidenza dell'agricoltura biologica	Valutare lo sviluppo di pratiche agricole innovative dal punto di vista ambientale adottate sul territorio comunale
	Patrimonio zootecnico e abitanti equivalenti dell'attività zootecnica	Quantificare la pressione ambientale esercitata dai capi di bestiame allevati
	Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola	Fornire una rappresentazione grafica delle zone vulnerabili da nitrati, ovvero di quelle zone che scaricano composti azotati in acque già inquinate o che potrebbero diventarlo a seguito dello scarico
clima e qualità dell'aria	Rete monitoraggio qualità dell'aria	Valutare lo stato della qualità dell'aria e il rispetto dei limiti di legge
	Numero superamenti limite PM10	Valutare il livello di inquinamento da polveri sottili
	Emissioni Turbogas	Conoscere l'impatto atmosferico derivante dalla centrale termoelettrica
	Biomonitoraggio	Integrare le conoscenze analitiche dello stato della qualità dell'aria tramite monitoraggio biologico
	Dati climatici	Descrivere le condizioni climatiche della zona
elettrosmog	Estensione linee alta e media tensione	Conoscere il tipo e l'estensione di reti di trasmissione dell'energia elettrica presenti nel territorio
	Presenza apparati telecomunicazione	Descrivere gli impianti di telecomunicazione (radio, TV, cellulari) presenti nel territorio comunale
energia	Consumi energia elettrica	Determinare la variazione di consumo di energia elettrica nel tempo suddivisa per comparti
	Consumi gas	Determinare la variazione di consumo di gas nel tempo e per tipologia di utenze
mobilità	Caratteristiche del parco veicoli	Conoscere la composizione e la vetustà tecnologica del parco veicoli, al fine di definire un quadro conoscitivo delle tipologie di pressione a cui sono soggette le reti stradali e le componenti ambientali
	Flussi al cordone	Rilevare i flussi in entrata e uscita dei veicoli rispetto all'area urbana e al nucleo storico di Jesi
natura e biodiversità	Aree naturali protette	Conoscere la tipologia e l'estensione delle aree sottoposte a tutela
	Interventi idraulico - ambientali sulle sponde	Comprendere il livello di degrado delle sponde dell'Esino e del reticolo idrografico minore, quali e quanti interventi di miglioramento sono attuati e quali programmati
	Verde pubblico	Fornire informazione sulla quantità e qualità di verde pubblico a disposizione per la popolazione
rifiuti	Numero medio di abitanti per postazione di raccolta rifiuti	Rappresentare il tipo di servizio individuato dal gestore per far fronte alle politiche di riduzione dei rifiuti destinati a smaltimento
	Produzione rifiuti urbani (kg/ab. anno)	Valutare la pressione della produzione dei rifiuti nei circuiti di raccolta urbani
	Raccolta differenziata (%)	Verificare la risposta dei cittadini ai servizi di raccolta differenziata attivati dall'amministrazione
	Rifiuti urbani smaltiti (kg/ab. anno)	Stimare la pressione residua dei rifiuti prodotti in conseguenza delle azioni di riduzione e recupero dei rifiuti urbani
rumore	Monitoraggio acustico	Conoscere l'attuale pressione acustica di alcuni punti strategici nel centro abitato, in funzione anche di un futuro confronto.

suolo	Uso del suolo	Verificare la distribuzione dell'uso del territorio ed il rapporto tra abitanti ed urbanizzazione per una migliore pianificazione futura del territorio
	Cave	Analisi delle attività estrattive nel territorio comunale
	Aree a rischio frane o esondazione	Identificare le zone sensibili al rischio di frane o esondazione al fine di garantirne una corretta gestione volta alla prevenzione
	Fertilità dei suoli	Verificare lo stato dei suoli agrari dal punto di vista della fertilità
risorse idriche	Stato delle reti tecnologiche	Conoscere lo stato delle reti tecnologiche di distribuzione delle acque
	Consumi idrici per tipologia di utenza	Valutare l'entità dei consumi idrici per settore di utenza per orientare e incentivare scelte produttive e gestionali al fine di ridurre i consumi stessi
	Perdite della rete di distribuzione dell'acqua	Valutare l'efficienza delle reti di distribuzione della risorsa idropotabile
	Depurazione dei reflui	Valutare l'efficienza e la conformità del sistema di depurazione delle acque reflue urbane
	Stato Ecologico dei Corsi d'Acqua (SECA)	Conoscere lo stato ecologico del corso d'acqua per il tratto di fiume ricadente nel territorio comunale
	Acque idonee alla vita dei pesci salmonicoli e ciprinicoli	Verificare la conformità delle acque agli specifici obiettivi funzionali imposti dalla normativa
	Stato Chimico delle Acque Sotterranee (SCAS)	Definire dal punto di vista chimico il grado di compromissione degli acquiferi per cause naturali ed antropiche. E' un indicatore utile per individuare gli impatti antropici sui corpi idrici sotterranei al fine di rimuoverne le cause e/o prevenirne il peggioramento e permette di misurare il raggiungimento degli obiettivi fissati dalla normativa.
attività economiche	Tendenze attività economiche	Conoscere le tipologie e l'evoluzione delle imprese e degli addetti
	Trend edilizio	Monitorare l'andamento dell'edilizia, a seconda della destinazione d'uso, negli anni
	Aziende con Sistema di Gestione Ambientale	Misurare il livello di diffusione dei sistemi di gestione ambientale
	Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Conoscere le aziende presenti nel territorio potenzialmente a rischio di incidente rilevante e quindi tenute ad adottare un Sistema di Gestione della Sicurezza
	Intensità turistica	Determinare il carico turistico che grava sul territorio
quadro sociale	Variazione demografica	Informare sul grado di congestione dell'area urbana; è utile soprattutto come riferimento ad altre realtà locali
	Struttura della popolazione	Permette, attraverso diversi indici di struttura, di valutare il peso delle diverse componenti della popolazione, suddivisa per fasce di età
	Mortalità della popolazione	Esprimere, in percentuale, l'eccesso o il difetto di mortalità, o morbosità, esistente tra la popolazione in studio e la popolazione di riferimento

4. Le componenti della Variante generale: Piano idea e Progetto comunale del suolo

Il Piano idea è un documento di natura programmatica, che "a partire dalla valutazione delle qualità del patrimonio urbano, delinea, per il territorio comunale, una strategia, partecipata ed equa, di sviluppo sostenibile e indirizza gli esiti sulla morfologia del territorio". Prevede concertazione interistituzionale, pratiche di partecipazione, valutazione degli impatti delle trasformazioni sull'ambiente quindi riduzione del rischio, analisi e valutazioni volte a favorire la trasparenza, pratiche di perequazione urbanistica.

Questa individuazione dei caratteri del Piano idea si trova nella proposta per una nuova legge urbanistica regionale formalizzata nell'aprile 2003 col titolo *Norme per lo sviluppo sostenibile e il governo del territorio*, proposta sulla quale si sono basati sia la Delibera programmatica dell'Amministrazione comunale di Jesi sia l'Atto di indirizzo della Variante al Prg del 12 settembre 2003, cui fa riferimento il prodotto tecnico qui illustrato.

Quella proposta di legge ha subito modifiche successive e altre versioni sono state elaborate, senza essere ancora giunte all'approvazione. Tempi e contenuti specifici della nuova legge urbanistica regionale sono dunque incerti.

Tuttavia, la consonanza della prima proposta con il dibattito in corso da anni sulla necessità di riformare lo strumento urbanistico comunale, distinguendo due principali componenti aventi l'una carattere programmatico e l'altra carattere operativo-regolamentare, e l'individuazione della natura struttural-strategica della prima componente, hanno suggerito di mantenerla come fondante dell'operazione intrapresa a Jesi, anche nelle denominazioni, sicché "Piano idea" resta a indicare l'orientamento del nuovo piano⁵.

"Piano idea", infatti, è anche una locuzione assai interessante introdotta nel dibattito urbanistico per la prima volta da Ludovico Quaroni, a metà degli anni '60 quando progettava il Prg di Bari, sollevando la questione della natura doppia e ambigua del piano regolatore. Nell'accezione di Quaroni, che qui più interessa, il Piano idea fissa l'idea di insieme del piano, quella che dovrà poi concretarsi in un mezzo capace di precisare i margini e le finalità entro le quali e per le quali deve operare chiunque sia chiamato a contribuire all'edificazione della città; è uno strumento programmatico, "abaco" di verifiche successive che saranno prerogativa del "Piano norma", (altra espressione di Quaroni) il quale rappresenta la dimensione regolamentare, legata alla molteplicità degli interessi e delle azioni.

5. La proposta per la legge *Norme per lo sviluppo sostenibile e il governo del territorio*, del 25 maggio 2004, non mette in discussione le linee di fondo seguite dalla prima, ma diventando molto più scarna le semplifica e perde qualche ambizione, soprattutto tende a omologarsi rispetto ad altre leggi regionali già approvate e vigenti. "Piano idea" viene così sostituito da "Piano strutturale" e "Progetto comunale del suolo" da "Piano operativo comunale".

Il piano strutturale viene definito come "un documento che, a partire dalla valutazione delle qualità del patrimonio urbano e territoriale, delinea, per l'intero territorio comunale, una strategia, partecipata ed equa, di sviluppo sostenibile e ne valuta e indirizza gli esiti sulla morfologia degli insediamenti e del territorio. Il piano strutturale costituisce il quadro di riferimento per le politiche comunali in materie quali ambiente, trasporti, edilizia pubblica, servizi sociali. Non conforma lo stato di diritto dei suoli e non conferisce diritti edificatori. Stabilisce obblighi per l'amministrazione comunale per la redazione del piano operativo e degli strumenti urbanistici attuativi" (primo e secondo comma dell'art. 14).

Un'ulteriore versione è stata elaborata nel novembre 2005.

In quanto documento che ha il fine di comunicare la figura della città, di rendere comprensibili le scelte anche ai cittadini affinché possano giudicarle e condividerle e di istruire il piano regolamentare nelle sue diverse declinazioni, anche in quella nuova dei progetti integrati e dei programmi complessi, il Piano idea assume una forma particolare, diventa un insieme composto di disegni di varia natura, in gran parte schematici, tesi a mostrare pesi, quantità e qualità delle relazioni territoriali, accompagnati da testi sintetici che intendono guidare alla loro lettura.

Al Piano idea segue il "Progetto comunale del suolo" (altra espressione della prima proposta di legge regionale che è stata conservata) il quale, pur avendo maggiore somiglianza con il piano urbanistico che regola giuridicamente l'uso dei suoli, è stato redatto in modo da rendere evidente la relazione di coerenza col Piano idea, da accogliere la scelta di un regime dei suoli perequativo, da dare una convincente soluzione per le regole morfologiche, prendendo atto della crisi irreversibile delle zone omogenee come definite dalla legge 765 del 1967.

"Apprendere dagli esiti del 'Piano Secchi'" è rilevante anche da questo punto di vista. La storia problematica delle schede progetto, la tavola allora denominata "Progetto di suolo", forse non abbastanza nota e poco utilizzata, sono state un riferimento imprescindibile.

5. Apprendere dagli esiti del "Piano Secchi"

L'Atto di indirizzo con il quale l'Amministrazione comunale ha dato avvio al lavoro per la Variante generale del Prg chiedeva di "Apprendere dagli esiti del 'Piano Secchi'", considerandolo "la cornice di riferimento" per il nuovo piano: questo spiega la decisione di denominare "Variante generale" un atto di pianificazione che, per le diverse condizioni territoriali e istituzionali entro le quali si redige, assume inevitabilmente i caratteri di un piano nuovo.

Il Prg vigente, che in città è per tutti il "Piano Secchi" data l'autorevolezza del suo progettista e il significato importante che quella operazione urbanistica ebbe fuori dal contesto locale, costituisce un'eredità con la quale confrontarsi da diversi punti di vita: a) l'incidenza sulla struttura urbana; b) il sistema di valori introdotto; c) il quadro normativo delineato; d) le quantità messe in gioco.

a) *L'incidenza sulla struttura urbana.* Sembra evidente che quel piano ha segnato una svolta profonda nei processi insediativi di Jesi, riuscendo a interpretare le incipienti dinamiche di riconversione produttiva che avrebbero di lì a pochi anni reso disponibili nella città ampie aree dismesse da riconvertire a nuovi usi. Un fenomeno che all'inizio degli anni '80 cominciava ad essere evidente nelle principali città europee e che a Jesi, piccola città industriale, andava delineandosi.

La localizzazione dei vecchi opifici nella parte bassa della città portava il nuovo piano a privilegiare decisamente infrastrutture e nuovi insediamenti a sud, a frenare la dinamica espansiva sulla collina che aveva segnato gli anni '60 e '70 caratterizzandosi con interventi per ampi comparti residenziali. La trasformazione interna della città, attraverso operazioni di ristrutturazione urbanistica e cambiamento delle destinazioni (dagli impianti produttivi a nuovi insediamenti con residenza, commercio e servizi sociali), ha investito dunque in maniera massiccia questo versante urbano, spostando il baricentro e gli equilibri generali tra le parti.

In particolare, il sistema della mobilità e le relazioni con il centro storico venivano radicalmente modificati. L'asse di attraversamento principale della città, la vecchia statale a nord del centro storico, doppiata dal viale della Vittoria agli inizi del secolo per sostenere lo sviluppo sulla collina a nord-ovest, lasciava il passo al cosiddetto "asse sud", una successione di tratte esistenti e nuove da mettere a sistema per raccordare il nuovo insediamento industriale della Zipa con la parte artigianale della città bassa. Il sistema infrastrutturale lineare negava quello delle circonvallazioni sbilanciate a nord, impostato dal piano degli anni '60 e funzionale ad un'idea della città con il centro storico come "nocciolo" eccentrico e i vecchi borghi attorno alla stazione come una sorta di riserva atrofizzata. Il centro storico, che doveva aprirsi in maniera qualificata verso questa nuova realtà insediativa, importante a sud come a nord, veniva interessato da una serie di risalite che reinterpretavano il sistema antico degli attraversamenti pedonali nord-sud e che sul viale della Vittoria aveva già trovato altre risposte nei ponti.

Un Prg con queste caratteristiche ha segnato la ristrutturazione profonda dell'insediamento urbano. Ciò spiega le sue difficoltà ad essere compreso e condiviso fino in fondo. Alcuni problemi rimasti aperti per il nuovo piano sono legati a questo profondo rivolgimento non del tutto assorbito e non del tutto compiuto.

b) *Il sistema di valori introdotto.* A una grana più fine, forse quella maggiormente considerata, il "piano Secchi" ha significato per la città l'identificazione di parti urbane e rurali con caratteristiche, valori e problemi differenti, per le quali declinare altrettan-

ti progetti di qualità basati sulla lettura tipologica e morfologica e sulla sistemazione minuziosa degli spazi aperti (quello che fu allora chiamato per la prima volta "progetto di suolo"). Ha significato il riconoscimento e la progettazione dei sistemi del verde e dei luoghi centrali come fondamentali elementi di connessione e qualificazione. Ha affermato una logica di risparmio del suolo in una precoce attenzione per i valori ambientali e paesaggistici.

Questo è il lascito più condiviso del piano, un sistema di valori portato nella società jesina al quale si richiama l'Atto di indirizzo ritenendolo ancora fertile. "Una città composta per parti", "La città nella città", "Progettare i margini", "Attraversamenti" sono espressioni sintetiche di questo sistema di valori sulle quali il Piano idea ha lavorato, interpretandole rispettivamente come:

- riconoscimento e valorizzazione dei caratteri di diversità tra le parti, piccole e grandi
- riqualificazione delle parti interne alla città costruita, completando il processo di ristrutturazione
- salvaguardia della distinzione tra città e campagna evitando la dispersione degli insediamenti
- rafforzamento delle diverse forme di connessione, infrastrutturale e funzionale, tra le parti.

c) *Il quadro normativo delineato.* Problemi sono sorti nella gestione quotidiana del Prg, in particolare nell'attuazione delle norme morfologiche, un'altra novità per Jesi e, agli inizi degli anni '80, per l'urbanistica italiana.

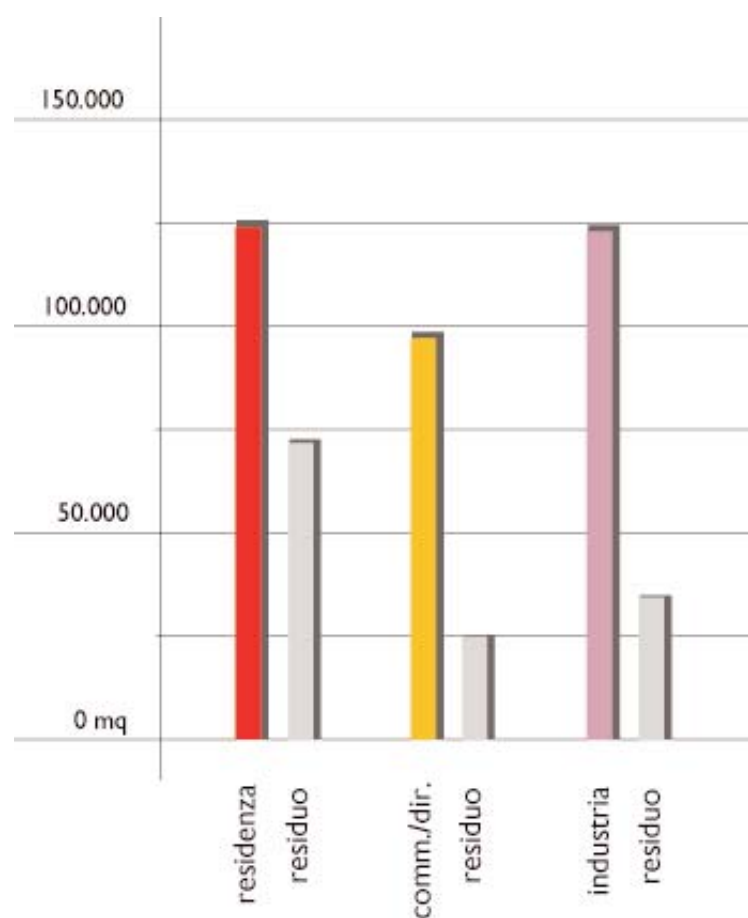
Una trasformazione della città prevalentemente giocata al suo interno, con operazioni di ridisegno parziali che, messe insieme le une con le altre, devono garantire un miglioramento del funzionamento generale e della forma urbana, non si riescono a guidare solo con indici di edificabilità e con procedure regolamentari. Le indicazioni su alcuni aspetti d'impianto dei nuovi interventi, sui raccordi con l'intorno, ciò che si esprime con indicazioni di forma, fanno parte integrante dell'urbanistica contemporanea. È evidente che questo comporta misura, monitoraggio continuo degli effetti e capacità di aggiustamento, visione d'insieme dello scacchiere sul quale si muovono come pedine i singoli operatori, raccordo dei singoli progetti e piani attuativi, di iniziativa privata e pubblica. Qui sta la difficoltà di gestione del "piano Secchi", condivisa con quella di molti altri piani italiani della stessa generazione.

Il Prg di Jesi ha sofferto della propria precocità e del sovrapporsi di atteggiamenti di rigore astratto e di insofferenza per le limitazioni, così che un numero alto di varianti, sostanziali e non, ha investito le "schede progetto" e gli articoli delle Norme tecniche. Questo processo segnala difficoltà vere, attinenti alla regia di processi che hanno una complessità inconfondibile con quelli della nuova urbanizzazione di aree agricole, e attinenti a una normativa risultato di aggiunte e modifiche secondo ottiche diverse.

d) *Le quantità messe in gioco.* Per quel che riguarda le quantità, un primo bilancio riguarda le schede progetto.

15 delle 28 schede del Prg vigente sono state attuate, 11 in variante rispetto al piano adottato nel 1987. Si tratta per la maggior parte di interventi di nuova edificazione a carattere residenziale, tutti localizzati a nord lungo il margine che segna l'aggregato urbano (Colle Paradiso 1, Colle Paradiso 2, Colli, Erbarella alta, Tornabrocco). Di nuova edificazione sono anche le aree industriali Zipa 2 e Zipa 3, al limite della zona produttiva. 3 schede riguardano la grande distribuzione: centro commerciale Fornace, centro commerciale Gallodoro, centro commerciale Sima. 2 schede completano nuclei urbani (Spina e Minonna).

Residenza Sul: 123.999 mq; V: 371.997 mc
Commercio/direzionale (mq) Sul: 75.871 mq (comm.); 21.165 mq (dir.)
Industria Sc: 122.897 mq



18

Schede progetto realizzate e residuo

(fonte: Sit e Servizio Urbanistica Comune di Jesi, 2003)

Sono arrivate tardi le operazioni di ristrutturazione, quelle che caratterizzavano il piano e che probabilmente hanno trovato condizioni economiche, politiche e culturali ancora non del tutto mature.

Solo di recente si è manifestato l'interesse degli operatori per interventi in zone di recupero, anche al di fuori delle schede progetto, in sottozone A dove il Prg prevede la possibilità di interventi di ristrutturazione.

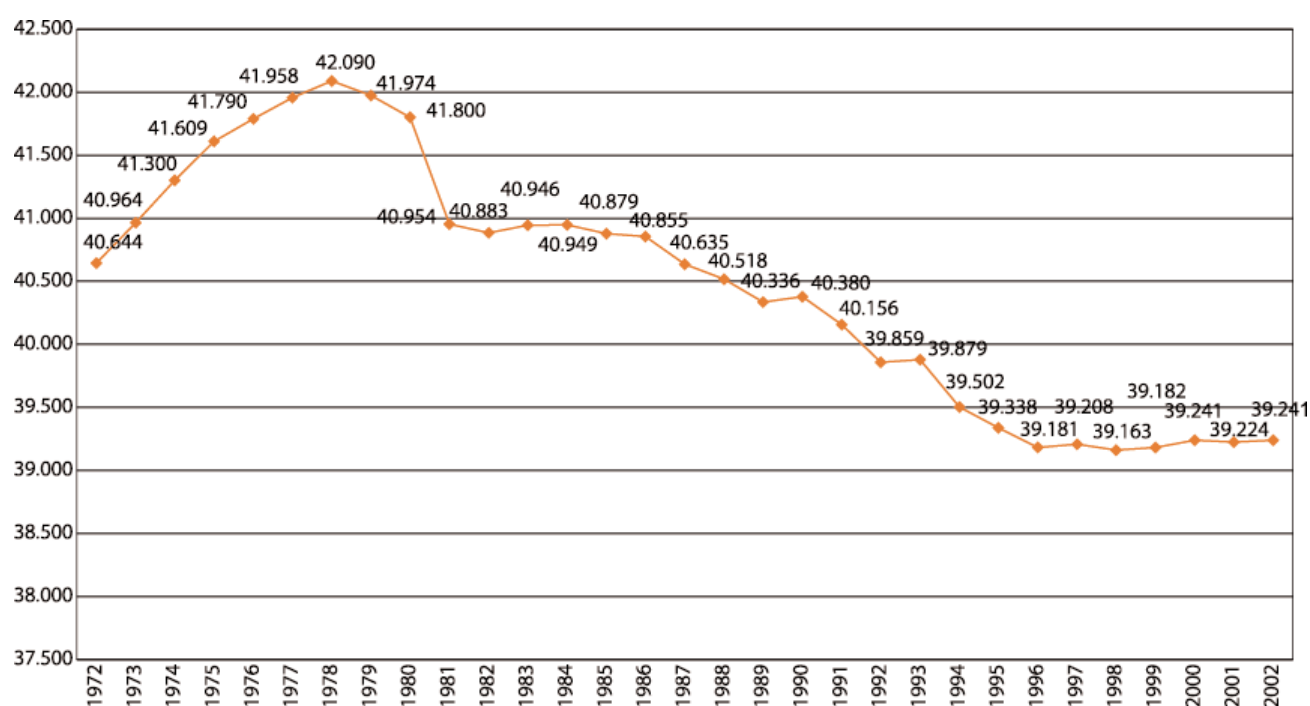
Profili

6. Popolazione

Caratteristiche tipiche dei paesi a sviluppo maturo e demograficamente senili

La serie storica degli andamenti demografici mostra la continuità, negli anni '70, della fase di crescita demografica dei due decenni precedenti; il punto di arresto della fase espansiva nel 1978; la prima ed intensa fase di regressione negli anni compresi tra il 1979 e il 1982; l'azione di una seconda e articolata fase di flessione fino al 1996; la recente fase stazionaria con una popolazione residente che si attesta attorno ai 39/40 mila abitanti.

Il recupero negli ultimi due anni non può ancora interpretarsi come indicatore certo di ripresa.



Popolazione residente: serie storica 1971-2002 in valori assoluti

(fonte: Istat e Uff. Anagrafe Comune Jesi)

Al 31 marzo 2004 la popolazione jesina conta 39.855 unità, di cui 20.710 femmine pari al 51,96% del totale, e 19.145 maschi corrispondenti al rimanente 48,04%.

L'età media è di 45,6 anni, in particolare 47,3 per le donne e 43,7 per gli uomini, un'età più elevata di quella che i dati del Censimento 2001 riportano per la popolazione italiana: 41,7 anni; 43,1 per le donne e 40,1 anni per gli uomini.

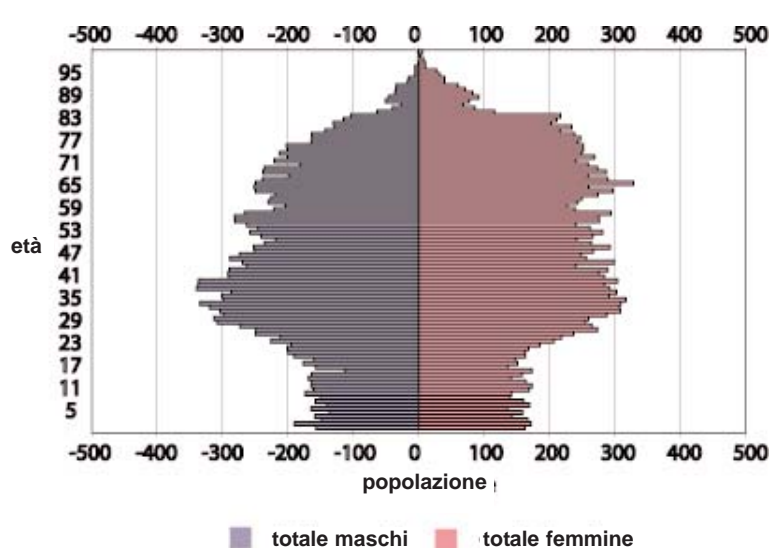
L'indice di vecchiaia, misura del rapporto tra la popolazione di 65 anni e più (9.892 individui) e la popolazione fino a 14 anni di età (4.556 individui), risulta essere per Jesi pari al 217,12%. Il Censimento del 2001 restituisce un indice del 127% a livello nazionale, di 168,93% per la regione Marche e di 159,52% per la provincia di Ancona. L'indice di dipendenza strutturale totale o di carico sociale esprime il numero di persone non autonome per ragioni demografiche (giovannissimi e anziani) ogni 100 persone che, si presume, debbano sostenerle con la loro attività. Tale indice è per Jesi di 56,87 a fronte di un dato regionale, al Censimento 2001, di 53,17 e provinciale di 52,84.

La percentuale di popolazione jesina che non ha ancora compiuto i 6 anni di età è del 4,78% mentre il dato provinciale è di 4,99% e quello regionale di 5,04%. La popolazione con età maggiore di 64 anni risulta essere il 23,9% e quella compresa tra i 26 e i 40 anni il 22,54% del totale.

Jesi possiede le caratteristiche tipiche dei paesi a sviluppo maturo e demograficamente senili: una bassa mortalità di tutte le classi di età, un basso tasso di natalità, una crescente incidenza della popolazione anziana e, all'interno di questa, della componente femminile.

La piramide d'età della popolazione risulta un ibrido tra una prevalente forma a campana, dai contorni arrotondati e con base media, tipica di uno stato demografico stazionario, ed una forma a bulbo, con base più stretta, caratteristica delle popolazioni in fase di regresso demografico.

I prossimi due decenni risultano rilevanti per la dinamica demografica di Jesi. L'attuale trend stazionario è destinato ad involvere rapidamente se, nel frattempo, il tasso di nascita e di immigrazione non modificheranno la struttura delle età della popolazione residente.



Composizione della popolazione residente per età

(fonte: Sit Comune di Jesi, marzo 2004)

Nel 2004 risultano iscritti alla anagrafe comunale 1.672 cittadini stranieri, pari al 4,2% del totale della popolazione. La comunità immigrata più numerosa è quella albanese con 226 membri, seguita da quella tunisina con 216.

Nella fascia tra le 200 e le 60 unità si posizionano le comunità rumena, nigeriana, marocchina, dominicana, cinese e bangladesca. (si veda il dossier *Popolazioni e forme territoriali*)

Stili di vita "metropolitani"

Le famiglie (anagrafiche) dal Censimento 2001 risultano 15.450, con un numero medio di 2,52 componenti (nella provincia la media è di 2,58).

La popolazione che vive in famiglie con 1 e 2 componenti costituisce il 33,26%, quella che vive in famiglie medie di 3 e 4 componenti il 55,42%. In provincia questi valori sono rispettivamente 30,94% e 55,91%.

1 persona	2 persone	3 persone	4 persone	5 persone	6 o più persone	totale
3.696 9,47%	9.270 23,78%	10.578 27,14%	11.024 28,28%	3.310 8,48%	1.099 2,82%	38.977

Popolazione residente per numero di componenti del nucleo familiare

(fonte: Istat 2001)

Le coppie senza figli sono 4.009 (il 34,5% dei nuclei familiari) e quelle con figli 6.310 (il 54,3%). In provincia i valori percentuali sono rispettivamente più bassi e più alti (32,7%, 56,1%).

Se si considera la percentuale di coppie non coniugate come un altro degli indicatori di stili di vita "metropolitani", si può osservare che a Jesi è di 4,05, contro il 3,37 della provincia.

Geografie sensibili

La distribuzione territoriale della popolazione nelle diverse parti della città non è omogenea. Anche dal punto di vista della caratterizzazione demografica, il territorio jesino può essere scomposto in quattro grandi parti: la città alta (la parte residenziale di collina), la città storica (il centro allargato di Jesi), la città della piana (la dinamica componente di valle proiettata in un sistema di relazioni regionali), la campagna e le frazioni (la parte rurale e i nuclei insediativi che vi si distribuiscono).

Nei dati del Censimento 2001 la città storica e la città alta incidono ciascuna per poco più di un terzo della popolazione totale. Nella città della piana (poco meno di 6.000 abitanti), nella campagna e nelle frazioni (circa 4.500 abitanti) vive il restante 25%. Nel "centro allargato", costituito dalle nove parti della città storica, in circa 6.000 alloggi vivono 14.000 persone.

La popolazione anziana, con età superiore ai 74 anni, incide per circa il 14% e la sua distribuzione è relativamente omogenea: agli estremi si collocano la zona dell'Ospedale (con il 18%) e l'ambito di viale Cavallotti, dove la percentuale scende al 12%.

Anche i circa 1.000 stranieri che vivono nella città storica costituiscono una presenza diffusa e distribuita, ma con alcuni addensamenti. Tra gli scostamenti più rilevanti rispetto alla media del "centro allargato" (7%) sono significativi quello dell'ambito di viale Cavallotti, dove la componente straniera scende all'1,5%, così come le "punte" di San Giuseppe (11%) e Corso Matteotti (14%).

	totale abitanti	di cui stranieri	<6	6-15	16-25	26-40	41-55	56-64	65-74	>74
Città storica	14388	1023	643	1008	1256	3426	2649	1562	1810	2034
Città alta	15278	270	536	1117	1588	3098	3330	1936	1867	1806
Città della piana	5714	207	285	407	593	1408	1058	575	715	673
Campagna e frazioni	4411	172	211	334	466	994	949	472	528	457
Nomadi	64									
Totale	39855	1672	1675	2866	3903	8926	7986	4545	4920	4970

22

La popolazione di Jesi per parti di città

(fonte: Anagrafe Comune di Jesi, marzo 2004)

	abitanti	anziani >74 anni	anziani >74 anni %	stranieri	stranieri %
Centro antico	1.370	176	12,85	123	8,98
Corso Matteotti	531	68	12,81	76	14,31
Ospedale	313	57	18,21	24	7,67
Viale della Vittoria	1.947	319	16,38	128	6,57
Viale Cavallotti	3.330	404	12,13	50	1,50
Mura Orientali - Parco del Vallato	580	75	12,93	17	2,93
Prato - Stazione - S. Maria del Piano	1.593	238	14,94	130	8,16
Via Roma	2.128	284	13,35	187	8,79
San Giuseppe	2.596	413	15,91	288	11,09
Totale Città storica	14.388	2.034	14,14	1.023	7,11

Gli abitanti del centro allargato, la popolazione anziana, la componente straniera

(fonte: Istat 2001)

Nel nucleo centrale della città e nei borghi, la concentrazione di popolazione anziana risulta coerente con l'attuale stato di conservazione del patrimonio edilizio; la consistente presenza di bambini indica piuttosto l'affezione da parte dei figli per la casa di

proprietà familiare e la disponibilità di alloggi di piccolo taglio e in affitto, accessibili per le giovani coppie.

Le caratteristiche del patrimonio edilizio spiegano anche la propensione da parte dei membri delle principali comunità di immigrati a risiedere nella città storica.

7. Domanda e offerta edilizia

Distribuzione e composizione del patrimonio immobiliare

I dati del Censimento 2001 forniscono alcune informazioni di base per l'intero territorio comunale dalle quali partire.

In valori assoluti il numero delle abitazioni occupate è sostanzialmente pari a quello delle famiglie: 14.305 abitazioni e 14.328 famiglie occupanti.

10.561 abitazioni, il 73,8% del totale, sono in proprietà, usufrutto o riscatto, in media con il dato provinciale (74%). Dunque una quota non trascurabile di abitazioni - il 26% circa - è occupato con titolo di godimento in affitto.

L'epoca di costruzione di questo patrimonio risale per circa il 30% al periodo precedente la seconda guerra mondiale e di questo il 20,8% è antecedente al 1919.

È decisamente preponderante la quota di abitazioni occupate di dimensioni ampie: l'84% del patrimonio è costituito da 4, 5 e 6 stanze (anche questo è un dato sostanzialmente in media con quello provinciale: 85,2%).

Le abitazioni non occupate e occupate occasionalmente risultano 1.533, il 9,7% dell'intero parco alloggi costituito da 15.838 abitazioni (nella provincia questo dato ammonta al 18,6%). 299 sono sul mercato per la vendita (112), per l'affitto (116), per l'una o l'altro (71). Complessivamente una quota pari all'1,9% del totale di abitazioni è in turn over. Delle restanti 1.234 abitazioni la metà circa (608) viene utilizzata per vacanza, lavoro, studio o tenuta a disposizione per altri motivi. Il resto è un patrimonio congelato, presumibilmente degradato. Il non occupato temporaneamente (i 299 alloggi sul mercato) e stabilmente (626 alloggi) ammonterebbe dunque a 925 alloggi (5,8% del totale) e di questi 391 sarebbero nella città storica.

I dati raccolti col Censimento dal Comune, anche se non ancora ufficiali, consentono di disaggregare ulteriormente questo dato e di conoscere anche la distribuzione e le dimensioni delle abitazioni per parti di città.

Nell'area urbana gli alloggi non occupati si concentrano lungo Viale della Vittoria, a San Giuseppe, a nord di Corso Matteotti e di via Roma, nell'area del Verziere a cavallo della linea ferroviaria.

In campagna l'inoccupato interessa il settore ovest del territorio comunale.

In particolare, nel centro allargato il patrimonio abitativo non occupato incide per circa il 6%. Maggiori (anche in valori assoluti) sono le quote di inoccupato negli ambiti San Giuseppe (116 alloggi, 9%), Viale della Vittoria (76 alloggi, 8%) e Corso Matteotti (31 alloggi, 12%). I valori più bassi contraddistinguono l'ambito di Viale Cavallotti (3%).

	alloggi	non occupati	non occupati %
Centro antico	671	19	2,83
Corso Matteotti	258	31	12,02
Ospedale	184	10	5,43
Viale della Vittoria	936	76	8,12
Viale Cavallotti	1.390	42	3,02
Mura Orientali - Parco del Vallato	243	0	0
Prato - Stazione - S. Maria del Piano	712	37	5,20
Via Roma	925	60	6,49
San Giuseppe	1.274	116	9,11
Totale Città storica	6.593	391	5,93

Distribuzione degli alloggi non occupati nella città storica

(fonte: Istat 2001)

La distribuzione degli alloggi (al gennaio 2001) nei macroambiti esterni al centro urbano⁶ mostra come quella di "Colline nord-est" sia la parte di campagna maggiormente abitata con i suoi 1.178 alloggi e quella di "Colline sud-ovest" la meno abitata con 151 alloggi.

Nel centro urbano, Viale Cavallotti (1.390), San Francesco (1.388), P.zza Bramante/Erbarella (1.301), San Giuseppe (1.274) e Colle Paradiso/Tabano (1.235) sono gli ambiti con maggior numero di alloggi; al contrario, Ospedale vecchio (184), Corso Matteotti (258), Mura orientali - parco del Vallato (243), Colli (243) e Santa Maria del Piano (148) quelli col minor numero.

Gli alloggi di maggiori dimensioni, mediamente con più di 4 stanze, si trovano all'esterno del centro abitato dove prevalgono abitazioni unifamiliari, negli ambiti denominati Colline nord-ovest (4,53 stanze/alloggio), Colline sud-ovest (4,48) e Colline sud-est (4,23). Nel centro abitato, ovvero nella città compatta, sono ampi gli alloggi degli ambiti Ospedale vecchio (4,57), S.M. Kolbe (4,34), Colle Paradiso/Tabano (4,4), Colli (4,27), Ospedale (4,18), dove si concentrano gli interventi degli anni di grande espansione.

Gli alloggi di dimensioni minori prevalgono negli insediamenti storici e a sud, dove si trovano gli interventi più recenti: Verziere (3,47), Santa Maria del Piano (3,3), Stazione-Prato (3,33), Centro antico (3,21), San Giuseppe (3,14), Mura orientali-parco del Vallato (2,93).

San Francesco, con 3,93 stanze per alloggio, si colloca in posizione mediana.

L'attività edilizia nel periodo 1987-2003

Lo spoglio sistematico delle pratiche edilizie che gli uffici comunali competenti hanno sbrigato dal 1987 al 2003⁷ offre un interessante spaccato dell'offerta edilizia negli anni recenti, della sua entità e caratterizzazione in termini di destinazione d'uso, del suo andamento nel tempo e della distribuzione sul territorio.

La forte attività complessiva a cavallo del 1987-88 (prima dell'introduzione della salvaguardia del Prg adottato) è seguita da una progressiva diminuzione (fino al 1993) e da una improvvisa ripresa dopo l'approvazione del Prg in Regione. L'attività, sostenuta fino al 1997, ha un nuovo picco nel 2000 poi registra un calo.

6. Le analisi relative a distribuzione, composizione e grado di occupazione del patrimonio immobiliare sono state effettuate sulla base di 28 macroambiti, i quali raggruppano più sezioni di Censimento Istat 2001 secondo criteri di omogeneità morfologica e tipologica e/o tenendo conto del modo consueto col quale gli abitanti di Jesi sono soliti riconoscere parti della città.

I macroambiti sono: 1 - Centro antico, 2 - Corso Matteotti, 3 - Ospedale vecchio, 4 - Viale della Vittoria, 5 - Viale Cavallotti, 6 - Mura orientali-Parco del Vallato, 7 - Stazione-Prato, 8 - Via Roma, 9 - San Giuseppe, 10 - S.M. Kolbe, 11 - San Francesco, 12 - P.zza Bramante/Erbarella, 13 - Piccittù, 14 - Colli, 15 - Colle Paradiso/Tabano, 16 - Ospedale, 17 - Verziere, 18 - Santa Maria del Piano, 19 - Minonna, 20 - Cascamificio, 21 - Ex Smia, 22 - ACTIG, 23 - ZIPA 1/2/3, 24 - Colline ambito nord/ovest, 25 - Colline ambito nord/est, 26 - Colline ambito sud/ovest, 27 - Colline ambito sud/est, 28 - Valle dell'Esino.

7. Poiché i dati dovevano essere elaborati e inseriti nel Sistema informativo, si è deciso di considerare prioritariamente il periodo che inizia dalla data di adozione del Prg vigente.

Le pratiche interessano prevalentemente la città di collina, in corrispondenza dei margini con la campagna; l'area sotto il centro storico, a ridosso dell'asse sud; la Zipa; la campagna, a monte della superstrada Falconara-Fabriano.

Le pratiche riferite alle operazioni più consistenti sono relative agli usi industriali, artigianali e commerciali (complessivamente il 60% della volumetria richiesta nell'intero periodo è ascrivibile ad essi). Dal 1998 in poi dominano le destinazioni commerciali. L'incremento progressivo dell'entità delle operazioni segnala un processo di "modernizzazione" dell'attività edilizia, ovvero di concentrazione degli operatori.

I volumi relativi alle "Civili abitazioni" si concentrano lungo due principali direttrici (nord/sud verso il fiume Esino ed est/ovest lungo la provinciale Falconara-Fabriano), sui margini della città collinare, nella campagna a sud/ovest.

Gli interventi artigianali più numerosi si attestano lungo la ferrovia con accentuazioni verso la Zipa. Altri interventi si sono collocati in corrispondenza della centrale elettrica, di via Roma e nel quartiere di S.M. del Piano.

La localizzazione delle nuove attrezzature commerciali ricalca sostanzialmente quella dell'artigianato, privilegiando gli attestamenti sulle principali strade d'accesso.

Se si esclude l'area della Zipa, si trovano nuovi insediamenti industriali nell'area del Verziere e del cascamiccio, a ridosso del tracciato ferroviario.

(si veda il dossier *Quantità edilizie*)

	AR	AU	CA	UA	UC	UI	Totale
1987	1300	17036	55684	38853	3134	59134	175141
1988	1530	81155	144389	42871	10236	49359	329540
1989	1343	66781	50433	46039	11668	36557	212821
1990	5406	22487	54172	17368	2578	29765	131776
1991		46692	49632	29845		25699	151868
1992	7400	38227	56104	25303	14317	14500	155851
1993	4096	8454	46842	26343		17819	103554
1994	5617	85822	36350	7600		16935	152324
1995	2352	33308	105813	13472	4046	179336	338328
1996	4132	21063	40578	54742	8437	41177	170129
1997	1278	3487	40854	10901	9221	19477	85219
1998	2731	13460	75452	9681	23840	119052	244215
1999		19148	87439	78562	17300	140151	342600
2000		78492	81679	94303	26066	174868	455408
2001	1000	9059	77947	2841	52899	152151	295896
2002		18031	127140	16204	184988	179085	525449
2003	1795	47438	56756	17208	91530	71146	285873
Totale	39980	610140	1187265	532137	460259	1326211	4155993

26

AR: abitazioni rurali

AU: altri usi

CA: civile abitazione

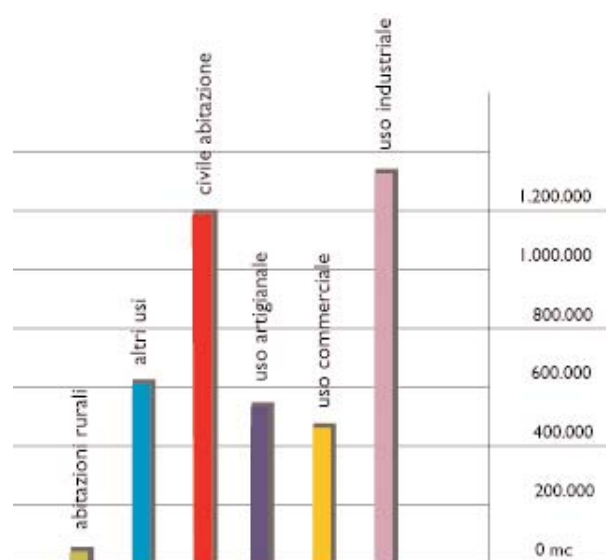
UA: uso artigianale

UC: uso commerciale

UI: uso industriale

Volumi concessionati e autorizzati dal 1987 al 2003 per destinazioni d'uso, per anno

(fonte: Sit Comune di Jesi)



Volumi concessionati e autorizzati dal 1987 al 2003 per destinazioni d'uso

(fonte: Sit Comune di Jesi)

	alloggi	vani abitabili
1987	121	566
1988	318	1493
1989	119	570
1990	134	626
1991	89	414
1992	122	581
1993	121	541
1994	74	349
1995	217	1228
1996	71	497
1997	99	469
1998	76	375
1999	183	540
2000	183	664
2001	142	609
2002	311	1188
2003	114	778
Totale	2494	11488

27

Numero di alloggi e vani abitabili concessionati e autorizzati

(fonte: Sit Comune di Jesi)

Un sondaggio sulla domanda di casa

Un sondaggio effettuato presso 7 agenzie immobiliari di Jesi restituisce un'immagine concorde sulle caratteristiche della domanda abitativa, che riflette il tipo di offerta esistente e le tendenze espresse dal mercato immobiliare negli anni recenti:

- si registra una domanda decisamente preponderante di alloggi piccoli e medio-piccoli, con 2-3 locali, dai 45 ai 70 mq (la percentuale delle domande di questo tipo viene stimata tra l'80 e il 90% di quella totale che si rivolge alle agenzie);
- questa domanda accomuna diverse componenti: coloro che non possono accedere ad alloggi più grandi per motivi di budget; i piccoli nuclei familiari; coloro che intendono acquistare per investimento; coloro che decidono di comperare a causa di un mercato dell'affitto scarso, con prezzi alti e anche selettivo nei confronti dell'affittuario (è il caso degli stranieri, che cominciano ad accedere al mercato della casa in proprietà);
- è in declino una domanda per appartamenti ampi, oltre i 100 mq;

- c'è una domanda minoritaria (alcuni la stimano attorno al 20% di quella totale) di abitazioni indipendenti, non soddisfatta dall'offerta di edifici nuovi e neppure di edifici da ristrutturare (la soluzione "casa isolata" in campagna risulta inaccessibile per i costi troppo elevati);
- non viene soddisfatta la domanda di alloggi da ristrutturare, sia per i costi alti, sia per le caratteristiche degli alloggi, troppo piccoli nel "centro storico" comunemente inteso, troppo grandi in campagna;
- la domanda privilegia decisamente le aree centrali o particolarmente accessibili e si "adatta" ad allontanarsi solo a causa dei prezzi.

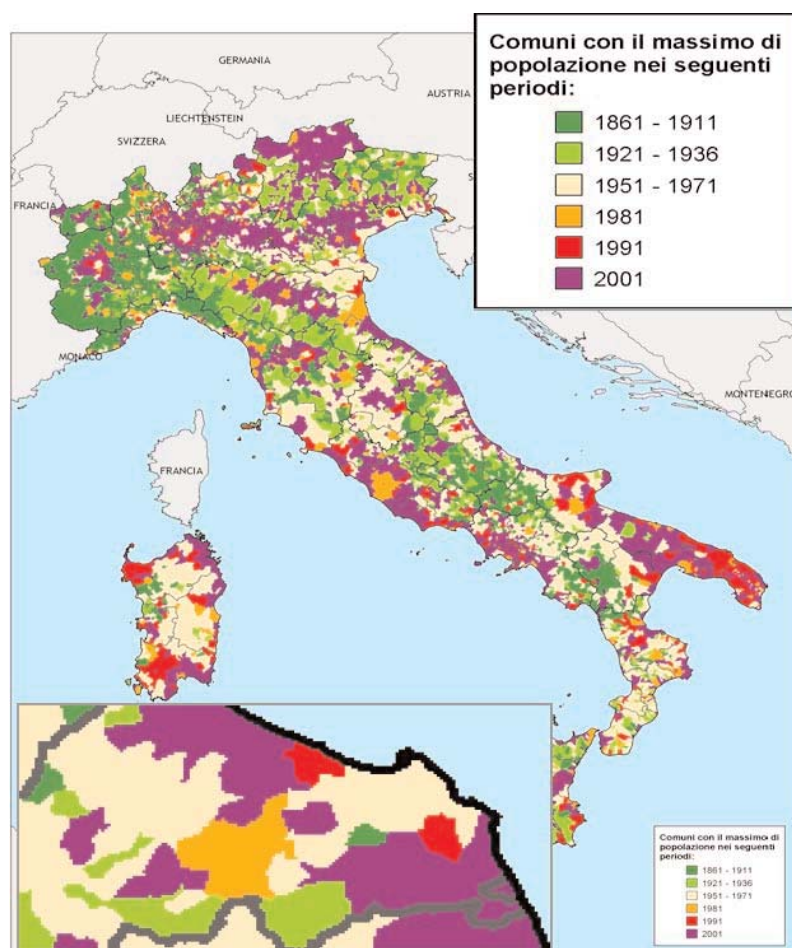
7 bis. Scenari demografici e abitativi

Dallo studio del profilo demografico di Jesi, messo a confronto con quello della provincia di Ancona e dell'Italia, sono emerse alcune caratteristiche proprie dei paesi a sviluppo maturo e demograficamente senili. Da un lato, si è rilevata una bassa mortalità in tutte le classi di età, un basso tasso di natalità, una crescente incidenza della popolazione anziana e, all'interno di questa, della componente femminile. Dunque, una piramide delle età come ibrido tra una prevalente forma a campana, dai contorni arrotondati e con base media, tipica di uno stato demografico stazionario, ed una forma a bulbo, con base più stretta, propria delle popolazioni in fase di regresso demografico. Dall'altro lato, si sono rilevati la presenza di una consistente e diversificata comunità immigrata e l'affermarsi di stili di vita comunemente riscontrati in situazioni metropolitane: nuclei familiari con un numero ridotto di componenti, presenza significativa di famiglie senza figli e di coppie non coniugate (si veda il capitolo "Popolazione" del Piano idea).

Allo scopo di delineare scenari futuri, l'evoluzione demografica della città di Jesi è stata successivamente esaminata con riferimento ai processi che stanno trasformando l'Europa, in quanto influenti sulle variabili locali.

Le dinamiche demografiche delle regioni dell'Unione Europea evidenziano una tenuta quantitativa e il progressivo invecchiamento della popolazione, ma anche la minor coerenza, in un contesto competitivo, dei fattori classici di sviluppo. Si delinea così un orizzonte frutto di lento incremento naturale e di imprevedibili saldi migratori dipendenti da uno sviluppo economico "territoriale", ovvero specificamente connotato dai fattori locali. Questi aspetti aprono interessanti prospettive per territori intermedi come le Marche.

Le Marche registrano una presenza di anziani sopra i 65 anni considerevolmente più elevata della media europea, ma di recente hanno anche registrato un saldo naturale positivo, pur non avendo mostrato nei decenni postbellici intensi processi di crescita. Una previsione demografica relativamente neutra rispetto alle condizioni attuali (proiezione del trend recente) prospetterebbe un incremento su base regionale entro il 2013 oscillante tra il 3 e il 6%. Il trasferimento "semplice" di questo andamento all'attuale popolazione di Jesi potrebbe significare un'oscillazione da 41.000 a 42.000 abitanti.



Massimo popolamento (Italia e dettaglio provinciale)

30

In sintesi, le considerazioni demografiche utili per impostare politiche urbanistiche e urbane sono che:

- a breve, a causa del processo di invecchiamento della popolazione, le trasformazioni qualitative avranno un'incidenza più consistente di quelle quantitative. Si tratta di un aspetto sostanzialmente fuori dalle possibilità di controllo delle politiche locali;
- sul dimensionamento quantitativo incideranno prevalentemente i flussi migratori, in parte causati dalla necessità di sostituzione della forza lavoro invecchiata, in parte legati al carattere sovralocale delle scelte residenziali. Quest'ultimo aspetto, soprattutto, può essere influenzato dalle politiche urbane e urbanistiche locali.

In questa prospettiva è utile osservare gli scambi di popolazione avvenuti negli ultimi anni tra Jesi e i comuni contermini.

	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)

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

Tipologia dei cambiamenti edilizi e demografici degli anni '90 nell'area vasta

(fonte: elaborazioni su dati Istat, Censimenti 1991 e 2001)

31

Negli anni '90, il rapporto andamento dell'offerta abitativa/andamento demografico non rivela una "anomalia" jesina: benché non si registri una situazione particolarmente dinamica, Jesi ha andamenti confrontabili con la media provinciale e rispecchia la condizione tipica dei centri maggiori (Ancona, Falconara), penalizzati rispetto ai territori intermedi (come mostrano le quattro classi di comportamento dei comuni dell'area vasta, i comuni in maggior crescita demografica individuano un'area sita tra Jesi, Ancona e l'aeroporto di Falconara; e si tratta dei comuni minori).

Tenendo conto del fatto che le destinazioni preferite dei flussi migratori non sono (tanto) le aree a maggior reddito o valore aggiunto, quanto quelle che mostrano una combinazione di fattori territoriali positivi (convenienze, amenità, valori), si può considerare la possibilità che Jesi nel prossimo quindicennio cresca in virtù della capacità di richiamare gli abitanti che negli ultimi decenni l'hanno abbandonata per la concorrenza abitativa dei comuni limitrofi e di attrarne altri, nuovi. Che, dunque, possa mirare ad attestarsi sui 42.000 abitanti, una soglia compatibile con l'infrastrutturazione primaria e secondaria che in questo arco di tempo è ragionevole poter garantire.

Nel decennio '91-01 a Jesi sono stati realizzati poco più di 1700 nuovi alloggi, con un trend che non si è ridimensionato in modo rilevante rispetto al passato: infatti, se la produzione edilizia degli anni '90 è stata di poco inferiore a quella degli anni '80, l'andamento complessivo dei due ultimi decenni è grossomodo paragonabile con quello, elevato, degli anni '70. L'offerta consistente non ha tuttavia impedito una flessione demografica, come si è visto. Il fatto che la percentuale di inoccupato sia rimasta nell'insieme allineata con i valori più bassi dell'area va messo in relazione con un signi-

ficativo aumento dei nuclei coabitativi, dovuto al ridursi della loro dimensione (da 2,8 nel 1991 a 2,5 componenti nel 2001, ora stabilizzato), che ha compensato la perdita di popolazione.

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). In particolare, 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; una domanda "sociale", portata da giovani coppie, immigrati e anziani.



	Alloggi convenzionati Imprese edili	Alloggi realizzati da IACP	Alloggi convenzionati Cooperative edilizie	Totale alloggi convenzionati (Cooperative, Imprese, IACP)	Alloggi realizzati da privati		
PEEP Erbarella (1976-81)			104	-	30	134	27
PEEP Monte Tabor (1975-82)			283	-	63	346	66
PEEP F. Piccittù sub C (1982-90)			128	53	66	247	107
PEEP F. Piccittù sub A-B (1978-80)			93	-	45	138	115
PEEP Comp. Paradiso 1 (1981)			166	-	-	166	-
PEEP 1 Comprensorio 4 (1981)			179	10	-	189	-
PEEP 2 Comprensorio 4 (1985-86)			241	65	-	306	346
PEEP Viale del lavoro (1990)			-	-	18	18	-
PEEP Comp. Paradiso 2 (1991-92)			34	-	-	34	-
PEEP Spina (1992)			19	-	-	19	-
PEEP Smia (1992-04)			177	-	58	235	45
Totale			1.424	128	280	1.832	706

Aree Peep 1975-2004: tipi di intervento e operatori

(fonte: Comune di Jesi, Servizio IV Urbanistica. Aggiornamento Giugno 2005)

33

Le conclusioni più rilevanti sembrano le seguenti:

- nell'andamento demografico e nelle dinamiche recenti della produzione edilizia non risulta un gap da recuperare sul versante dell'offerta o, più in generale, uno scostamento significativo di Jesi rispetto al contesto territoriale in cui si inserisce;
- 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.

In questo quadro un incremento della produzione edilizia difficilmente può risolvere tutti i problemi legati all'accesso e alla mobilità abitativa. Si delinea piuttosto l'opportunità di una politica "mirata" rispetto ai segmenti insoddisfatti della domanda, 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.

Cionondimeno rimane difficile prevedere gli esiti di tale politica. Infatti, 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. E' cioè difficile affermare che l'offerta in contesto urbano di case isolate o a schiera con giardino sia 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. 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. Aspetti che, ancora una volta, travalicano le possibilità delle politiche locali di modificare in maniera significativa i trend generali, integrati in molteplici e differenti reti relazionali.

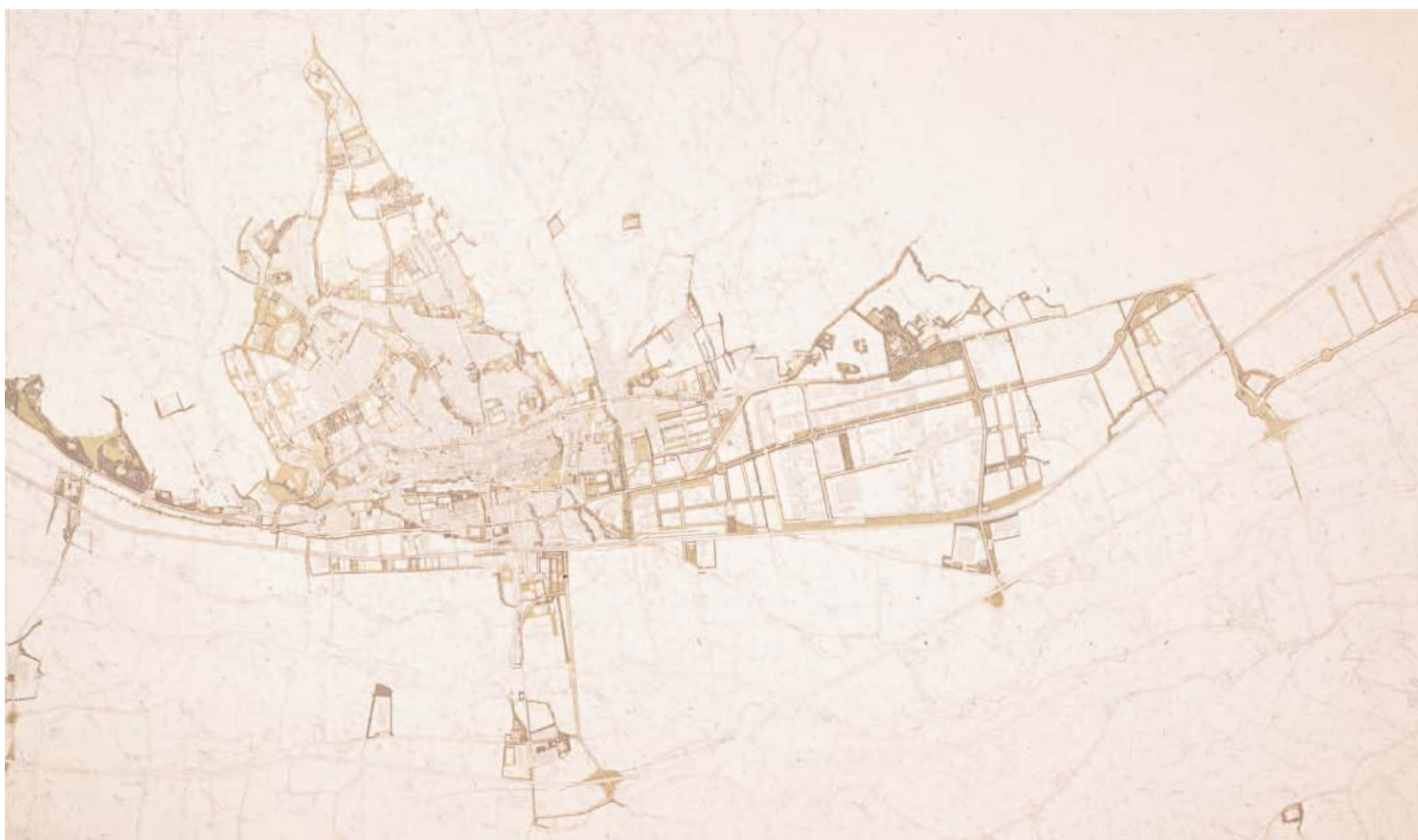
Sulla base di queste considerazioni e delle conseguenti cautele, tenendo anche conto dei caratteri e dei valori insediativi propri del territorio jesino, la Variante generale del Prg opera alcune scelte fondamentali: quella del contenimento dell'espansione tenendo i margini della città e della sua ulteriore riqualificazione interna; quella del rafforzamento e/o della creazione di nuclei di dimensione tale da consentire stili di vita "intermedi" tra quelli urbani e suburbani (frazioni e villaggi); quella di individuare le condizioni per "abitare la campagna" senza compromettere la produzione agricola e gli equilibri ambientali.

7 ter. Offerta e domanda di servizi e attrezzature

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 circa la pianificazione dei servizi introducendo (con particolare riferimento agli spazi aperti) l'idea dell'uso pubblico per aree di proprietà e gestione private.

L'immagine di quell'elaborato 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.



Progetto di suolo nel Prg 1987

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

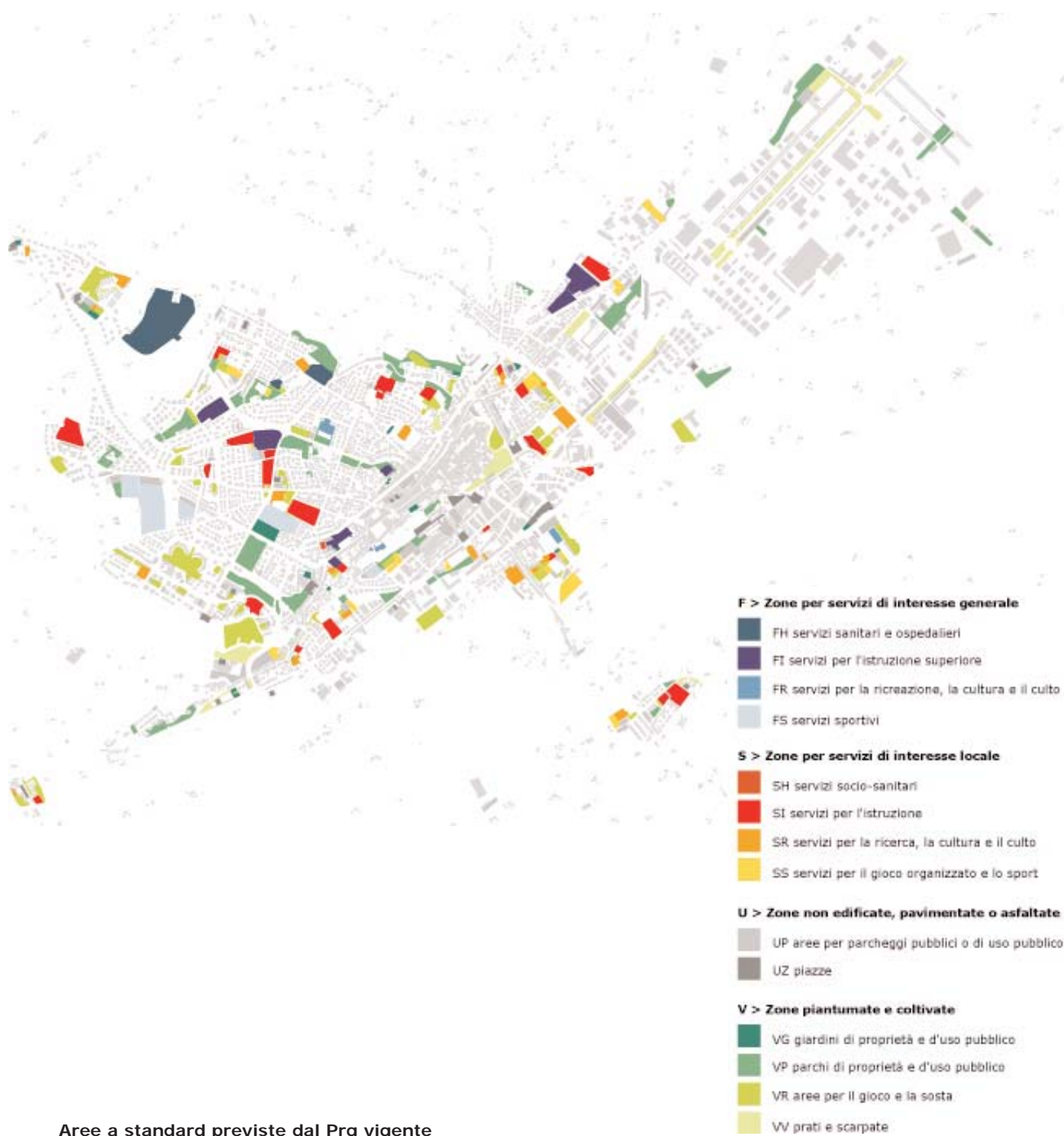
- l'azzonamento del Prg vigente distingue 4 zone: F zone per servizi di interesse generale; S zone per servizi di interesse locale; U zone non edificate, pavimentate e asfaltate; V zone piantumate e coltivate. Ciascuna delle 4 zone si articola in sottozone, ma non tutte rientrano tra gli standard. Restano 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.

Queste osservazioni suggeriscono la necessità per la Variante generale 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 che ha indicato la strutturazione del territorio jesino attraverso il sistema dello spazio pubblico. Suggestiscono anche di mantenere compiti di connessione e qualificazione ambientale ed ecologica agli spazi aperti, non a standard.



Aree a standard previste dal Prg vigente

	Dotazione minima (D.M.n.1444/1968)	Previsione PRG	Standard			Standard			Standard residuo	(rispetto al PRG)	
			(rispetto alla dot.min.)	(quota per 40.000 ab.)	(quota per 42.000 ab.)	(rispetto al PRG)	(quota per 40.000 ab.)	(quota per 42.000 ab.)			
SI istruzione	180.000	144.187	80%	3,6	3,4	113.573	79%	2,83	2,7	30.614	21%
SR culto e ricreazione	80.000	69.065	88%	1,76	1,67	59.351	86%	1,51	1,44	9.714	14%
SH attrezzature socio sanitarie		1.246				1.200	96%			46	4%
SS gioco organizzato e sport	360.000	133.402	134%	12,03	11,46	104.704	78%	7,12	6,78	28.698	22%
VG giardini		34.797				5.360	15%			29.437	85%
VR verde per il ristoro e la sosta		253.664				131.638	52%			122.026	48%
WV prati e scarpate		59.394				43.160	73%			16.234	27%
UP parcheggi	100.000	302.438	302%	7,56	7,2	130.286	43%	3,25	3,1	172.152	57%
UZ piazze		50.982		1,27	1,21	18.147	36%	0,45	0,43	32.835	64%
VP parchi (art.21 L.R.5 agosto 1992, n.34)	120.000	314.627	262%	7,86	7,49	129.786	41%	3,24	3,09	184.841	59%
Totale (21 mq/ab)	840.000	1.363.802	162%	34,09	32,47	737.205	54%	18,40	17,55	8.203	7%
FH servizi sanitari e ospedalieri	40.000	123.489	309%	3,09	2,94	115.286	93%	2,88	2,74	8.203	7%
FI servizi istruzione superiore	60.000	80.471	134%	2,01	1,91	99.270	123%	2,48	2,36	-18.799	-23%
VP parchi	600.000	Standard non quantificato individuato nel Parco dell'Esino									
FR ricreazione, cultura e culto		12.033		0,3	0,29	8.790	73%	0,22	0,2	3.243	27%
FS servizi sportivi		98.977		2,47	2,36	71.680	72%	1,79	1,7	27.297	28%
Totale (17,5 mq/ab)	700.000	314.970	45%	7,87	7,5	295.026		7,37	7,02	19.944	6%
Totale (38,5 mq/ab)	1.540.000	1.678.772	109%	41,97	39,97	1.032.231		25,77	24,57	645.541	38%

Standard urbanistico: dotazioni previste dal Prg vigente e realizzate

(fonte: Comune di Jesi - Piano attuativo dei servizi, giugno 1999 e Sistema informativo territoriale, aprile 2004)

37

Se si esamina lo stato di attuazione del Prg vigente, relativamente alle sole aree di interesse locale computate ai fini dello standard, si può osservare che complessivamente nella città sono stati garantiti 18,40 mq pro-capite per una popolazione di 40.000 abitanti (si è assunta questa soglia di riferimento per agevolare il confronto con lo scenario delineato: 42.000 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 fornisce altri motivi di riflessione. 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, risulta 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. Questo "squilibrio relativo" permane nonostante risulti alta la percentuale di attuazione del Prg per quanto riguarda scuole e attrezzature di interesse pubblico e, invece, piuttosto bassa quella per giardini, piazze, parchi e parcheggi (sotto la percentuale media di attuazione che si attesta sul 54%). Dunque, nonostante il "riequilibrio aggregato" ottenuto con l'attuazione delle previsioni del Prg, persistono alcune aporie nella dotazione "per legge" delle singole attrezzature di interesse locale.

E' evidente che i conti peggiorano se si riferiscono a una popolazione presunta di 42.000 abitanti, la soglia alta che viene indicata nello studio effettuato sugli "Scenari abitativi" di Jesi.

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 col-

lettivo), ma in parte sembrano contraddirlo. Infatti, viene da tutti sottolineata una carenza di parcheggi che il bilancio formale non mette in luce, il che mostra la parziale significatività di indicatori quantitativi convenzionali, datati nella concezione e indifferenti alle specificità locali.

Su scuole, attrezzature di interesse collettivo e parcheggi dovrà concentrarsi l'attenzione per migliorare la dotazione complessiva, raggiungendo il livello di 21 mq/ab richiesto dalla legge regionale.

Lo stato di attuazione del Prg vigente relativamente alle aree di interesse generale è meno soddisfacente. Il Prg, in maniera lungimirante, prevedeva in abbondanza aree per servizi sanitari/ospedalieri e di istruzione superiore, riservava spazi per sport e ricreazione/cultura/culto non richiesti dal decreto interministeriale, prevedeva il parco dell'Esino, proponendo un livello inconfondibile con la dotazione minima di standard generali dovuta per legge.

Sul bilancio pesa negativamente l'assenza di parchi urbani che, nel decreto interministeriale, incide per 15 mq/ab sui 17,5 mq/ab complessivi richiesti. Quelli che possono essere considerati tali a Jesi, contrassegnati dalla sigla VP, sono conteggiati tra i servizi di interesse locale.

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

38



Servizi e attrezzature esistenti
(comutate a standard)

Osservando la localizzazione dei servizi di quartiere è possibile individuare tre differenti e caratteristiche modalità di aggregazione:

- *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). Situazione particolare è quella della scuola materna e degli asili di via del Lavoro, da leggere invece in relazione alla zona industriale. 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;
- *Isole.* 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. E' il caso di Appennini alta (dove è presente anche la scuola media) e di Minonna (dove è presente anche la chiesa parrocchiale).

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

- 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) quasi raggiungendo il 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 due corsi del liceo classico (classico e socio-psico-pedagogico) 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 di alcune strade di 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 un'interessante concentrazione di attrezzature destinate al tempo libero (palestra Itass, palestra Assistedil, centro sportivo G.B. Pieralisi, palestre Blue Line, centro sportivo Il David, palestra Linea Club).

La caratterizzazione e la distribuzione di servizi e attrezzature censiti, così come emerge dalla tavola e dall'elenco che l'accompagna, sono state interpretate. Esito di questa interpretazione (che trascura gli episodi 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, selezionando alcune indicazioni del "progetto del suolo" del 1987, inserendo progetti in corso e ipotesi in discussione.

- *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-Picciù 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-Picciù 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.

- *I sistemi di quartiere Kolbe-Monte Tabor e 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 sistema di 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 a cavallo di tre importanti infrastrutture: ferrovia, asse sud, via Ricci.

- *I nuclei via Gola rossa e Minonna*

Sono presenti solo alcuni servizi di quartiere.



- sistema culturale del centro antico
- sistema ricreativo viale del Lavoro/via Ancona
- sistema sportivo di viale Cavallotti/via delle Nazioni
- sistema scolastico viale G. Verdi
- filamento verde via Papa Giovanni XXIII/Piccitu
- sistema verde Ventaglio/Foro Boario
- quartiere Erbarella
- quartiere Kolbe/Monte Tabor
- quartieri S. Maria del Piano/Prato
- nuclei
- servizi e attrezzature con area di pertinenza
- aree a standard di proprietà comunale

Sistemi: lettura integrata di servizi e attrezzature esistenti

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 e il verde urbano sono particolarmente apprezzati da ampi segmenti della popolazione jesina per le opportunità di socializzazione e di svago che offrono. Parchi, 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 (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 destinati ad un uso locale, lo scarso grado di infrastrutturazione complessiva e di investimento anche simbolico limita le possibili pratiche d'uso: 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 ricordati 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 nei parchi del Cannocchiale (il campo da calcio) e del Ventaglio (lo skatepark). Si tratta di dotazioni integrate e complementari 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 ed 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 di 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 (ed 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 le strade principali, 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 un'alternativa sostanziale particolarmente apprezzata rispetto ai grandi contenitori del loisir. I parchi sono tra i luoghi più frequentati, soprattutto per 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 per gli sport più comuni. Le strutture sportive annesse ai complessi scolastici, pur apprezzate, forniscono un servizio limitato a causa della ridotta fascia oraria di apertura.

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, perfino di incontri.

Gli oratori e i centri sociali. Conservano a Jesi 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 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. E' 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 ed occasioni (di incontro e di attività) più articolata che nel passato, sarebbe 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 Circostrizioni, 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 una 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.

8. Economia e lavoro

Il confronto delle dinamiche occupazionali del comune di Jesi con quelle della provincia di Ancona (49 comuni e 448.473 abitanti) e dello Jesino, l'area dei 20 comuni che fanno parte del Centro per l'impiego e la formazione (108.598 abitanti, 24,2% della popolazione provinciale), mostra andamenti positivi⁸.

Crescita occupazionale sopra la media provinciale, tiene anche l'industria

I dati 1991-2001 evidenziano un'interessante dinamica di crescita occupazionale (+15,3%), risultato di un netto rafforzamento del settore terziario (+22,4%, marcatamente superiore al dato provinciale +15,0%, e dello Jesino +15,6%) e di una buona tenuta dell'industria manifatturiera (+1,5%). La dinamica comunale nella manifattura si misura con la netta crescita dello Jesino (+6,9%) e il notevole rafforzamento dell'area anconetana (+12,0%). Questi andamenti positivi sono accompagnate da un rafforzamento della dimensione media delle unità locali: un dato in controtendenza rispetto a gran parte del Paese.

	Jesi			Jesino			Provincia di Ancona		
	AD 1991	AD 2001	Var. %	AD 1991	AD 2001	Var. %	AD 1991	AD 2001	Var. %
Agricoltura e pesca	106	47	-55,7	909	288	-68,3	2116	1413	-33,2
Industria	4.680	4.716	0,8	14.664	15.602	6,4	56.036	62.571	11,7
di cui industria manifatturiera	4.454	4.521	1,5	14.329	15.320	6,9	54.732	61.310	12,0
Costruzioni	778	932	19,8	2442	2884	18,1	10.295	12.248	19,0
Terziario	10.080	12.340	22,4	18.286	21.119	15,5	97.338	111.912	15,0
Totale	15.644	18.035	15,3	36.301	39.893	9,9	165.785	188.144	13,5

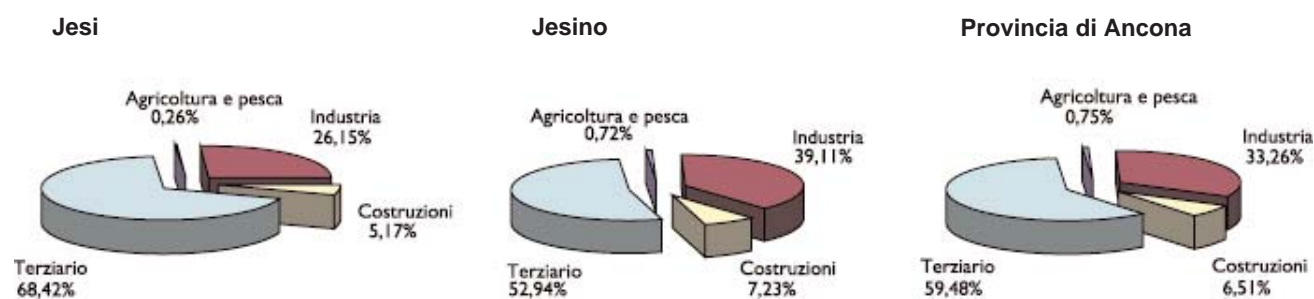
44

Addetti alle unità locali suddivise per macrosettore (a Jesi, nello Jesino e in Provincia di Ancona)

(fonte: Istat 2001)

Il peso specifico di Jesi è interessante: mentre in relazione alla provincia il suo peso in termini occupazionali rimane sostanzialmente immutato (da 9,43% nel 1991 a 9,58% nel 2001), in rapporto al contesto Jesino esso tende ad aumentare (da 43,09% a 45,20%). Un dato significativo se si pensa alla concorrenza sviluppata da alcuni comuni nell'offerta di nuove aree industriali (ad esempio Monsano e Maiolati Spontini). E' vero che il numero degli occupati nel settore manifatturiero mostra una flessione di Jesi nei confronti degli altri centri (da 31,08% a 29,51%), ma tale dato è ampiamente compensato dall'incremento di peso nel settore terziario (da 55,12% a 58,43%).

8. I 20 comuni dello Jesino sono: Camerata Picena, Castelbellino, Castelplanio, Chiaravalle, Cupra Montana, Filottrano, Jesi, Maiolati Spontini, Mergo, Monsano, Montecarotto, Monteroberto, Monte San Vito, Morro d'Alba, Poggio San Marcello, Rosora, San Marcello, San Paolo di Jesi, Santa Maria Nuova, Staffolo.



Percentuale di addetti per macrosettori (Jesi, Jesino, Provincia)

(fonte: Istat 2001)

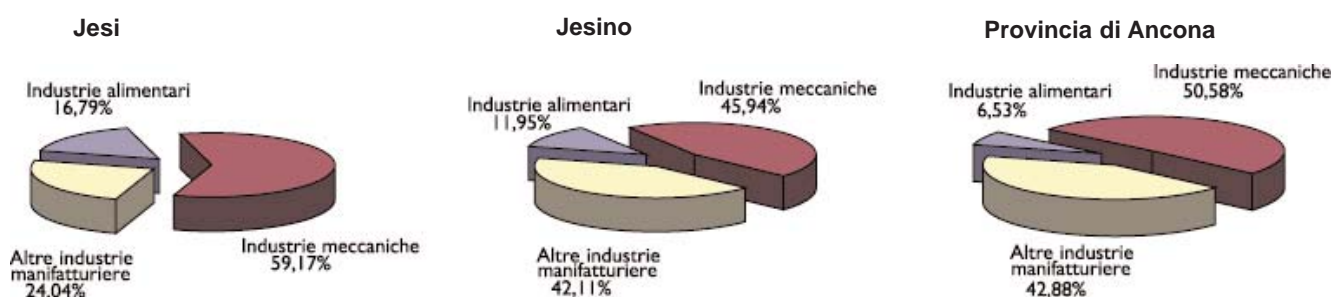
Il rafforzamento delle attività terziarie non è "post-industriale"

La composizione settoriale degli addetti al 1991 e al 2001 mostra il riequilibrio tra industria e servizi, a vantaggio di questi ultimi (la cosiddetta 'terziarizzazione'): il peso degli addetti al terziario sul totale degli addetti passa dal 64,4% del 1991, al 68,4% del 2001, ma l'indebolimento industriale di Jesi (dal 29,9% al 26,1%) ha un segno più accentuato rispetto a ciò che accade nell'intera provincia (che mantiene un 33,3% di addetti alla manifattura) e nell'area Jesina (39,1%). Jesi svolge un ruolo di riferimento territoriale, sia in relazione alle modalità insediative e gestionali della sua manifattura (l'area del Consorzio Zipa è un modello regionale), sia per quanto riguarda alcuni servizi tipicamente urbani nei quali la città evidenzia un primato non solo recente. E' questo il segno di uno sviluppo dei servizi fortemente connesso alla base produttiva industriale.

45

Profilo ancora multisetoriale, ma solo la meccanica segna un rafforzamento

Il profilo multisetoriale che caratterizza da anni il contesto manifatturiero di Jesi esce, almeno in parte, ridimensionato. Il comparto della meccanica (rappresentato dalle sottosezioni DJ, DK, DL e DM) è tra i pochi ad avere un segno positivo. I 2677 addetti in questo comparto al 2001 rappresentano una quota ormai maggioritaria degli addetti all'industria manifatturiera (il 59,21%, rispetto al 44,79% del 1991). Altre manifatture mostrano segni percentuali negativi e talvolta una riduzione consistente anche in valori assoluti (-298 addetti nelle industrie alimentari, -250 nel tessile, -135 nelle industrie conciarie, -82 in quelle chimiche).



Percentuale di addetti attività manifatturiere per settori (Jesi, Jesino, Provincia)

(fonte: Istat 2001)

Un distretto del consumo per la Bassa Vallesina

Gli anni '90 segnano una ristrutturazione del settore commerciale caratterizzata dall'affermazione dei supermercati e dei grandi magazzini e da una relativa specializzazione merceologica del centro storico. I dati sull'occupazione del settore registrano un +3,8% (un tasso di crescita quasi triplo rispetto a quello dello Jesino e maggiore di quello provinciale) e quelli relativi alle unità locali confermano una dinamica positiva per Jesi (+5,3%) a fronte di un segno negativo dello Jesino (-3,2%). La formazione di un vero e proprio distretto del consumo, imperniato su grandi piattaforme di vendita, sembra incidere profondamente sul territorio circostante.

Jesi polo bancario regionale e centro di servizi per un territorio più ampio

Le varie attività di servizio mostrano interessanti segnali di rafforzamento. È il caso delle attività bancarie e finanziarie (sezione J) che segnano un +39% di addetti (360 unità) e un +94% in termini di unità locali (passando da 73 a 142 nel decennio). In città, Banca Marche ha il suo centro direzionale oltre a 7 agenzie; la Banca Popolare di Ancona è presente con il proprio direzionale, 5 agenzie e uno sportello presso l'area Zipa. Sono inoltre presenti una ventina di banche regionali e nazionali, e la sola Unicredit ha 4 sedi. Jesi si conferma quindi polo bancario regionale, in linea con la vocazione storica di una città sede originaria di molti istituti marchigiani.

Le altre attività di servizio alle imprese (sezione K) mostrano un notevole rafforzamento sia in termini di addetti, +157,5% (1.660 unità), sia in termini di unità locali, +120% (456 unità). In questo dato pesa certamente l'ampia gamma di servizi considerati: da quelli 'poveri' (servizi immobiliari, di noleggio auto e macchinari), fino ai servizi a maggior contenuto di informazioni e di saperi (le attività di ricerca e sviluppo, quelle professionali). Le dinamiche occupazionali riscontrate in queste attività sono superiori, in termini percentuali, a quelle dello Jesino e dell'intera provincia.

Un'agricoltura in bilico

Il censimento Istat del 2000 rileva un totale di 759 aziende agricole, inferiore di 73 unità rispetto al dato del 1990. La superficie agricola totale si è ridotta di 450 ha dal 1990 al 2000, passando da 9.136,27 ha a 8.687,12 ha.

Le colture cerealicole, in particolare frumento duro, sono quelle prevalenti, rappresentano infatti l'84% dell'intera superficie coltivata. La tradizione agricola di Jesi era legata all'orticoltura, nella pianura in prossimità del fiume, grazie anche alla disponibilità di acqua per cui si ottenevano produzioni quantitativamente e qualitativamente elevate. Dal 1990 al 2000 tale attività si è notevolmente ridimensionata passando da 268 a 158 aziende.

La viticoltura ha subito un netto calo sia in termini di superficie vitata, da 374,35 ha nel 1990 a 186 ha nel 2000, sia di aziende, da 530 a 300. L'olivicoltura, in controtendenza rispetto al comparto viticolo, è in crescita con un incremento della superficie dal 1990 al 2000 di circa il 50%. Altro comparto di notevole rilevanza è quello zootecnico con interessanti allevamenti di bovini da carne, da latte ed avicoli. La maggior parte delle aziende che insistono sul territorio è a conduzione diretta del coltivatore. La manodopera viene reclutata internamente alla famiglia anche se i singoli componenti di solito svolgono attività remunerativa in altri settori.

Un dato sintomatico è quello derivante dall'analisi delle aziende per classe di età del capoazienda. 360 aziende, circa la metà del totale, sono condotte da persone con più di 65 anni, solo 51 hanno il capoazienda con meno di 40 anni: il rischio è quello di un "invecchiamento" del settore.

L'agricoltura biologica non è molto diffusa, mentre c'è un discreto interesse nei confronti dell'agricoltura a basso impatto ambientale, grazie anche ai finanziamenti comunitari.

La presenza di un solo agriturismo nel comune di Jesi, nonostante la rilevanza ambientale e paesaggistica del territorio, denota scarso interesse verso tale attività da parte degli operatori del turismo rurale.

In sintesi, emerge una situazione agricola caratterizzata da tante aziende di piccole dimensioni, inferiori a 5 ha, legate ad un'agricoltura convenzionale e non specializzata, che privilegia le colture a seminativo; di diverse aziende di medie dimensioni, fra i 20 e i 50 ha, con indirizzo produttivo misto, gestite da agricoltori professionali sensibili alle richieste del mercato ed agli aiuti della Comunità europea; da poche grandi aziende oltre i 100 ha, specializzate e tecnicamente avanzate

	Anno	Classi di superficie totale (ettari)									
		Senza sup.	< 1	1 - 2	2 - 5	5 - 10	10 - 20	20 - 50	50 - 100	> 100	Totale
Jesi	1990	-	114	155	245	150	77	59	16	16	832
Jesi	2000	-	108	146	226	122	70	63	10	14	759
Provincia Ancona	1990	10	3.106	3.211	5.825	3.604	1.886	916	240	145	18.943
Provincia Ancona	2000	55	2.529	2.710	4.507	2.711	1.531	921	212	178	15.354

Aziende per classe di superficie

(fonte: Istat 2000)

	Anno	Superficie agricola utilizzata				Arboricoltura da legno	Boschi	Superficie agraria non utilizzata		Altra superficie	Totale
		Seminativi	Coltivazioni legnose agrarie	Prati permanenti e pascoli	Totale			Totale	di cui destinata ad attività ricreative		
Jesi	1990	7.606,16	546,37	133,97	8.286,50	9,95	58,88	-	-	781,38	9.136,71
Jesi	2000	7.333,78	361,88	27,54	7.723,20	66,45	227,73	56,94	3,30	612,80	8.687,12
Provincia Ancona	2000	104.230,63	8.555,46	7.012,83	119.798,92	723,94	13.708,19	4.334,59	65,96	7.298,80	145.864,44

47

Superficie aziendale secondo l'utilizzazione (in ettari)

(fonte: Istat 2000)

	Anno	Conduzione diretta del coltivatore				Conduzione con salariati	Conduzione a colonia parziaria appoderata	Altra forma di conduzione	Totale generale
		solo con manodopera familiare	con manodopera familiare prevalente	con manodopera extrafamiliare prevalente	Totale				
Jesi	1990	694	23	38	755	49	28	0	832
Jesi	2000	665	8	17	690	69	0	0	759
Provincia Ancona	1990	16.059	732	532	17.323	1.068	552	0	18.943
Provincia Ancona	2000	13.591	424	127	14.142	1.193	14	5	15.354

Aziende per forma di conduzione

(fonte: Istat 2000)

Parallelamente a questa esiste una realtà agroalimentare con aziende di prestigio nazionale nel settore vitivinicolo e zootecnico che riescono a gestire l'intera filiera produttiva, passando dalla produzione alla vendita diretta al consumatore. Le aziende più importanti sono Agrivinicola Montecappone, Umani Ronchi, Fazi Battaglia, Colonnara, Moncaro, nel comparto vitivinicolo; Fileni e Garbini (gruppo Arena) nell'allevamento di avicoli (la sede della Fileni è stata spostata da Jesi a Cingoli per varie ragioni, da alcuni viene definita come la più grande azienda agricola italiana).

Queste aziende, oltre ad avere interessanti fatturati, assorbono una quota rilevante del mercato occupazionale (Garbini e Fileni occupano circa 2.000 persone).

La presenza dello zuccherificio Sadam, della centrale del latte Cooperlat, del gruppo Pieralisi, leader mondiale nella produzione di macchine per frantoi, della Angelini, della New Holland, per la fabbricazione di trattori, crea un indotto che si ripercuote sulle attività e sull'economia di tutta la Vallesina.

Il Comune di Jesi, pur non essendo sede fisica di alcune delle attività condotte dalle aziende citate, ha un ruolo centrale nella loro economia.

La politica comunitaria prevalente, la cosiddetta Pac, non ha favorito il legame tra impresa e territorio, in quanto ha spinto lo sviluppo dell'agricoltura regionale in direzione di una omologazione e standardizzazione dei modelli produttivi, allineandoli a quelli del centro-nord Europa (agricoltura estensiva e specializzata). Questo modello si discosta sensibilmente dalla tradizione agricola regionale caratterizzata dalla diversificazione delle produzioni, provocando una diffusa destrutturazione delle aziende che si sono progressivamente specializzate nella coltivazione di seminativi a basso impiego di lavoro (occupazione part-time) e ad elevato uso di capitali (meccanizzazione).

(si veda il dossier *Economia e forme territoriali*)

9. Paesaggio agrario

Competizione per l'uso del suolo

Una realtà agroalimentare con poche aziende specializzate e tecnicamente avanzate, di prestigio nazionale nel settore vitivinicolo e zootecnico, coesiste con un insieme di piccole aziende legate a un'agricoltura convenzionale e in sofferenza per l'invecchiamento dei conduttori.

I processi di riduzione della varietà colturale, favoriti dagli incentivi al seminativo della politica agricola comunitaria, sono all'origine dei processi di impoverimento organico dei suoli, da un lato, e dell'estensione dei fenomeni erosivi e franosi, dall'altro.

Alcune riconosciute "qualità di Jesi", legate al paesaggio agricolo, alla cultura e al turismo, mostrano segni di sofferenza. La crescita scarsa dell'offerta turistica e ricettiva indica che la "scoperta" turistico-culturale delle Marche avvenuta negli anni '90 vede Jesi ancora debolmente attiva. La scarsa presenza di aziende agricole biologiche (nonostante l'espansione del biologico costituisca uno degli obiettivi primari dell'Unione europea) e di 1 sola azienda operante nel settore agriturismo sono segnali che vanno nella stessa direzione e che assumono un valore significativo se considerati assieme al ridimensionamento del comparto ortofrutticolo per il quale Jesi ha ricoperto un ruolo leader.

Questo impasto contraddittorio mette la campagna al centro di una competizione che favorisce forme d'uso a macchia di leopardo, accostamento di usi del suolo ricchi (industrie di trasformazione, allevamenti, cave ...), impoveriti (case coloniche e usi agricoli non competitivi...), innovativi (colture biologiche, agriturismo).

Tre grandi partizioni

Il territorio di Jesi, che si estende su una superficie di circa 10.400 ha, è per l'83% campagna.

La campagna jesina è punteggiata da un consistente patrimonio edilizio le cui regole insediative e la cui tipologia conservano ancora, in gran parte, una coerenza con la forma del paesaggio agrario. Se la funzione residenziale tende a prevalere nella parte settentrionale compresa tra la valle del Granita e Monsano, nel fondovalle e nella parte meridionale del comune prevale la funzione produttiva in un quadro di maggiore rarefazione degli insediamenti.

Consistente e diffusa è anche la presenza di edifici abbandonati.

Il territorio è percorso da una fitta rete di strade pubbliche e da un'altrettanto fitta ramificazione di percorsi prevalentemente privati. L'insieme definisce un sistema estremamente articolato nato in funzione dell'uso agricolo e oggi disponibile a usi diversi: la viabilità di attraversamento, l'accessibilità agli spazi della residenza e del lavoro, la fruizione del paesaggio. La rete si configura quindi come un sistema a doppia velocità formato dai principali percorsi, asfaltati, e dalle strade di penetrazione, bianche.

L'assetto della vegetazione arborea esistente, la differenziazione delle colture e delle associazioni vegetali mostrano come la continuità ambientale affidata alla vegetazione di fondovalle e delle vallicole secondarie venga a mancare in corrispondenza delle grandi infrastrutture di fondovalle e delle zone industriali, come la consistenza e diversificazione del patrimonio arboreo sia indebolito nelle aree dedicate all'agricoltura intensiva. Nella estrema diversificazione colturale e conseguente varietà del paesaggio agrario spicca l'assenza di consistenti colture viticole che invece connotano i comuni vicini.

La variabilità geomorfologica incide fortemente sull'uso del suolo e concorre alla carat-

terizzazione di tre paesaggi agrari:

-il paesaggio collinare a nord del centro abitato, dove emerge la ridotta dimensione aziendale con fondi frammentati dalla presenza di più colture (seminativo, vite, olivo etc.);

- il paesaggio di pianura segnato dalla presenza del fiume, dove la maglia poderale si allarga ed i fondi sono di dimensioni più grandi. La coltura prevalente è quella cerealicola, ma sono ancora presenti le colture orticole, frutteti e vivai;

- il paesaggio collinare a sud del fiume, dove, più che in pianura, l'indirizzo produttivo dominante è quello cerealicolo.

La vitalità delle attività rurali è garantita dalla distribuzione uniforme e diffusa della popolazione e delle abitazioni.

I tre quadri ambientali, di secolare formazione, sono oggi sottoposti a differenti ma ugualmente profonde tendenze alla modificazione: a nord il territorio agricolo tende ad accogliere oggetti e attività che hanno relazione diretta con la città, quindi proliferazione puntiforme di insediamenti e funzioni legate alla residenza e al lavoro. Nella piana la competizione con le grandi funzioni produttive, commerciali, con gli spazi delle infrastrutture e della logistica tende ad erodere consistenti parti del territorio agricolo e a trasformare radicalmente il paesaggio con impatti significativi anche sull'equilibrio ambientale. A sud, l'impovertimento del paesaggio prodotto dall'accorpamento delle particelle e da una gestione agronomica tesa verso il massimo sfruttamento dei suoli, ha avuto come esito un indebolimento del sistema ecologico e della stabilità geologica con conseguente vulnerabilità.

10. Relazioni territoriali

Dotazioni e prestazioni

Preliminarmente si può affermare che il *rango* di una città ha a che fare con un determinato insieme di strutture e di attività che nel corso del tempo l'hanno *dotata* di un certo livello di attrezzature. Ma poi occorre considerare che le dotazioni sono un indicatore assai parziale se non viene posto in relazione con i comportamenti effettivi delle diverse attività ad esse riferite, ossia con le loro *prestazioni*. Ad esempio: un centro sportivo rappresenta certamente una dotazione della città, ma osservare anche le prestazioni sportive presenti a Jesi consente di esibire - per quanto riguarda discipline come il basket o la pallavolo - la significativa presenza di alcune squadre nelle maggiori serie nazionali; alcune imprese nel ramo della viticoltura sono una dotazione del patrimonio produttivo jesino, ma i risultati raggiunti da alcune qualità di Verdicchio dei Castelli a livello internazionale aprono ad una maggiore comprensione del rango internazionale di Jesi.

Lo spettro di attività considerate per individuare il rango di Jesi è assai ampio e viene proposto accorpando le diverse funzioni secondo insiemi che hanno un carattere autoevidente (funzioni culturali, direzionali, produttive, distributive e sociali). Come ogni suddivisione e classificazione anche questa risponde a criteri discrezionali, ma presenta almeno il vantaggio di non limitare lo spettro di attività a quelle esclusivamente di tipo economico o 'strategico' (nel senso di attività e attrezzature eccellenti a supporto del sistema produttivo urbano). Una classificazione ampia di questo genere sembra più rispondente ad una concezione ricca della sviluppo, che tende a qualificarsi proprio nella possibile valorizzazione di 'capitali' compositi (capitale sociale, capitale fisso, capitale culturale, capitale imprenditoriale ecc.).

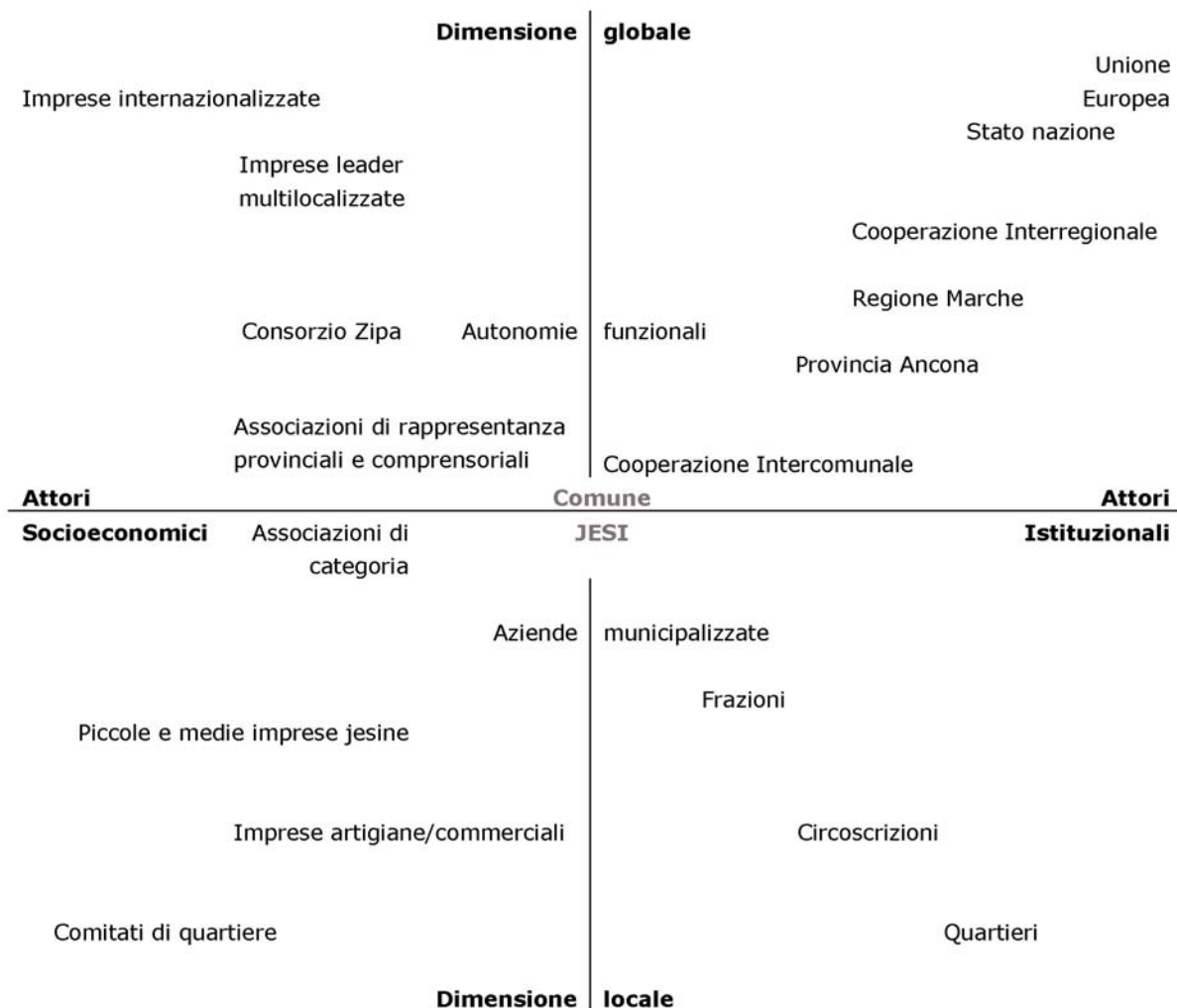
FUNZIONI	RAGGIO D'AZIONE					JESI DOTAZIONI/PRESTAZIONI
	URBANO livello 1	MICROREGION. livello 2	REGIONALE livello 3	MACROREGION. livello 4	MONDIALE livello 5	
CULTURALI						
Saperi/conoscenze	Istruzione primaria...	Istruzione secondaria e istruzione superiore specializzata	Istruzione Universitaria e istituti di ricerca		Poli di eccellenza nella formazione e ricerca	Università: distacco corsi di laurea di "Scienze dei servizi giuridici" e "Servizio sociale" (livello 2-3) Univ. di Macerata e Univ. Politecnica delle Marche; Fondaz. Colocci Scuola di alta cucina (livello 5) Scuola di musica (livello 3-4)
Religione/culti	Luoghi di culto e sedi di elaborazione dottrinale di vario raggio					Diocesi di Jesi (Livello 2)
Arte/spettacoli	Centri culturali e musei locali...	Teatri e centri di elaborazione artistica Festival...		Centri di elaborazione artistica eccellenti		Teatro Pergolesi (livello 3-4) Festival Pergolesi-Spontini (Agosto/Settembre)
Mass media/editoria	Quotidiani cittadini Radio Locali...		TV locale Editoria locale...	Network televisivi nazionali/internazionali Grandi editori...		Corriere adriatico (redaz. di Jesi) Radio Vallesina TV Centro Marche
Tessuto civile	Associazioni locali (culturali, ambientali, artistiche, sportive, di volontariato ecc.)	Associazioni di valenza sovra-locale			-	Denso tessuto associativo locale
Beni culturali/paesaggistici	Beni culturali e paesaggistici di valenza regionale e/o riconosciuti internazionalmente					Centro storico (livello 3-4) Paesaggio agrario (livello 4) e produzione vinicola (livello 4-5) Parco urbano (livello 3)
DIREZIONALI						
Governo e P.A.	Enti locali e strutture amministrative...	Enti locali/sovralocali	Enti regionali	Agenzie di governo e strutture amministrative di ordine superiore...		3 Circoscrizioni
Apparati politico/sindacali	Sedi locali, regionali e nazionali di partiti e varie associazioni sindacali e di rappresentanza sociale					Camera del lavoro di Jesi (livello 2)
Difesa/sicurezza	Stazioni CC e polizia...	Comandi territoriali di corpi specializzati...		Basi e logistica di livello superiore...		
Servizi finanziari	Sportelli bancari e assicurativi...	Agenzie sovralocali e centri direzionali Servizi finanziari non banali		Head quarter di agenzie sovralocali Piazze finanziarie		Direzionale banche (livello 3) Sportelli bancari (livello 2-3)
Servizi alle imprese/R&S	Servizi alle imprese banali, consulenze ordinarie, noleggio macchinari	Servizi alle imprese non banali (R&S, innovazione tecnologica, consulenze strategiche ecc.)		Servizi alle imprese particolarmente qualificati e sofisticati (intermediazione finanziaria, pubblicità)		Co.m.i.t. - Consorzio marchigiano per l'innovazione tecnologica
Fiere e convegni	Infrastrutture fieristiche ed espositive locali	Infrastrutture fieristiche ed espositive sovra-locali, Centri congressi		Fiere di rilievo internazionale		Centro Congressi Perialisi c/o Hotel Federico II (livello 3-4)
PRODUTTIVE						
Apparato produttivo	Artigianato e piccole e medie imprese con mercato locale	Piccole e medie imprese manifatturiere con mercati di scala locale/sovralocale/regionale		Sistemi di imprese o imprese medio/grandi con mercati di sbocco nazionali/internazionali		Consorzio ZIPA (livello 3) Imprese leader , ad esempio Perialisi (livello 5); Fileni e Garbini (gruppo Arena) (livello 4)
Mercato del lavoro	Domanda delle imprese e offerta di lavoro entro i raggi di pendolarità giornaliera		Domanda/Offerta lavoro con pendolarità settimanale	Domanda/Offerta lavoro altamente qualificato Pendolarità		Centro per l'impiego e la formazione (livello 2)
DISTRIBUTIVE						
Mobilità persone	Azienda locale dei trasporti, stazione Fs...	Azienda/consorzio trasporti intercomunali	Aeroporto (voli nazionali) Stazione con fermata treni ES		Aeroporto internazionale, grande porto navigazione civile	Aeroporto "Raffaello Sanzio" di Falconara - Ancona (livello 3-4) Stazione e treni ES (livello 3-4)
Mobilità merci	Scali merci locali	Interporti e logistica di bacino sovralocale	Interporti e logistica di scala macroregionale		Gateway globali	Interporto (livello 3-4) Scalo merci (da livello 2 a livello 3-4)
Telecomunicazioni	Nodi locali e regionali di reti telefoniche, telematiche...			Teleporti, nodi di comunicazione internazionali		
Commercio ingrosso/grande distribuzione	Grande distribuzione generalista e specializzata, grossisti...		Mercati generali, grossisti	Fiere, Imprese di import./export	-	Distretto grande distribuzione (Livello 2-3) Campionaria Vallesina (1 settimana di maggio) (livello 2/3)
Commercio dettaglio	Commercio al dettaglio specializzato e non, mercato immobiliare locale, professionisti...			Offerta di bei e servizi rari		
SOCIALI						
Servizi socio-sanitari	Ambulatori e servizi di base...	Strutture ospedaliere....	Strutture ospedaliere di livello regionale...	Polo sanitario specialistico...	Funzioni sanitarie eccellenti...	Ospedale (livello 2/3)
Turismo e tempo libero	Palestre, discoteche, cinema...	Agenzie turistiche, alberghi, offerta ricettiva diversificata, strutture sportive, gestori di impianti...		Catene di alberghi...	-	1 Albergo **** (livello 3/4) più 3 Alberghi *** (livello 1 e 2/3) Enoteca regionale (livello 3) Cinema multisala (livello 2) Centro sportivo (livello 2) Squadre in serie nazionali Virtus basket, pallavolo, ecc. (livello 4)

Tipi di funzioni e livelli territoriali: dotazioni/prestazioni di Jesi

Jesi presenta un set di dotazioni piuttosto originale e diversificato, evidenziando però sottodotazioni in campi e settori, alcuni dei quali rappresentano un consistente limite per un rafforzamento della città e del suo ruolo territoriale. Tale giudizio riguarda, solo per fare alcuni esempi: il campo della *ricettività* e delle sue possibili articolazioni (quindi non solo alberghiera in senso stretto); il campo della formazione e della ricerca; almeno parzialmente, il campo delle *attrezzature sportive*; le attività *direzionali e dei servizi al sistema produttivo*, come quelle legate al settore fieristico/espositivo o - in forma meno pronunciata - a quello connesso delle attività convegnistiche e congressuali.

Jesi presenta alcune eccellenze invidiabili e peculiari che appaiono ancora poco sostenute da un sistema locale in grado di valorizzarle. Ad esempio: il *paesaggio rurale e l'economia della campagna* (percorsi enogastronomici, le strade del vino, un turismo di qualità); il *ruolo territoriale della città storica* (e non solo di un tradizionale 'centro storico') che può qualificarsi in un modello economico e culturale integrato a quello dei Castelli; alcune esperienze nel campo della *formazione qualificata* (dalla scuola di cucina, ai primi percorsi universitari). Ma, per altri versi, anche il *denso tessuto civile e associativo locale* non sembra ancora pienamente valorizzato all'interno delle politiche culturali e nelle nuove politiche di welfare locale.

Queste note invitano a guardare al rango dimensionale e funzionale della città in termini dinamici e transcalari; ogni riduzione esclusiva dei processi in corso ad una sola delle componenti richiamate rischierebbe di essere fuorviante, incapace di misurarsi con l'articolazione e la varietà dei mutamenti in corso e difficilmente in grado di cogliere le opportunità che si possono aprire di fronte ai tanti attori della governance territoriale.



Il reticolo degli attori della governance territoriale

Comune cerniera fra diversi sistemi territoriali

Alcune politiche di coordinamento tra realtà locali mostrano che Jesi è un comune cerniera.

E' il comune capofila dei 19 che gestiscono in forma associata lo Sportello unico per le attività produttive e partecipa al CIS-Consortio intercomunale servizi della Vallesina per l'informatizzazione; fa parte del Distretto industriale della meccanica dell'alta e media valle dell'Esino (16 comuni) e rientra in uno dei 10 Sistemi turistici locali; ha partecipato al Patto territoriale delle valli ed è tra i promotori del Patto territoriale agricoltura di qualità; è nel Prusst dell'area urbana di Ancona; è comune capofila per la media Vallesina firmatario del Protocollo d'intesa fra i comuni dell'alta, media e bassa Vallesina per la costruzione di progetti coordinati di Agenda 21.

Si tratta di altrettante reti di relazione, non coincidenti l'una con l'altra, che concorrono a delineare l'identità plurima di Jesi e la sua posizione baricentrica nella regione. Progetti importanti di scala interregionale e nazionale investono il suo territorio: il progetto Quadrilatero infrastrutturale Marche-Umbria e, soprattutto, il progetto di spostamento da Falconara dello scalo merci all'interno del riordino del Nodo di Falconara.

Il Piano di inquadramento territoriale della regione Marche (approvato nel febbraio del 2000) considera di importanza nazionale il telaio costituito dalla autostrada A14, dalla SS16 Adriatica e, trasversalmente da nord a sud, dalle direttrici Fano-Siena-Grosseto, Ancona-Perugia (tramite la SS76 Vallesina), Civitanova-Macerata-Foligno, Ascoli-Rieti-Roma. Proponendo il potenziamento della direttrice Ancona-Perugia, indica come strategici i collegamenti tra porto di Ancona, autostrada A14, interporti di Jesi e Orte, superstrada Cesena-Orte, aeroporto di Falconara, rete ferroviaria della dorsale costiera adriatica.

Un'impostazione sovralocale del Piano idea

Il rango e il sistema di relazioni territoriali in cui Jesi è inserita sono più complessi di quanto lascerebbe supporre la dimensione demografica della città.

Rispetto alla Jesi di soli 10-15 anni fa, la città di oggi sembra mostrare un salto di scala nell'organizzazione territoriale che prende corpo sia nel mutamento degli assetti insediativi in fase di definizione, sia in nuove dinamiche relazionali, non più circoscrivibili all'interno della città compatta.

Si possono individuare almeno tre forme di questo salto di scala:

- un salto di scala - *territorialmente contiguo* - verso il mare. E' il prender corpo di quello che è stato chiamato il *Corridoio dell'Esino* (a partire dal Piano territoriale regionale) e che rimanda alla tradizionale immagine del "pettine" marchigiano formato dalla dorsale Adriatica e dal sistema longitudinale delle valli. Ma solo rispetto a pochi anni fa, la Bassa Vallesina assume i tratti ancor più marcati di una piattaforma infrastrutturale e produttiva strategica per l'intero territorio regionale. Da Jesi verso il mare, la conurbazione tenderà nei prossimi anni a saldarsi, imponendo scelte calibrate sia da un punto di vista ambientale (il Pit suggerisce di affiancare biocanali di rigenerazione ambientale alla viabilità a scorrimento veloce), sia per quanto riguarda le opportunità di riqualificazione urbana dei diversi centri;

- un salto di scala - *territorialmente discontinuo* - verso nuovi rapporti reticolari. E' il prender corpo di un reticolo urbano marchigiano (e centro italico), espressione di nuove dinamiche territoriali determinate sia dal mutamento nei rapporti reciproci tra le città (ad esempio, nel mutamento dei pesi demografici ed economici; ma anche nei profili più o meno attivi delle loro amministrazioni locali), sia dai reticoli relazionali che si formano a partire da una più spiccata territorializzazione di alcune funzioni importanti (ad esempio: l'università che attiva strategie di decentramento selettivo, ma

anche agenti territoriali più tradizionali, come la Zipa che ha storicamente attivato una strategia policentrica);

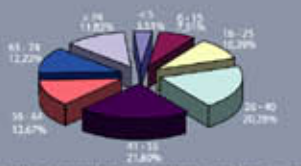
- un salto di scala - *territorialmente proiettato* - attraverso reti lunghe. Sono le forme e i modi con i quali oggi le città stanno nel mondo, si connettono ai circuiti dello scambio economico e culturale nazionale e globale. Anche qui è possibile rilevare mosse ed effetti di natura diversa. Essi possono riguardare: gli scambi e i gemellaggi tra amministrazioni e città europee (Jesi è gemellata con una città francese e una tedesca); la partecipazione di Jesi a reti associative le più diverse (culturali, economiche, sportive ecc.) e alle differenti scale: nazionali o transnazionali; le strategie di marketing di un prodotto di qualità (il Verdicchio dei Castelli viaggia nel mondo con il marchio 'Jesi' stampato su ogni bottiglia). Ma Jesi e il suo sistema locale sta nel mondo anche grazie al ruolo propulsivo di alcune aziende *multiplant* (si pensi ad un'azienda leader come Peralisi e alla sua localizzazione in più continenti). Certo tali mosse transcalari riguardano innanzitutto i singoli attori economici, ma sarebbe un errore non cogliere il loro ruolo effettivo e/o potenziale di emissari di una località. Anche in questo modo Jesi si relaziona al mondo.

Le proposte della Variante generale al Prg, delineate nel loro carattere programmatico attraverso il Piano idea, si collocano in questa prospettiva: intendono confrontarsi con i problemi locali e con quelli territoriali, aprendo al confronto sulle scelte inerenti alle centralità, alle dotazioni e prestazioni di infrastrutture e servizi, all'ambiente e alla campagna, all'offerta di aree per residenza e attività economiche.

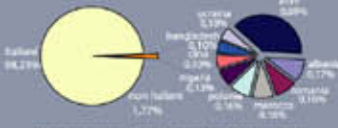
Se il Prg degli anni '80 ha segnato la ristrutturazione della città "composta" entro i confini comunali, questo nuovo intende ridisegnare le relazioni con il territorio allargato.

(si vedano i dossier *Relazioni territoriali e sviluppo locale; Contributi per l'Agenda strategica. Le geografie dello sviluppo*).

La città alta



Peso percentuale della popolazione residente per classi di età (Fonte: Uff. anagrafe - Comune di Jesi 2004)



Peso percentuale della popolazione immigrata per nazionalità sul totale dei residenti

La città storica



Peso percentuale della popolazione residente per classi di età (Fonte: Uff. anagrafe - Comune di Jesi 2004)

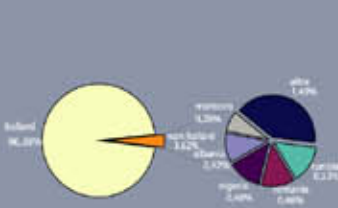


Peso percentuale della popolazione immigrata per nazionalità sul totale dei residenti

La città della piana



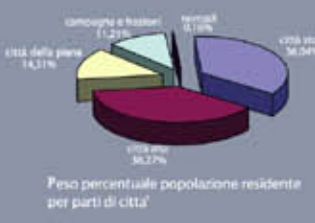
Peso percentuale della popolazione residente per classi di età (Fonte: Uff. anagrafe - Comune di Jesi 2004)



Peso percentuale della popolazione immigrata per nazionalità sul totale dei residenti

Jesi La popolazione di Jesi per parti di città e territorio

parti	totale abitanti	di cui stranieri	< 5	6-15	16-25	26-40	41-55	56-64	65-74	> 74
città storica	14388	1023	643	1008	1256	3426	2649	1562	1810	2034
città alta	15278	270	536	1117	1588	3098	3330	1936	1867	1806
città della piana	5714	207	285	407	593	1408	1058	575	715	673
campagna e frazioni nomadi	4411	172	211	334	466	994	949	472	528	457
totali	39855	1672	1675	2866	3903	8926	7986	4545	4920	4970



Peso percentuale popolazione residente per parti di città

La campagna e le frazioni



Peso percentuale popolazione residente per classi di età (Fonte: Uff. anagrafe - Comune di Jesi 2004)

Peso percentuale popolazione immigrata per nazionalità sul totale dei residenti

Il territorio jesino può essere scomposto in quattro grandi parti: la città alta (la parte residenziale di collina), la città storica (il centro allargato di Jesi), la città della piana (la sinamica componente di valle proiettata in un sistema di relazioni regionali), la campagna e le frazioni (la parte rurale e i nuclei insediativi che vi si distribuiscono).
La città storica e la città alta incidono ciascuna per poco più di un terzo della popolazione totale. Nella città della piana (poco meno di 6.000 abitanti), nella campagna e nelle frazioni (circa 4.500 abitanti) vive il restante 25%.
La composizione demografica delle diverse parti non è omogenea. Le fasce "sensibili" della popolazione - bambini in età prescolare, anziani, immigrati e stranieri - si concentrano soprattutto nella città storica. Questa accoglie il 40% dei bambini sotto i 5 anni e degli anziani sopra i 74, e quasi i 2/3 degli stranieri. Nella città alta prevalgono, invece, le classi della popolazione in età lavorativa.

Il volto plurale della società jesina

Mappa delle fasce sensibili della popolazione classi di abitanti < 5 anni e > 74 anni



Bambini e anziani una distribuzione non omogenea



Classe di età: < 5 anni (Fonte: Uff. anagrafe - Comune di Jesi 2004)

Classe di età: > 74 anni

Mappa delle principali comunità di immigrati



Una composita società multietnica



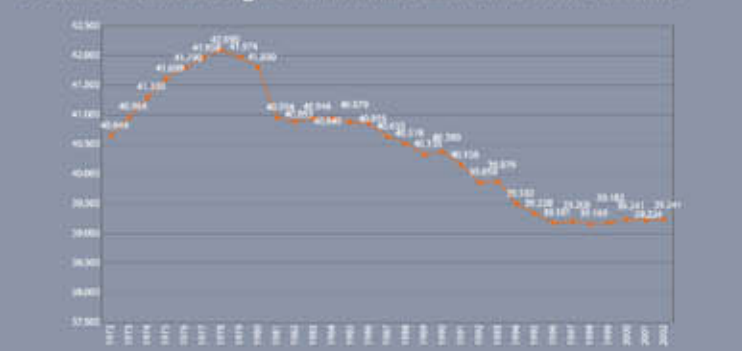
Popolazione non italiana sul totale della popolazione residente (Fonte: Uff. Anagrafe - Comune di Jesi 2004)

Nazionalità di provenienza sul totale della popolazione non italiana

Mappa dell'immigrazione per nazionalità di riferimento



39 mila abitanti: una soglia dimensionale stabile nell'ultimo decennio



Popolazione residente: serie storica 1971 - 2002 in valori assoluti (Fonte: Istat e Uff. Anagrafe - Comune di Jesi 2003)

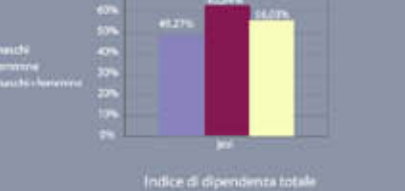
La composizione demografica di Jesi mostra le caratteristiche tipiche dei paesi a sviluppo maturo, contraddistinti da processi di invecchiamento della popolazione. La "piramide" per classi d'età si restringe alla base, in corrispondenza delle componenti più giovani, mentre cresce l'incidenza della popolazione anziana e, all'interno di questa, della componente femminile.



Popolazione residente: piramide delle età (Fonte: Uff. Anagrafe - Comune di Jesi 2003)

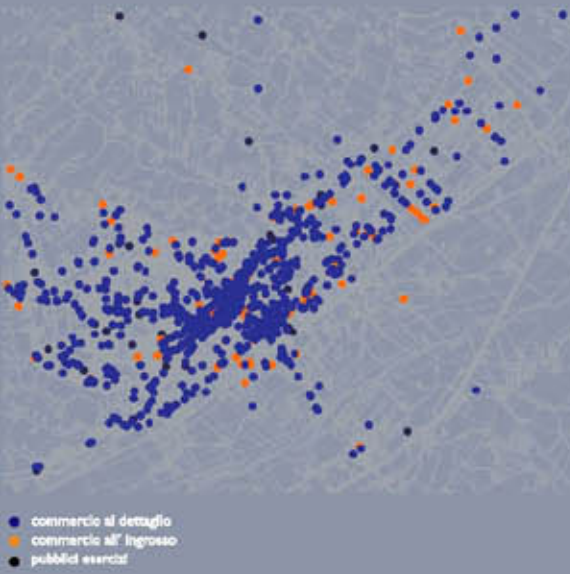


Età media della popolazione



Indice di dipendenza totale

Mapa delle unità commerciali
(Fonte: dati Sit - Comune di Jesi)



Corso Matteotti: un centro commerciale naturale



Jesi occidentale: le piattaforme commerciali



L'economia nello spazio urbano



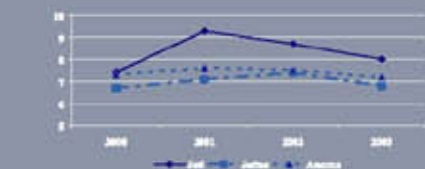
L'area urbana compatta di Jesi presenta al suo interno una spiccata divisione spaziale del lavoro, con l'emergere di alcuni addensamenti specializzati. Ad oriente, verso il mare, trova localizzazione un vasto agglomerato produttivo di tipo artigianale, nella parte più prossima al centro della città: di tipo industriale, più all'esterno con il grande insediamento del Consorzio Zipa. Nella città storica e nella parte occidentale di Jesi si evidenziano le molteplici forme spaziali delle attività commerciali: quelle al dettaglio, a partire dal corso Matteotti; quelle organizzate in grandi piattaforme commerciali, come in prossimità dell'asse sud in un'area di trasmissione funzionale.

Jesi orientale: l'agglomerato produttivo

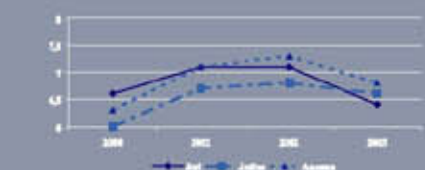


Nell'agglomerato produttivo insiste l'area della ZIPA con una superficie territoriale di quasi 1.800.000 mq. Alla grande estensione di questo insediamento corrisponde un profilo economico composito. Nell'area sono insediate imprese industriali artigiane, oltre ad imprese del servizi come il quartier generale della Banca Popolare di Ancona (500 dipendenti). Le imprese sono di diversi settori con la preminenza delle unità del comparto della meccanica: il 30% delle circa 80 imprese industriali e artigiane presenti. La dimensione in termini di addetti delle imprese manifatturiere è prevalentemente piccola, ad eccezione di poche imprese maggiori come la New Holland che produce trattori (840 addetti), o la Nuova MAIP del gruppo Pirelli specializzata in macchine agricole (192 addetti).

Tasso di natalità a Jesi, nella Jesina e in provincia di Ancona 2000-2003



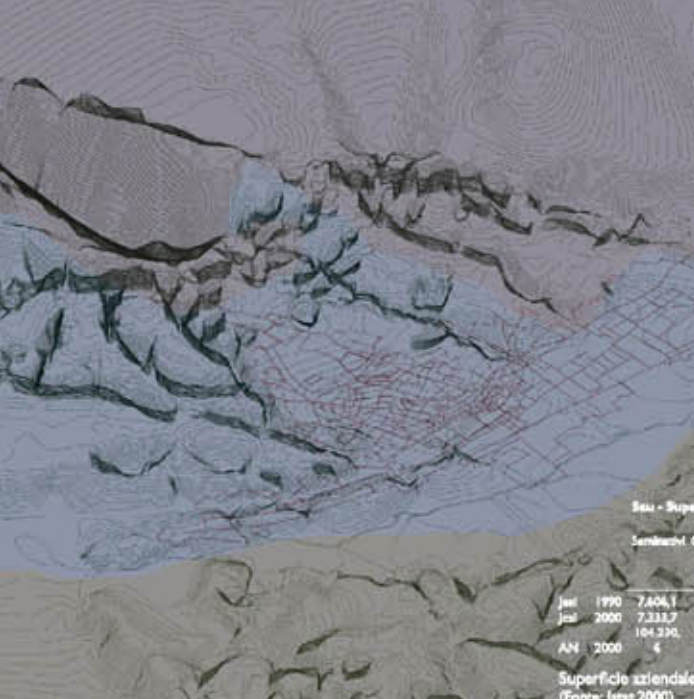
Tasso di mortalità a Jesi, nella Jesina e in provincia di Ancona 2000-2003



Mapa delle unità dei servizi all'economia locale
(Fonte: dati Sit - Comune di Jesi)



Le fasce del territorio agrario



Classi di superficie totale (Ha)

Comune	Anno	Senza superf. < 1											100 ed oltre	Totale
		1-2	2-3	3-5	5-10	10-20	20-50	50-100						
JESI	1990	114	155	245	150	77	59	16	16	832				
JESI	2000	106	146	224	122	70	63	10	14	752				
AN	1990	16	3.106	3.311	5.805	1.404	1.884	916	340	145	18.943			
AN	2000	55	2.529	2.710	4.507	1.211	1.331	921	212	178	15.354			

Aziende per classe di superficie totale (in ettari)	
(Fonte: Istat 2000)	
Jesi 1990	7.406,1
Jesi 2000	7.333,7
AN 2000	104.290

Comune	Anno	Superficie agricola utilizzata					Altre superficie	Totale
		Seminativi	Coltivazioni agrarie	Prati permanenti e pascoli	Tavoli	Altre		
Jesi	1990	546,3	173,9	8.286,5	9,9	58,8	781,3	9.136,7
Jesi	2000	341,8	27,5	7.723,2	66,4	207,7	36,9	8.487,1
AN	2000	8.553,4	7.012,8	119.798,9	723,9	13.706,1	1.394,5	145.964,4

Un profilo economico in chiave territoriale



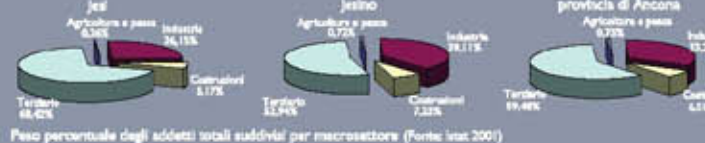
Il confronto tra le dinamiche occupazionali del comune di Jesi e quelle della Provincia di Ancona (49 comuni e 448.473 abitanti) e della Jesina, l'area di 20 comuni del Centro per l'impiego e la formazione (108.598 abitanti, 24,2% della popolazione provinciale), mostra andamenti positivi.

Crescita occupazionale sopra la media provinciale, tiene anche l'industria. I dati 1991-2001 evidenziano un'interessante dinamica di crescita occupazionale (+15,3%), risultato di un netto rafforzamento del settore terziario (+22,4%, marcatamente superiore al dato provinciale +15,0%, e del Jesino +15,6%) e di una buona tenuta dell'industria manifatturiera (+1,5%). La dinamica comune nella manifattura si misura con la netta crescita dello Jesino (+6,9%) e il notevole rafforzarsi dell'area anconetana (+12,0%). Queste dinamiche positive sono accompagnate da un rafforzamento della dimensione media delle unità locali: un dato in controtendenza rispetto a gran parte del Paese.

	Jesi			Jesino			provincia di Ancona		
	AD 1991	AD 2001	Var. %	AD 1991	AD 2001	Var. %	AD 1991	AD 2001	Var. %
Agricoltura e pesci	104	47	-54,7	508	308	-39,3	2718	1413	-48,3
Industria	4.680	4.716	0,8	14.664	15.602	6,4	36.036	42.571	18,1
di cui industria manifatturiera	4.454	4.521	1,5	14.329	15.330	6,9	34.732	41.310	18,0
Costruzioni	778	932	19,8	2.442	2.884	18,1	10.295	12.348	19,9
Terziario	10.580	12.540	23,4	18.286	21.119	15,8	97.338	111.912	14,6
Totale	15.644	18.035	15,3	34.301	39.893	17,9	145.785	168.144	15,5

Addebi alle unità locali suddivise per macrosettore (Fonte: Istat 2001)

Il peso specifico di Jesi è interessante: mentre in relazione alla provincia il suo peso in termini occupazionali rimane sostanzialmente immutato (da 9,43% nel 1991 a 9,58% nel 2001), in rapporto al contesto Jesino esso tende ad aumentare (da 43,09% a 45,20%). Un dato significativo se si pensa alla concorrenza sviluppata da alcuni comuni nell'offerta di nuove aree industriali (ad esempio Montano e Malotai Spondini). E' vero che il numero degli occupati nel settore manifatturiero mostra una flessione di Jesi nei confronti degli altri centri (da 31,08% a 29,51%), ma tale dato è ampiamente compensato dall'incremento di peso nel settore terziario (da 55,12% a 58,43%).



Peso percentuale degli addetti totali suddivisi per macrosettore (Fonte: Istat 2001)

Il rafforzamento delle attività terziarie non è "post-industriale". La composizione settoriale degli addetti al 2001 mostra il riequilibrio tra industria e servizi, a vantaggio di questi ultimi (la cosiddetta "terziarizzazione"): il peso degli addetti al terziario sul totale degli addetti passa dal 64,4% del 1991, al 68,4% del 2001, ma l'indebolimento industriale di Jesi (dal 29,9% al 26,1%) ha un segno più accentuato rispetto a ciò che accade nell'intera Provincia (che mantiene un 33,3% di addetti alla manifattura) e nell'area Jesina (35,1%). Jesi svolge un ruolo di riferimento territoriale, sia in relazione alle modalità insediative e gestionali di sua manifattura (l'area del Zipa è un modello regionale), sia per quanto riguarda alcuni servizi tipicamente urbani nei quali la città evidenzia un primato non solo recente. E' questo il segno di uno sviluppo dei servizi fortemente connesso alla base produttiva industriale.

Profilo ancora multisettoriale, ma solo la meccanica segnala un rafforzamento. Il profilo multisettoriale che caratterizza da anni il comparto manifatturiero di Jesi esce, almeno in parte, ridimensionato. Il comparto della meccanica (rappresentato dalle sottoattività DJ, DK, DL e DM) è tra i pochi ad avere un segno positivo. I 2677 addetti in questo comparto al 2001 rappresentano una quota ormai maggioritaria degli addetti all'industria manifatturiera (il 59,21%, rispetto al 44,79% del 1991). Altre manifatture mostrano segni percentuali negativi e talvolta una riduzione consistente anche in valori assoluti (-298 addetti nelle industrie alimentari, -250 nei tessili, -135 nelle industrie condarie, -82 in quelle chimiche).

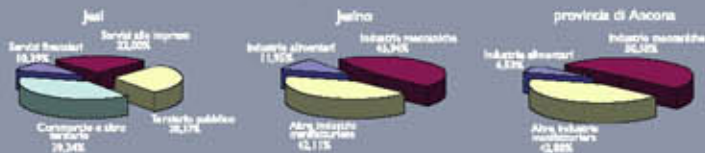


Peso percentuale degli addetti alla manifattura suddivisi per settori (Fonte: Istat 2001)

Un distretto del consumo per la Bassa Vallesina

Gli anni '90 segnano una ristrutturazione del settore commerciale caratterizzata dall'affermazione dei supermercati e dei grandi magazzini e da una relativa specializzazione merceologica del centro storico. I dati sull'occupazione del settore registrano un +3,8% (un tasso di crescita quasi triplo rispetto a quello dello Jesino e maggiore di quello provinciale) e quelli relativi alle unità locali confermano una dinamica positiva per Jesi (+5,3%) a fronte di un segno negativo dello Jesino (-3,2%). La formazione di un vero e proprio distretto del consumo, imperniato su grandi piattaforme di vendita, sembra incidere profondamente sul territorio circostante.

Jesi polo bancario regionale a centro di servizi per un territorio più ampio. Le varie attività di servizio mostrano interessanti segnali di rafforzamento. E' il caso delle attività bancarie e finanziarie (sezione J) che segnano un +37% di addetti (360 unità) e un +94% in termini di unità locali (passando da 73 a 142 nel decennio). In città, Banca Marche ha il suo centro direzionale oltre a 7 agenzie; la Banca Popolare di Ancona è presente con il proprio dirigenziale, 5 agenzie e uno sportello presso l'area Zipa. Sono inoltre presenti una ventina di banche regionali e nazionali, e la sola Unicredit ha quattro sedi. Jesi si conferma quindi polo bancario regionale, in linea con la vocazione storica di una città sede originaria di molti istituti marchigiani.



Peso percentuale degli addetti al terziario suddivisi per settori (Fonte: Istat 2001)

Le altre attività di servizio alle imprese (sezione K) mostrano un notevole rafforzamento sia in termini di addetti, +157,5% (1.660 unità), sia in termini di unità locali, +120% (456 unità). In questo dato pesa certamente l'ampia gamma di servizi considerati da questi "poveri" (servizi immobiliari di noleggio auto e macchinari), fino ai servizi a maggior contenuto di informazioni e di sapere (le attività di ricerca e sviluppo, quelle professionali). Le dinamiche occupazionali riscontrate in queste attività sono superiori, in termini percentuali, a quelle dello Jesino e dell'intera provincia.

	Jesi			Jesino			Provincia di Ancona		
	AD 1991	AD 2001	Var. %	AD 1991	AD 2001	Var. %	AD 1991	AD 2001	Var. %
A - Agricoltura, caccia e silvicoltura	104	47	-54,8	508	308	-39,3	2718	1413	-48,3
B - Pesca, piscicoltura e servizi correlati	3	0	-100,0	3	0	-100,0	736	706	-4,1
C - Industrie estrattive	7	21	200,0	32	34	7,8	121	311	157,1

Settore	Jesi			Jesino			Provincia di Ancona		
	AD 1991	AD 2001	Var. %	AD 1991	AD 2001	Var. %	AD 1991	AD 2001	Var. %
DA - Industria alimentare	1.038	740	-28,3	2467	1830	-26,4	5.189	4.612	-11,1
DB - Industria tessile	524	324	-38,2	626	326	-48,2	10.490	6.076	-41,6
DC - Industria metalmeccanica	167	321	91,6	724	338	-53,9	3.767	1.891	-49,8
DD - Industria del legno	39	27	-30,8	381	389	2,1	1.756	1.738	-1,0
DE - Fabbricazione delle parti	187	155	-17,1	383	61	-84,1	3.951	3.237	-18,2
DF - Fabbricazione di carta, cellulosa	0	0	-100,0	0	0	-100,0	429	382	-11,2
DG - Fabbricazione di prodotti plastici	107	28	-74,6	150	94	-37,3	1.344	991	-26,3
DH - Fabbricazione di prodotti in gomma	23	18	-21,7	405	184	-54,6	3.238	3.414	5,4
DI - Trasformazione minerali non metallici	127	138	8,7	367	331	-9,8	1.123	991	-11,8
DJ - Metallurgia	401	580	44,6	1391	1351	-2,9	5.976	6.152	2,9
DK - Fabbricazione di macchine ed apparecchi meccanici	1.268	1.710	34,9	2.997	2.790	-7,0	8.259	12.759	55,3
DL - Fabbricazione di macchine elettriche	300	316	5,0	786	1.080	38,0	4.954	7.332	47,8
DM - Fabbricazione di macchinari di trasporto	25	71	184,0	166	417	151,2	1.948	1.799	-7,7
DN - Altre industrie manifatturiere	177	222	25,4	307	718	136,2	4.827	4.496	-6,8
D - Industrie manifatturiere	4.454	4.521	1,5	14.329	15.330	6,9	34.732	41.310	18,0
E - Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua	219	174	-20,6	303	226	-25,4	1.180	1.046	-11,4
F - Costruzioni	778	932	19,8	2.442	2.884	18,1	10.295	12.348	19,9
G - Commercio all'ingrosso e dettaglio; riparazione di automobili	3.564	3.076	-13,7	6.123	4.999	-18,3	28.448	29.881	5,0
H - Alloggi e ristoranti	410	460	12,2	940	964	2,5	3.024	4.403	45,9
I - Trasporti, magazzini, comunicazioni	778	728	-6,4	1.599	1.612	0,8	12.483	11.966	-4,1
J - Intermediazione finanziaria e assicurativa	922	1.382	49,8	1.172	1.613	37,5	5.765	9.316	62,8
K - Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, servizi alle imprese	1.254	2.714	117,2	1.657	3.498	111,1	8.572	17.448	104,1
L - Amministrazione pubblica	394	399	1,3	826	924	11,9	8.122	9.333	15,0
M - Istruzione	1.050	1.169	11,3	2.427	2.526	4,1	11.541	11.402	-1,2
N - Sanità e assistenza sociale	1.686	1.924	14,2	2.024	2.087	3,1	11.723	12.719	8,5
O - Altri servizi pubblici, sociali	168	168	0,0	228	184	-20,6	4.512	4.607	2,2
Totale	15.644	18.035	15,3	34.301	39.893	17,9	145.785	168.144	15,5

Addebi nelle unità locali suddivise per sottoattività economica (Fonte: Istat 2001)

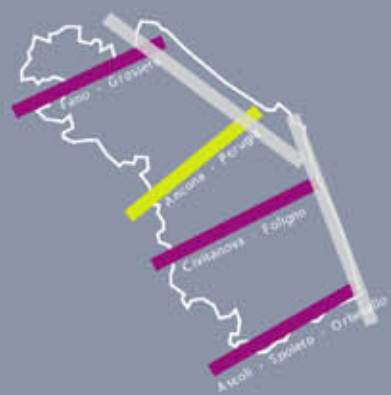




- Rete ferroviaria principale
- Interporto
- - - Progetto viabilità "Quadrilatero"
- T Teatri storici (oltre 500 posti)
- U Sedi universitarie
- Corsi universitari decentrati
- Parchi regionali
- Riserve protette

Il Piano di Inquadramento Territoriale (PIT) della Regione Marche (approvato nel febbraio del 2000) considera di importanza nazionale il telaio costituito dalla autostrada A14, dalla SS16 Adriatica e, trasversalmente da nord a sud, dalle direttrici Fano-Siena-Grosseto, Ancona-Perugia (tramite la SS76 Vallesina), Civitanova-Macerata-Foligno, Ascoli-Rieti-Roma.

Il PIT propone il potenziamento della direttrice Ancona-Perugia. Ciò significa rafforzare i collegamenti tra porto di Ancona, autostrada A14, Interporti di Jesi e Orte, superstrada Cesena-Orse, aeroporto di Falconara, rete ferroviaria della dorsale costiera adriatica.



paesaggio collinare
 Duv & Ripabianca
 schermo femminile
 Monte Schiavo valley femminile
 scuola delle cucine regionali d'Italia
 Jesi
 verdicchio e produzione vinicola
 imprese leader multilocalizzate
 Snc basket maschile



Alcune politiche di coordinamento tra realtà locali: le potenzialità di Jesi come comune cerniera fra diversi sistemi territoriali.



La rete del trasporto pubblico collega Jesi anche con Belvedere Ostrense, Castellano, Cingoli, Fornace, La Piana, Macerata, Macina, Mole, Morro, Monte Carotto, Ostra, Planello, Poggio S.Marcello, San Marcello, S. Michele al Fiume, San Paolo, Serra, Staffolo.

Jesi oggi mostra un salto di scala nell'organizzazione territoriale. Stanno mutando gli assetti insediativi, si evidenziano nuove dinamiche relazionali non più circoscrivibili all'interno della città compatta. Tre sono le forme indicative di questo salto di scala:

- un salto di scala territorialmente contiguo: è il Corridoio dell'Esino che prende corpo verso il mare e che rimanda alla tradizionale immagine del "peltone" marchigiano formato dalla dorsale Adriatica e dal sistema longitudinale delle valli
- un salto di scala territorialmente discontinuo: è il reticolo urbano marchigiano e centro italo, espressione del mutamento nei rapporti reciproci tra le città, e delle nuove logiche territoriali connesse ad alcune funzioni importanti nel qualificare i diversi profili urbani
- un salto di scala territorialmente proiettato: sono le cosiddette reti lunghe, che descrivono le modalità attraverso le quali la città di Jesi sta nel mondo, si connette ai circuiti dello scambio economico e culturale: sia nazionale sia globale.

Jesi città dell'Esino

Corridoio Esino

Il corridoio dell'Esino è un territorio di importanza strategica, sia con riferimento alla regione Marche, sia nel quadro dei collegamenti e delle dotazioni logistiche di livello nazionale e internazionale.

Il progetto si propone di favorire e strutturare le relazioni tra i soggetti coinvolti, con l'obiettivo di raggiungere un'ipotesi condivisa di sviluppo del Corridoio Esino che integri le diverse progettualità in campo nel rispetto del patrimonio di risorse paesistiche e ambientali.

Marchio Vallesina

La costruzione di una politica integrata di sviluppo locale per un territorio più coeso e insieme più competitivo richiede il passaggio da una diffusa propensione all'intraprendenza individuale all'elaborazione di proposte collettive di qualità.

Il progetto vuole imprimere un'accelerazione ai processi di ridefinizione dell'identità della città e della Vallesina, valorizzare e promuovere le risorse presenti, tramite un "marchio" che garantisca la qualità e riconoscibilità dei prodotti, materiali e immateriali, del territorio.

Governance di area vasta

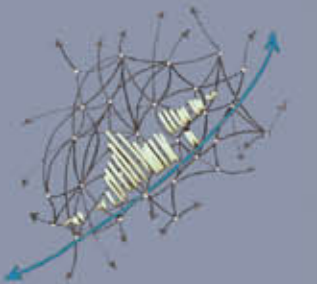
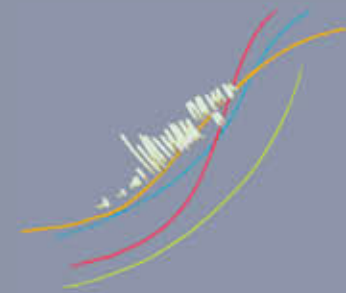
Il rango e il sistema di relazioni territoriali in cui Jesi è inserita sono più complessi di quanto lascerebbe supporre la dimensione demografica della città.

Obiettivo del progetto è creare un sistema di pilotaggio dei processi di trasformazione dell'area vasta di Jesi promuovendo modalità strutturate di concertazione tra soggetti diversi attorno ad alcuni nodi delle politiche territoriali.

Una politica complessa per la città storica

Il centro della città è oggetto di un forte investimento simbolico: esso rappresenta ancora il cuore di Jesi, il deposito dei valori culturali e identitari della città.

Il progetto ha l'obiettivo di disegnare una strategia integrata e complessa di rigenerazione e rilancio delle parti antiche della città, secondo una nozione di "città storica" che ne ampli i confini valorizzando le risorse e affrontandone le criticità.

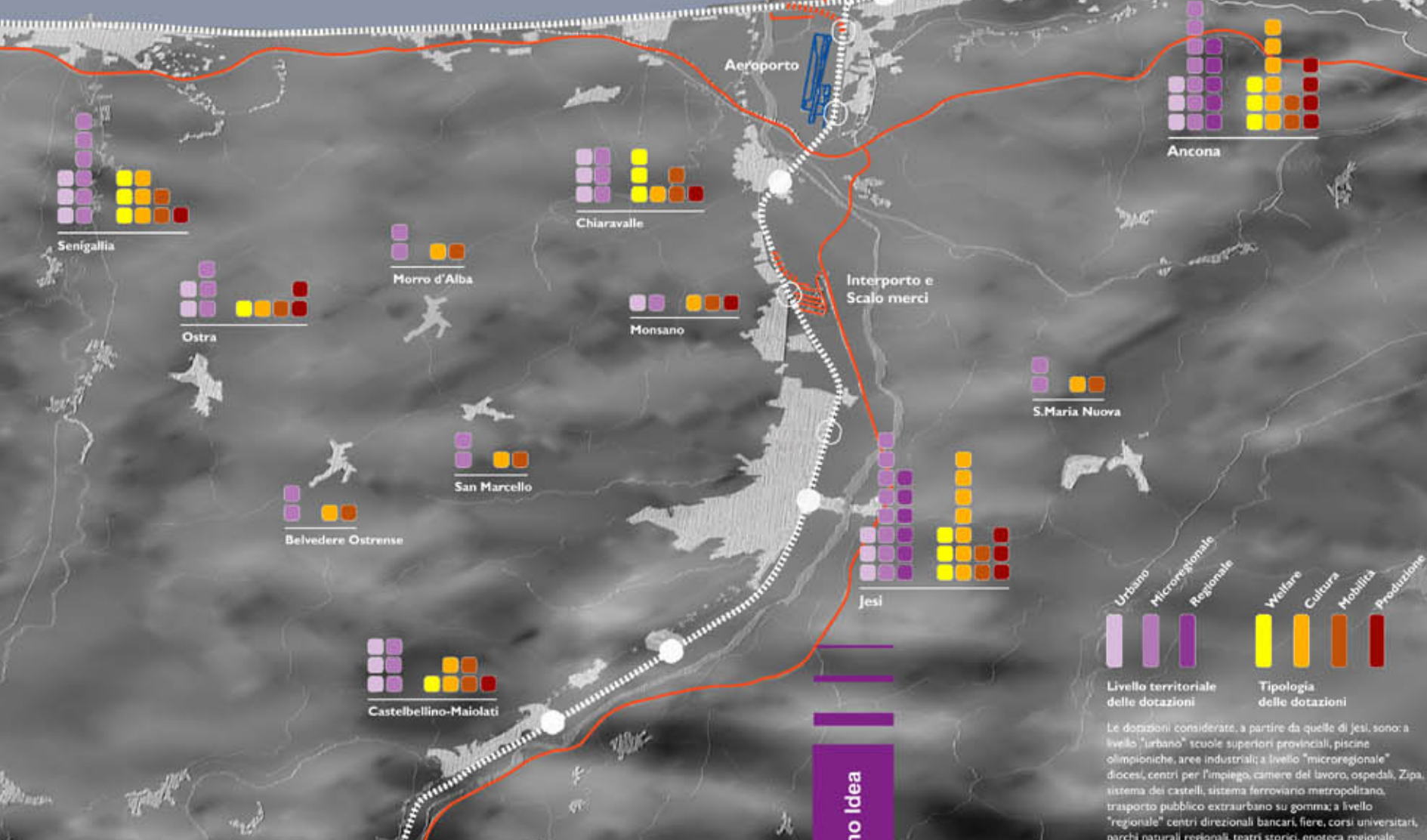


Relazioni molteplici alle diverse scale tra Jesi e il territorio circostante indicano per la città un ruolo diverso dal passato, una dimensione da "capoluogo", ma anche un controverso salto di scala con l'indebolimento dei vecchi legami e l'emergere di nuove fragilità.

I principali indicatori di una integrazione che va riconosciuta e progettata sono: la competizione con i comuni contermini per la "cattura" di insediamenti industriali e residenziali, di servizi e attrezzature pregiate; la pressione cui è sottoposta l'impalcatura infrastrutturale della città per alcune scelte insediative ai margini dei confini comunali; la difficoltà di Jesi ad affermare le proprie ragioni rispetto ad importanti scelte localizzative che investono la bassa Vallesina.

Le proposte del Piano idea si collocano in questa prospettiva e intendono confrontarsi con i problemi alle diverse scale territoriali a cui si pongono.

Se il Prg degli anni '80 ha segnato la ristrutturazione della città "composta", entro i confini comunali, il Piano idea intende ridisegnare le relazioni tra Jesi e l'area vasta.



Le dotazioni considerate, a partire da quelle di Jesi, sono: a livello "urbano" scuole superiori provinciali, piscine olimpioniche, aree industriali; a livello "microregionale" diocesani, centri per l'impiego, camere del lavoro, ospedali, Zpa, sistema dei castelli, sistema ferroviario metropolitano, trasporto pubblico extraurbano su gomma; a livello "regionale" centri direzionali bancari, fiere, corsi universitari, parchi naturali regionali, teatri storici, enoteca regionale.



La campagna per l'agricoltura

Una realtà agroalimentare con poche aziende specializzate e tecnicamente avanzate, di prestigio nazionale nel settore vitivinicolo e zootecnico, coesiste con un insieme di piccole aziende legate a un'agricoltura convenzionale e in sofferenza per l'invecchiamento dei conduttori.

I processi di riduzione della varietà colturale, favoriti dagli incentivi al seminativo della politica agricola comunitaria, sono all'origine dei processi di impoverimento organico dei suoli, da un lato, e dell'estensione dei fenomeni erosivi e franosi, dall'altro. Alcune riconosciute "qualità di Jesi", legate al paesaggio agricolo, alla cultura e al turismo, mostrano segni di sofferenza. La crescita scarsa dell'offerta turistica e ricettiva indica che la "scoperta" turistico-culturale delle Marche avvenuta negli anni '90 vede Jesi ancora debolmente attiva. La scarsa presenza di aziende agricole biologiche (nonostante l'espansione del biologico costituisca uno degli obiettivi primari dell'Unione europea) e l'esistenza di una sola azienda operante nel settore agriturismo sono segnali che vanno nella stessa direzione e che assumono un valore significativo se considerati assieme al ridimensionamento del comparto ortofrutticolo, per il quale Jesi ha ricoperto un ruolo leader. Questo impasto contraddittorio mette la campagna al centro di una competizione che favorisce forme d'uso a macchia di leopardo, accostamento di modi d'uso del suolo ricchi (industrie di trasformazione, allevamenti, cave...), impoveriti (case coloniche e usi agricoli non competitivi...), innovativi (colture biologiche, agriturismo).

L'agricoltura in cifre

Il censimento Istat del 2000 rileva un totale di 759 aziende agricole, inferiore di 73 unità rispetto al dato del 1990. La superficie agricola totale si è ridotta di 450 ettari dal 1990 al 2000 passando da 9136,27 a 8687,12 ettari.

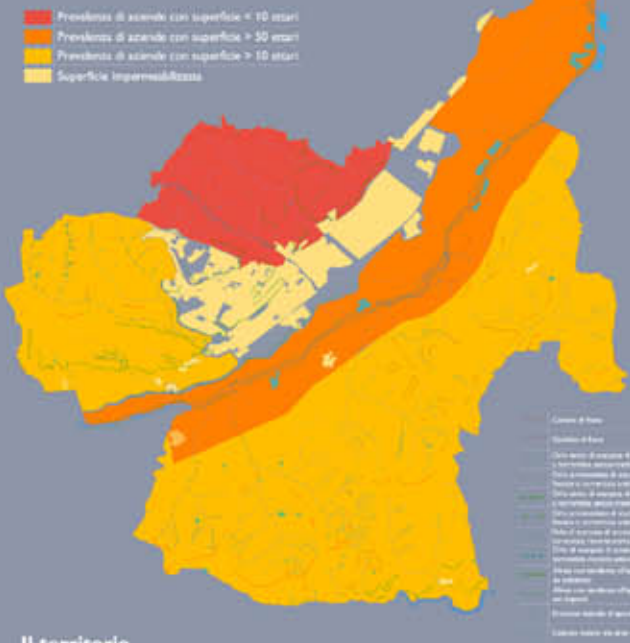
Le colture cerealicole, in particolare il frumento duro, sono prevalenti: rappresentano l'84% dell'intera superficie coltivata. La tradizione agricola di Jesi era legata all'orticoltura: nella pianura in prossimità del fiume, grazie anche alla disponibilità di acqua, si ottenevano produzioni quantitativamente e qualitativamente elevate. Dal 1990 al 2000 tale attività si è notevolmente ridimensionata passando da 268 a 158 aziende.

La viticoltura ha subito un netto calo sia in termini di superficie, da 374,35 ettari nel 1990 a 186 nel 2000, sia del numero di aziende, da 530 a 300. L'olivicoltura, in controtendenza rispetto al comparto viticolo, è in crescita con un incremento della superficie dal 1990 al 2000 di circa il 50%. Di notevole rilevanza è il comparto zootecnico, con allevamenti avicoli e di bovini da carne e da latte. La maggior parte delle aziende che insistono sul territorio è a conduzione diretta del coltivatore. La manodopera viene reclutata internamente alla famiglia, anche se i singoli componenti di solito svolgono attività remunerativa in altri settori. Un dato sintomatico è quello derivante dall'analisi delle aziende per classe di età del capoazienda. 360 aziende, circa la metà del totale, sono condotte da persone con più di 65 anni, solo 51 hanno il capoazienda con meno di 40 anni. Il rischio è quello di un "invecchiamento" del settore. L'agricoltura biologica non è molto diffusa, mentre c'è un discreto interesse nei confronti dell'agricoltura a basso impatto ambientale, grazie anche ai finanziamenti comunitari. La presenza di un solo agriturismo nel comune di Jesi, nonostante la rilevanza ambientale e paesaggistica del territorio, denota scarso interesse verso tale attività da parte degli operatori del turismo rurale.

Classificazione delle aziende per superficie

	Classi di superficie in ettari			
	< 10	10 - 50	> 50	Tot.
1990	664	136	72	832
Sup. agricola totale	2118,11	2804,99	4213,61	9136,71
2000	418	133	24	555
Numero di aziende	802	133	24	759
Sup. agricola totale	1867,94	2919,29	3899,37	8687,12

Il territorio



Il territorio

Il territorio di Jesi, che si estende su una superficie di circa 10.400 ettari, è per l'83% ad utilizzo agricolo (8.687 ettari).

È caratterizzato da una notevole variabilità geomorfologica che incide fortemente sull'uso del suolo. È infatti possibile individuare almeno tre zone ben differenti tra loro:

- la zona a nord del centro abitato, in cui domina la ridotta dimensione aziendale, con fondi frammentati dalla presenza di più colture (seminativo, vite, olivo ecc.) e in cui sono ancora visibili gli elementi tipici del paesaggio agrario di un tempo;
- la zona a pianura, tra i due versanti collinari, caratterizzata dalla presenza del fiume che ne disegna il paesaggio, dove la maglia podereale si allarga e i fondi sono di dimensioni più grandi. La coltura prevalente è quella cerealicola, ma sono ancora presenti colture orticole, frutteti e vivaisti;
- la zona a sud del territorio comunale, in cui emerge l'instabilità dei suoli con estesa formazione di calanchi. In questa zona, più che nelle altre, l'indirizzo produttivo dominante è quello cerealicolo.

Le aziende agrarie

Azienda 1
Superficie: 2 ettari
Indirizzo produttivo prevalente: misto
Agricoltura praticata: convenzionale
Aiuto comunitario: compensazione al reddito per i seminativi

Azienda 2
Superficie: 194 ettari
Indirizzo produttivo prevalente: cerealicolo
Agricoltura praticata: convenzionale
Aiuto comunitario: compensazione al reddito per i seminativi

Azienda 3
Superficie: 63 ettari
Indirizzo produttivo prevalente: vitivinicolo
Agricoltura praticata: basso impatto ambientale
Aiuto comunitario: finanziamento del Piano di sviluppo rurale Regione Marche, finanziamento del piano di ristrutturazione dei vigneti

Azienda 4
Superficie: 212 ettari
Indirizzo produttivo prevalente: cerealicolo-zootecnico
Agricoltura praticata: basso impatto ambientale
Aiuto comunitario: compensazione al reddito per i seminativi, finanziamento del Piano di sviluppo rurale Regione Marche

Azienda 5
Superficie: 3,3 ettari
Indirizzo produttivo prevalente: frutticolo
Agricoltura praticata: convenzionale
Aiuto comunitario: compensazione al reddito per i seminativi

Azienda 6
Superficie: 10 ettari (di cui 2 in pianura ed 8 in collina)
Indirizzo produttivo prevalente: orticolo nella zona di pianura, cerealicolo nella zona collinare
Agricoltura praticata: convenzionale
Aiuto comunitario: compensazione al reddito per i seminativi

Azienda 7
Superficie: 200 ettari (di cui solo 100 nel Comune di Jesi)
Indirizzo produttivo prevalente: cerealicolo-bieticolo
Agricoltura praticata: convenzionale
Aiuto comunitario: compensazione al reddito per i seminativi, finanziamento del Piano di sviluppo rurale Regione Marche

Azienda 8
Superficie: 30 ettari
Indirizzo produttivo prevalente: cerealicolo-bieticolo
Agricoltura praticata: convenzionale
Aiuto comunitario: compensazione al reddito per i seminativi

Azienda 9
Superficie: 330 ettari
Indirizzo produttivo prevalente: zootecnico-cerealicolo
Agricoltura praticata: biologica
Aiuto comunitario: finanziamento del Piano di sviluppo rurale Regione Marche



La campagna come agricoltura

Piano Idea

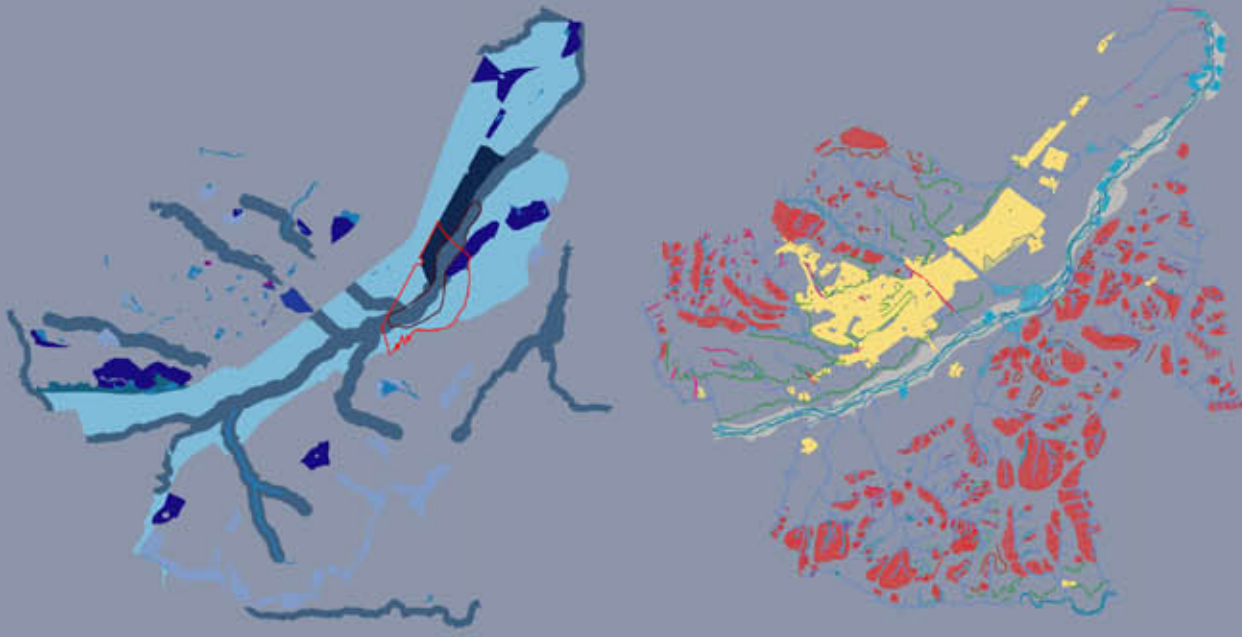
La campagna come ambiente



Continuità e diversità delle infrastrutture ambientali attraverso il paesaggio

La figura dominante nella pianificazione del paesaggio extraurbano è spesso quella disegnata dalla sommatoria dei limiti e dei vincoli prodotti dagli strumenti di pianificazione e di tutela che hanno cercato, di volta in volta, di inibire o contenere i fenomeni più aggressivi. Si tratta di una figura di "salvaguardia", di un paesaggio in negativo che a Jesi ha una forma estesa e ramificata. È una figura che occupa gran parte della piana, al centro della quale si colloca l'oasi naturalistica di Ripa Bianca e le cui diramazioni seguono il corso dei principali fossi e torrenti.

La figura astratta acquista senso se rappresenta un sistema infrastrutturale finalizzato alla creazione o alla restituzione della continuità ecologica. A Jesi la continuità ecologica deve attraversare il territorio da un versante all'altro della valle. Il sistema delle acque, dove è possibile ricostruirne la continuità e ove può essere restituito a condizioni di permeabilità delle sponde, costituisce l'elemento portante del sistema, al quale potranno collaborare ampie isole e ambiti di naturalità (come è già l'oasi di Ripa Bianca), oltre che il diffuso miglioramento delle reti minute (formate da fossi, filari, siepi e boscaglie) e delle isole minori (i laghetti di accumulo). All'efficienza e alla qualità del sistema possono contribuire la progettazione secondo criteri di compatibilità ambientale degli insediamenti produttivi e residenziali, oltre che una attenta progettazione delle infrastrutture stradali e ferroviarie.



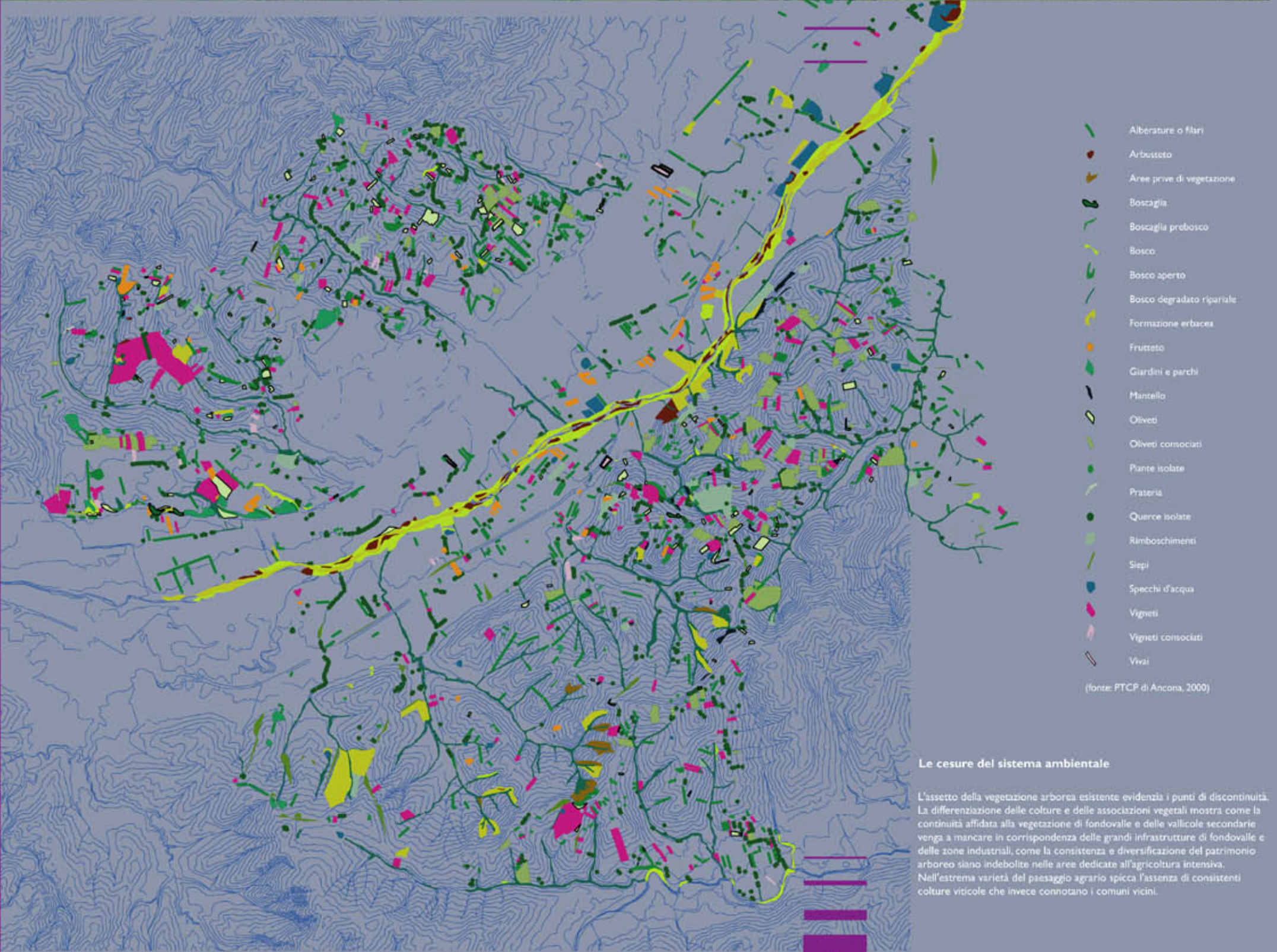
Mappa dei vincoli

- Aree soggette alla tutela ai sensi della Legge 29 giugno 1939, n. 1497 "Protezione delle bellezze naturali"
- Aree di particolare interesse ambientale soggette alla tutela ai sensi della Legge 8 agosto 1985, n. 431 "Tutela delle zone di particolare interesse ambientale"
- Aree soggette alla tutela ai sensi della Legge 1 giugno 1939, n. 1089 "Tutela di cose di interesse artistico e storico"
- Aree vincolate dalla Soprintendenza per i beni ambientali ed architettonici ai sensi del Dm 31 luglio 1985 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della Valle del fiume Esino"
- Manufatti scroto extraurbani e ambiti di tutela cartograficamente delimitati
- Aree di particolare interesse ambientale da sottoporre a tutela
- Emergenze geomorfologiche
- Località di interesse archeologico cartograficamente delimitato
- Aree panoramiche
- Limite Sic-Zps istituito con Delibera della Giunta Regionale n. 1709 del 30 giugno 1997 e n. 1701 del 1 agosto 2000
- Limite riserva regionale naturale generale orientata di Ripa Bianca di Jesi istituita con Delibera del Consiglio Regionale n. 85 del 23 gennaio 2003

Assetto geomorfologico

- Corona di frana
- Corpo di frana di scorrimento (rotazionale o traslativo)
- Corpo di frana di colamento
- Frana non cartografabile
- Gradino di frana
- Area interessata da deformazioni superficiali lente
- Versante visibilmente interessato da deformazioni profonde
- Fiume
- Reticolo idrografico corsi d'acqua minori
- Reticolo idrografico obliterato
- Laghetti collinari
- Laghi di cava
- Area di accertato e recente allagamento
- Area di accertato e recente alluvionamento
- Aree inondabili da piene fluviali assimilabili con tempi di ritorno fino a 200 anni

(fonte: Studio geologico Stronati e Ricci)



- Alberature o filari
- Arbusteto
- Aree prive di vegetazione
- Boscaglia
- Boscaglia prebosco
- Bosco
- Bosco aperto
- Bosco degradato ripariale
- Formazione erbacea
- Frutteto
- Giardini e parchi
- Mantello
- Oliveti
- Oliveti consociati
- Piante isolate
- Prateria
- Querce isolate
- Rimboschimenti
- Siepi
- Specchi d'acqua
- Vigneti
- Vigneti consociati
- Viveri

(fonte: PTCP di Ancona, 2000)

Le cesure del sistema ambientale

L'assetto della vegetazione arborea esistente evidenzia i punti di discontinuità. La differenziazione delle colture e delle associazioni vegetali mostra come la continuità affidata alla vegetazione di fondovalle e delle vallicole secondarie venga a mancare in corrispondenza delle grandi infrastrutture di fondovalle e delle zone industriali, come la consistenza e diversificazione del patrimonio arboreo siano indebolite nelle aree dedicate all'agricoltura intensiva. Nell'estrema varietà del paesaggio agrario spicca l'assenza di consistenti colture viticole che invece connotano i comuni vicini.



La percorribilità
 — Strade permeabili lastricate e in terra battuta
 — Strade asfaltate



Il patrimonio edilizio

● Residenza permanente	667
● Residenza non permanente	169
● Residenza e produttivo agricolo	157
● Residenza non permanente e produttivo agricolo	13
● Annesso agricolo	83
● Abbandonato	207
● Altro	185
Totale	1492

La campagna abitata



Una percorribilità differenziata

Il territorio extraurbano di Jesi è percorso da una fitta rete di strade pubbliche e da un'altrettanto fitta ramificazione di percorsi prevalentemente privati, non asfaltati. L'insieme definisce un sistema estremamente articolato nato in funzione dell'uso agricolo e oggi disponibile a usi diversi: la viabilità di attraversamento, l'accessibilità agli spazi della residenza e del lavoro, la fruizione del paesaggio. La rete si configura quindi come un sistema a doppia velocità formato dai principali percorsi, asfaltati, e dalle strade di penetrazione, bianche.



Un patrimonio edilizio sottoutilizzato

La campagna è punteggiata da un consistente patrimonio edilizio le cui regole insediative e la cui tipologia conservano ancora, in gran parte, una coerenza con la forma del paesaggio agrario. Se la funzione residenziale tende a prevalere nella parte settentrionale compresa tra la valle del Granita e Monsano, nel fondovalle e nella parte meridionale del comune prevale la funzione produttiva in un quadro di maggiore rarefazione degli insediamenti. E' consistente e diffusa la presenza di edifici abbandonati, in particolare nella piana dove le caratteristiche dimensionali e tipologiche rendono più difficile l'incontro tra la domanda e l'offerta.



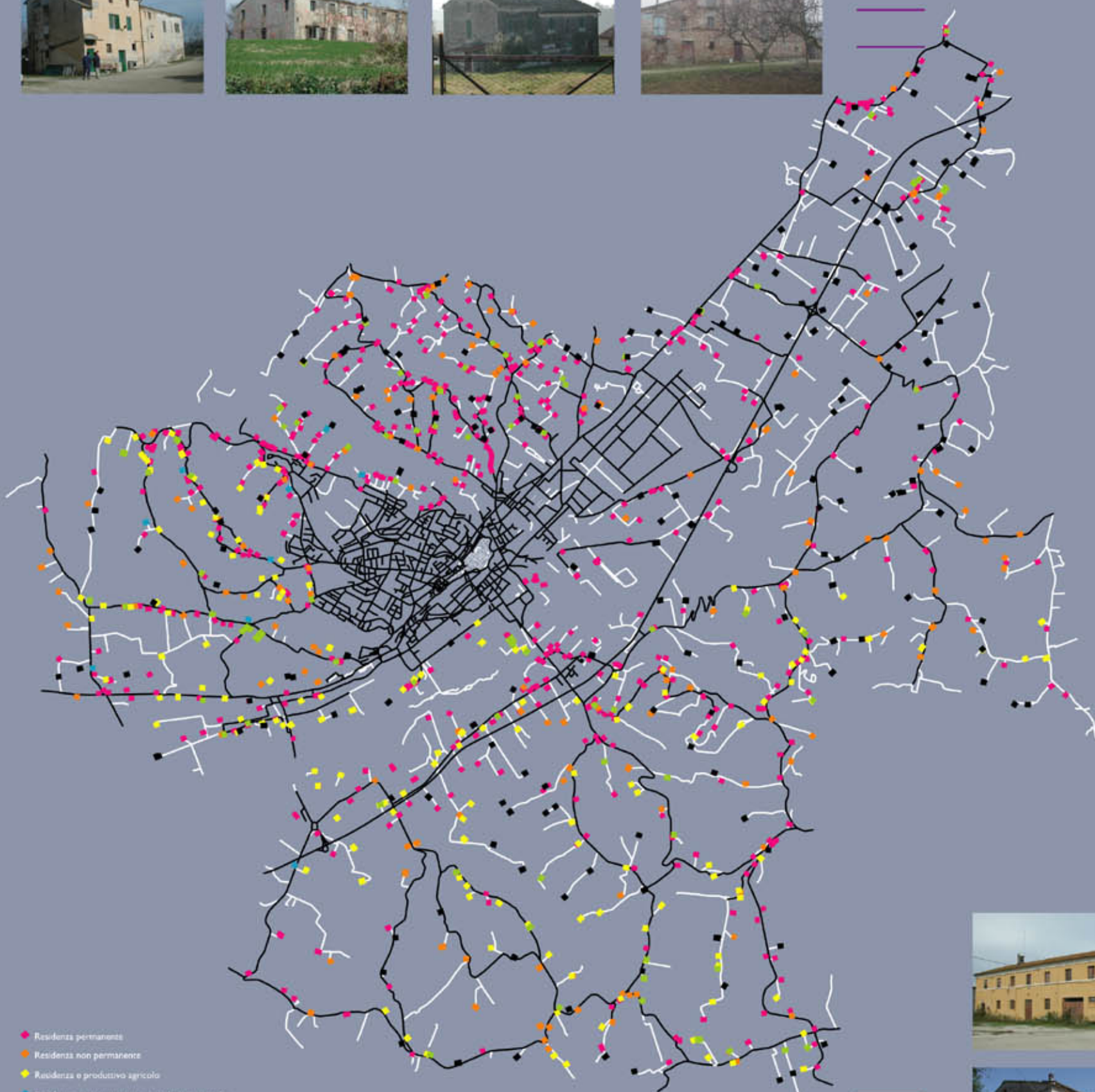
Forme dell'abitare compatibili con i valori del paesaggio

La campagna di Jesi è ancora caratterizzata da un paesaggio di grande qualità se pur connotato da alcune significative differenze: il territorio collinare a nord, il territorio della piana, il territorio collinare a sud del fiume. Si tratta di quadri ambientali di secolare formazione, oggi sottoposti a differenti ma ugualmente profonde tendenze alla modificazione: a nord il territorio agricolo tende ad accogliere oggetti e attività che hanno relazione diretta con la città dando luogo ad una proliferazione puntiforme di insediamenti legati alla residenza e al lavoro. Nella piana la competizione con le grandi funzioni produttive, commerciali, con gli spazi delle infrastrutture e della logistica tende ad erodere consistenti parti del territorio agricolo e a trasformare radicalmente il paesaggio con impatti significativi anche sull'equilibrio ambientale. A sud, l'impoverimento del paesaggio prodotto dall'accorpamento delle particelle e da una gestione agronomica tesa verso il massimo sfruttamento dei suoli, ha avuto come esito l'indebolimento del sistema ecologico e della stabilità geologica.

Le domande di trasformazione che investono le diverse parti, domande di residenza e di impianti produttivi, entrano spesso in conflitto tra loro, con la qualità del paesaggio e con gli equilibri ecologici. Affinché le risposte non siano suggerite dalla sola preoccupazione del contenimento dei danni, deve diffondersi la consapevolezza sociale dei valori minacciati, aiutata dall'individuazione di alternative interessanti di uso del suolo e di abitabilità dei differenti ambienti.

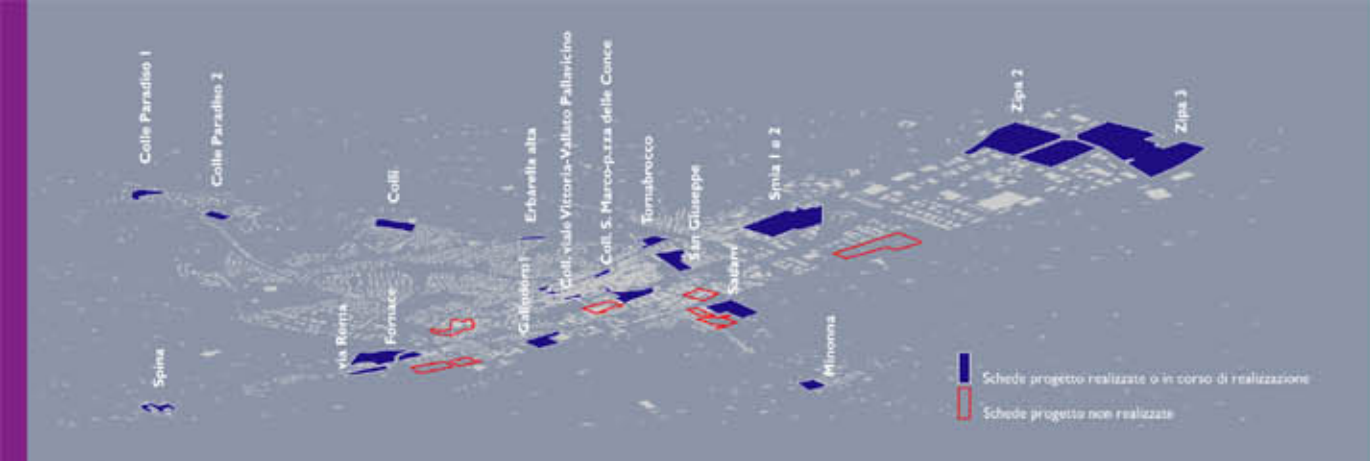
Il problema delle trasformazioni in senso residenziale di edifici abbandonati, ancor prima di porsi in termini volumetrici si pone in termini infrastrutturali e tipologici. Considerando le inevitabili trasformazioni indotte dai nuovi modi "urbani" di abitare la campagna, gli interventi dovranno essere valutati in relazione alla presenza di un'accessibilità stradale adeguata, alle condizioni ambientali dell'intorno, alle soluzioni tipologiche proposte, alla sistemazione degli spazi aperti che si pongono in continuità con i campi coltivati. In ogni caso gli interventi non possono essere concepiti come riproposizione di principi insediativi propri dell'ambiente urbano compatto e consolidato.

La decisione recente dell'Amministrazione di vietare nuovi insediamenti di industrie insalubri in zone agricole può considerarsi il primo passo verso un'attenta valutazione degli impatti determinati da edifici e impianti connessi alle attività agricole e di trasformazione.



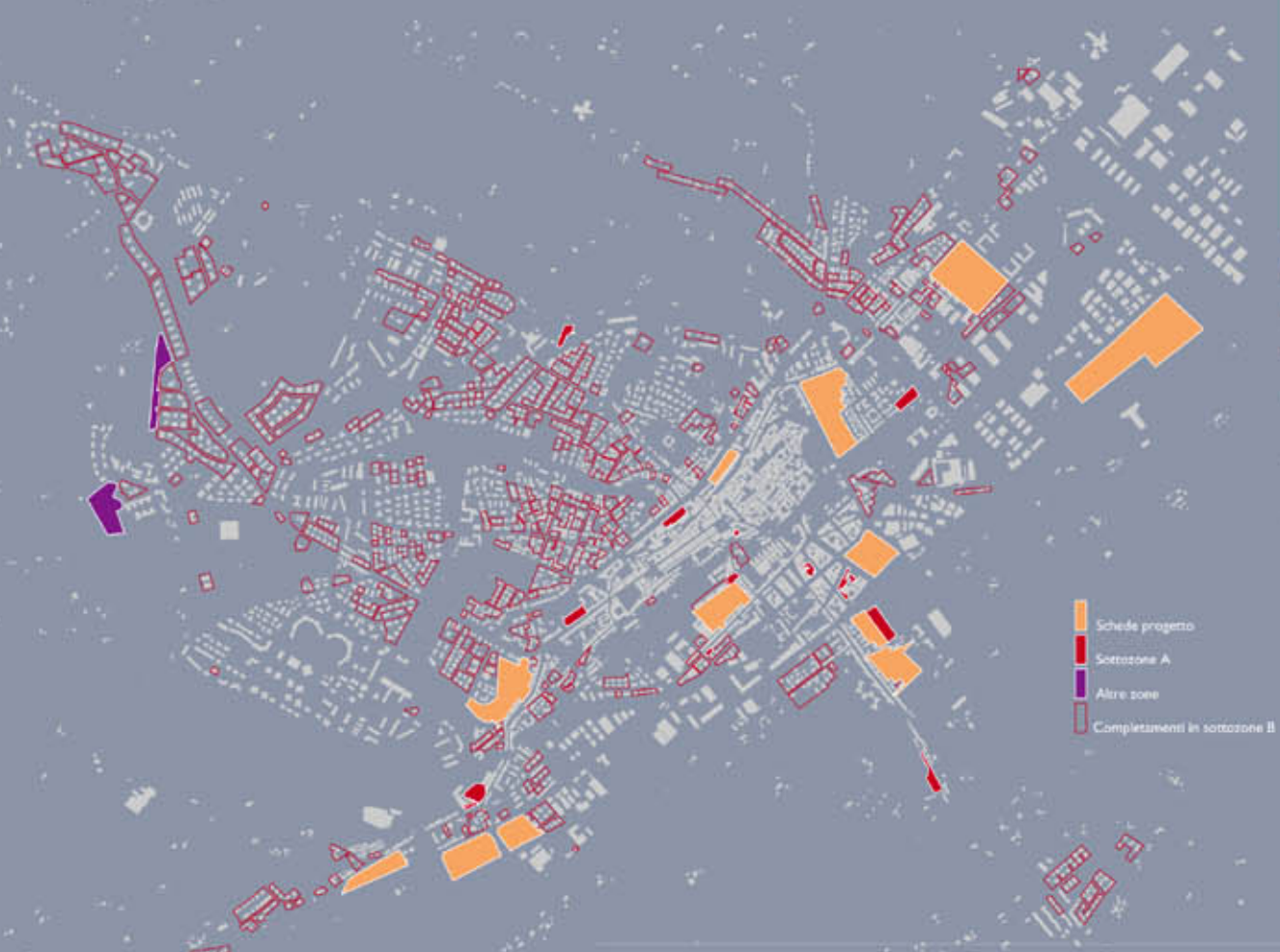
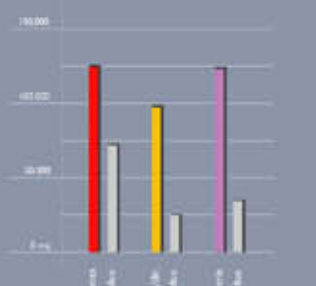
● Residenza permanente
 ● Residenza non permanente
 ● Residenza e produttivo agricolo
 ● Residenza non permanente e produttivo agricolo
 ● Annesso agricolo
 ● Abbandonato
 — Strade permeabili lastricate e in terra battuta
 — Strade asfaltate
 (fonte: Ss - Comune di Jesi)





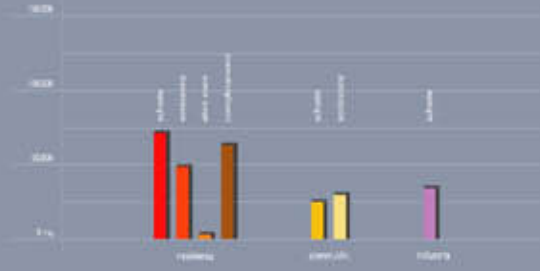
Schede progetto realizzate

15 delle 28 schede progetto del Prg vigente sono state attuate. 11 "in variante" rispetto al piano adottato nel 1987. Si tratta per la maggior parte di interventi di nuova edificazione a carattere residenziale, tutti localizzati a nord lungo il margine che segna l'aggregato urbano (Colle Paradiso 1, Colle Paradiso 2, Culli, Erbarella alta, Tornabrocco). Di nuova edificazione sono anche le aree industriali Zipa 2 e Zipa 3, al limite della grande zona produttiva. 3 schede riguardano la grande distribuzione: centro commerciale Fornace, centro commerciale Gallodoro, centro commerciale Smia. 2 schede completano nuclei urbani (Spina e Minonna). Tardano le operazioni di ristrutturazione.



Capacità residua

Le schede progetto ancora da attuare sono 13 su 28, alcune in corso di realizzazione, altre in procinto di concludere l'iter di approvazione. Le sottozone nelle quali si prevedono interventi di recupero e ristrutturazione (A) o di completamento (B), nonostante le stime prudenziali, costituiscono un altro serbatoio importante con una potenzialità complessiva pari a 277.376 mc per quel che riguarda la residenza e 16.635 mc per il commercio e le attività direzionali. A nord prevale l'offerta di completamenti, lungo gli assi storici di ingresso al centro abitato si concentrano le possibilità di ristrutturazioni, lungo l'asse sud le nuove edificazioni (alcune delle quali già avviate). Complessivamente, per quel che riguarda la residenza, una capacità insediativa importante che si renderà disponibile nell'arco di 3-4 anni. Il nuovo piano interviene dunque in un cantiere ancora aperto.



	Res. (mc)	Comm./dir. (mq)	Ind. (mq)
Interventi localizzati			
Schede progetto	214.659	24.887	34.270
Fater	30.360	-	-
Pierallisi	33.990	1.320	-
San Giuseppe cantiere avviato	15.400	-	-
S. Maria del Piano 1	9.900	-	-
S. Maria del Piano 2	14.850	-	-
Asse sud - via Roma cantiere avviato	3.905	-	-
Asse sud - Consorzio agrario	36.300	8.250	-
Smia 1 cantiere avviato	36.450	-	-
Coll. S. Marco - piazza delle Conce c. avviato	9.984	4.227	-
Cartiere vecchie	16.500	440	22.850
Asse sud - Gallodoro 2	7.020	10.650	11.420
Sottozona A	87.376	16.635	-
ex Nafer	6.512	-	-
ex albergo Pergolesi	4.500	-	-
Cartiera Ripanti	30.000	-	-
Filanda Monarca - via Granita	11.454	2.545	-
Filanda Carotti - via Marconi	5.901	1.311	-
Area Freddi	4.671	3.482	-
Filanda Agostinelli - via XXIV Maggio	2.538	564	-
Ospedale	21.800	8.733	-
Altre zone	19.466	-	-
Appennini bassa	9.766	-	-
Via Grotte di Frassassi	9.700	-	-
Interventi diffusi			
Completamenti in sottozona B (stima)	190.000	-	-
Totale Capacità residua	511.501	41.522	34.270

Stanze medie per alloggio
(fonte: Censimento Istat 2001; base: sezioni censuarie Istat rielaborate)

Gli alloggi di maggiori dimensioni, mediamente con più di 4 stanze, si trovano all'esterno del centro abitato dove prevalgono abitazioni unifamiliari. Sono ampi gli alloggi nella città compatta, dove si concentrano gli interventi degli anni di grande espansione. Gli alloggi di dimensioni minori prevalgono negli insediamenti storici e a sud, dove si trovano gli interventi più recenti.



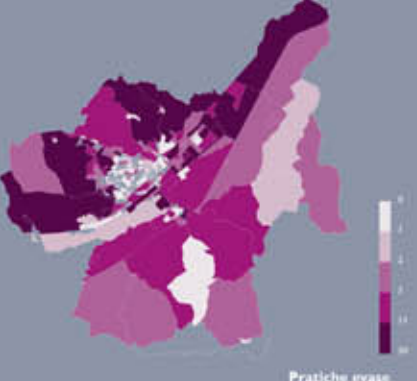
Alloggi non occupati e occupati occasionalmente
(fonte: Censimento Istat 2001; base: sezioni censuarie Istat)

Nell'area urbana si concentrano lungo Viale della Vittoria, a San Giuseppe, a nord di Corso Matteotti e di via Roma, nell'area del Verziere a cavallo della linea ferroviaria. In campagna l'inoccupato interessa il settore ovest del territorio comunale.

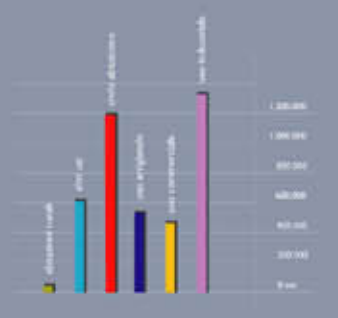


Un cantiere ancora aperto

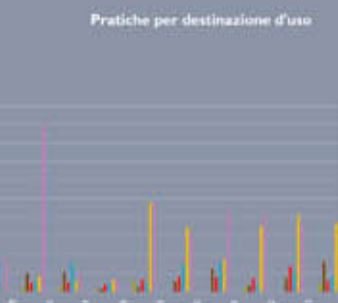
Pratiche evase 1987-2003
Volume superiore a 100 mc (fonte: Sit - Jesi; base: sezioni censuarie Istat)



Su quali parti si concentrano
Le pratiche interessano prevalentemente la città di collina, in corrispondenza del margine con la campagna; l'area sotto il centro storico, a ridosso dell'asse sud; la Zipa; la campagna, a monte della superstrada Falconara - Fabriano.



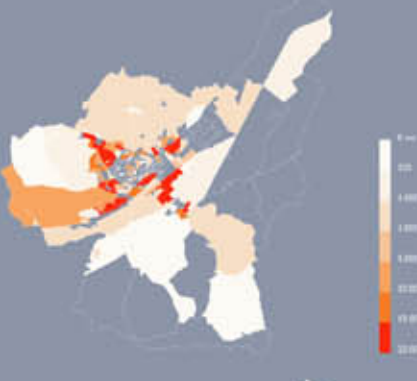
Di quale entità sono e quali destinazioni riguardano
Le pratiche riferite alle operazioni più consistenti sono relative agli usi industriali, artigianali e commerciali (complessivamente il 60% della volumetria richiesta nell'intero periodo è ascrivibile ad essi). Dal 1998 in poi dominano le destinazioni commerciali. L'incremento progressivo dell'entità delle operazioni segnala un processo di "modernizzazione" dell'attività edilizia, ovvero di concentrazione degli operatori.



Quale andamento hanno
La forte attività complessiva a cavallo del 1987-88 (prima dell'introduzione della salvaguardia del Prg adottato) è seguita da una progressiva diminuzione (fino al 1993) e da una improvvisa ripresa dopo l'approvazione del Prg in Provincia. L'attività ha un nuovo picco nel 2000 e nel 2002, poi registra un calo.

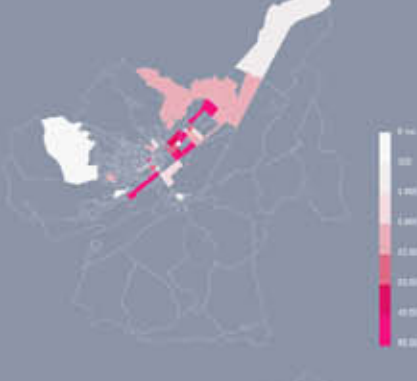


Volumi realizzati 1987-2003
Autorizzati e concessionari (fonte: Sit - Jesi; base: sezioni censuarie Istat)



Civile abitazione
Si riconoscono concentrazioni lungo due principali direttrici (nord/sud rispetto al fiume Esino ed est/ovest lungo la provinciale Falconara - Fabriano), sui margini della città collinare, nella campagna a sud/ovest.

Artigianato
Gli interventi più numerosi si attestano lungo la ferrovia Falconara - Fabriano con accentuazioni verso la Zipa. Altri interventi si sono collocati in corrispondenza della centrale elettrica, di via Roma e nel quartiere di Santa Maria del Piano.



Commercio
La localizzazione delle nuove attrezzature commerciali ricade sostanzialmente quella dell'artigianato, privilegiando gli attestamenti sulle principali strade d'accesso.



Industria
Se si esclude l'area della Zipa, si trovano nuovi insediamenti industriali nell'area del Verziere e del Cascamificio, a ridosso del tracciato ferroviario.



Piano Idea

Il progetto della Variante generale

11. Orientamenti del Piano idea

Gli orientamenti che qualificano il Piano idea, consonanti con le linee espresse nell'Atto di indirizzo dell'Amministrazione comunale e più direttamente connesse all'eredità del "Piano Secchi", sono già stati sinteticamente accennati:

- riconoscimento e valorizzazione dei caratteri di diversità tra le parti, piccole e grandi;
- riqualificazione delle parti interne alla città costruita, completando il processo di ristrutturazione;
- salvaguardia della distinzione tra città e campagna evitando la dispersione degli insediamenti;
- rafforzamento delle diverse forme di connessione, infrastrutturale e funzionale, tra le parti.

L'idea che organizza le scelte della Variante generale coerentemente con quegli orientamenti, aprendo però nuove prospettive e introducendo altri temi, è quella di un nuovo rango di Jesi, non più "piccola città composta", ma "capoluogo del Corridoio Esino", che riconquista una posizione di eminenza anche per la sua qualità urbana e territoriale.

Questo decisivo spostamento del punto di vista si riflette su tutte le scelte che vengono di seguito riassunte e che saranno dettagliate nei capitoli successivi.

Conferire un ruolo territoriale al centro storico riconoscendo una "città storica" allargata, centro della Vallesina.

La valorizzazione del centro storico è una domanda che emerge con chiarezza e vigore dal lavoro del Piano strategico, l'urgenza della quale si conferma considerando che il centro di Jesi, benché interessato da un Piano particolareggiato negli anni '80 e recentemente da un Piano di recupero, oltre che da importanti opere di restauro e riqualificazione avvenute nel corso degli anni '90, non è stato ancora oggetto di una riflessione "strategica" tendente a ricomprenderlo in un disegno generale per la città e il territorio, e presenta alcuni tipici fenomeni di degrado e di valorizzazione unidirezionale.

Tenere i margini e la figura urbana completando a ovest la città addensata sulla collina, separando con corridoi ecologici le addizioni nella piana a est.

Jesi è una bella città di piccole dimensioni, il cui carattere di compiutezza deriva dalla persistente distinzione tra la parte urbana densa e la campagna con manufatti radi, dalla presenza di "frontiere" naturali e artificiali che ancora rendono riconoscibile l'impronta urbana. Ma la frontiera, per reggere, deve essere uno stato d'animo e oggi questo stato d'animo sembra vacillare. Occorre dunque radicarlo attraverso una convincente ridefinizione dei confini della città e l'individuazione di regole per nuove quote insediative. "Tenere i margini e la figura urbana" è uno dei modi per declinare il tema generale della sostenibilità dal punto di vista dell'uso del suolo e degli equilibri ambientali.

Dare una prospettiva ecologica ai luoghi dell'abitare. Caratterizzare e combinare le "nicchie" residenziali dei diversi abitanti di Jesi, mettere in cantiere una nuova "Zipa verde" con attrezzature ecologiche certificate e industrie avanzate sono orientamenti che riprendono altre raccomandazioni dell'Atto di indirizzo e che concorrono alla declinazione della sostenibilità. Una partnership progettuale con il Consorzio Zipa potrebbe creare le condizioni di radicamento delle nuove pratiche d'intervento; work-

shop progettuali e concorsi di progettazione portare idee innovative e soluzioni di qualità delle quali promuovere la progressiva diffusione.

Ridefinire l'assetto della mobilità riconoscendo alla superstrada il ruolo di cardine nella rete complessiva, doppiando il sistema di attraversamento urbano, creando un sistema di collegamenti interquartiere a ovest.

L'aumento esponenziale degli spostamenti genera traffico in tutte le città italiane e l'aumento della dotazione pro-capite di auto private ingombra ovunque lo spazio stradale. La forma, l'economia, la storia di ogni città danno a questo problema generale una connotazione specifica. Affrontare la questione, dominante nell'agenda politica jesina, significa in primo luogo cogliere gli aspetti locali, specifici.

A Jesi incide in maniera determinante il conflitto irrisolto tra due principali impianti stradali e di funzionamento della città: quello per anelli di circonvallazione del piano regolatore degli anni '60 e quello per assi di attraversamento longitudinali del Prg vigente. Il secondo è subentrato al primo interrompendolo e non è ancora diventato una compiuta alternativa. L'attivazione dell'Interporto, l'ampliamento della Zipa, il nuovo insediamento di Fontedamo, i completamenti residenziali previsti a ovest e a sud hanno implicato un ridisegno complessivo della rete, della sua gerarchia e dei suoi nodi.

Riqualificare lo spazio di dominio pubblico raccordando, ripermeabilizzando, diversificando, decidendo le priorità per valorizzare la dotazione di aree a standard e rendere riconoscibile il sistema delle centralità locali.

La progettazione dello spazio pubblico e collettivo costituisce motivo generale dell'urbanistica contemporanea e specifico dell'urbanistica jesina. Il Prg vigente, infatti, aveva "inventato" una tavola apposita denominata "Progetto di suolo" che non è riuscita ad esercitare il ruolo propulsore che intendeva avere. L'attuazione di molte previsioni del Prg ha semmai reso più forte la necessità di un progetto del suolo, il quale dovrà essere aggiornato e trovare strumenti adeguati di realizzazione. Molte condizioni sono cambiate e non in modo favorevole. Tuttavia è stata approfondita la riflessione sul welfare locale, adatto al contesto e alle risorse economiche, politiche e sociali mobilitabili, e molte esperienze si sono fatte o sono in corso. Ci si potrà riferire a questo patrimonio, accumulatosi negli ultimi anni, per ricostruire un progetto dello spazio pubblico jesino.

12. Figure della ristrutturazione

Il progetto di trasformazione della Variante generale include le "eredità" del Prg vigente, in particolare suoi piani e programmi attuativi relativi a parti strategiche della città. Alcuni di questi, non ancora giunti ad approvazione definitiva, sono stati ampiamente "rilavorati" durante il processo che ha preceduto, accompagnato e seguito la formulazione del Piano idea, allo scopo di renderli coerenti col disegno generale che andava prendendo forma.

L'affinamento delle scelte e la ricomposizione degli approfondimenti e delle singole soluzioni maturate nel tempo, messo a confronto con gli orientamenti e le prime definizioni progettuali del Piano idea, porta in evidenza le connessioni e i nodi che caratterizzano la nuova struttura urbana.

Componenti della nuova struttura urbana sono:

1. la *città storica* estesa e diversificata, con un nucleo romano e settecentesco caratterizzato dalla residenza e dalle funzioni pubbliche;
2. il *Foro Boario*, con il suo serbatoio di città pubblica, dove si completa il disegno del Prg vigente per la città attestata sull'asse sud;
3. l'*asta ferroviaria*, dove una catena di interventi sui "terrains vagues" che si susseguono lungo la ferrovia raccorda le parti cresciute al di qua e al di là di essa, prevedendo una "mixité" di destinazioni d'uso private e pubbliche;
4. la *dorsale ovest* con il suo corredo di completamenti residenziali e di grandi spazi pubblici che segnano il margine della città;
5. le *addizioni a est* di industria e residenza, attestate nei punti di maggiore accessibilità e scandite dai corridoi ecologici;
6. le *frazioni*, rafforzate quando godono di condizioni di accessibilità tali da sostenere un carico urbanistico aggiuntivo;
7. la *rete della mobilità* integrata, una maglia stradale gerarchizzata, una metropolitana regionale, una trama di percorsi pedonali e ciclabili che si diffondono nella città;
8. la *città pubblica*, con un sistema diversificato di attrezzature e servizi che raccorda tutte le parti della città, a nord come a sud, e che si rafforza nella sua componente sportiva e socio-sanitaria per accogliere una domanda sovralocale;
9. la *rete ecologica*, che delimita e qualifica le nuove addizioni, supporta la mobilità lenta e le pratiche sportive non agonistiche, stabilisce relazioni tra la città, la campagna e il fiume.

13. La città storica



60

Le nove parti della città storica

Il "centro storico" è stato a lungo identificato con la città premoderna e, tipicamente, con la città murata, parte riservata al restauro, al museo, alla contemplazione, talora alla "messa in scena" dell'identità della comunità insediata. Uno spazio sottratto e protetto. Nei piani urbanistici più recenti la nozione di centro storico è stata sottoposta ad una progressiva revisione, per cui la "storicità" si configura sempre più come concetto convenzionale e relativo, non tanto legato alla natura intrinseca dei beni territoriali quanto all'attribuzione di senso di cui tali beni sono oggetto. La storicità diviene una chiave interpretativa attraverso la quale si riconoscono parti del territorio urbano con qualità differenziali, per le quali si chiede al progetto urbanistico un atteggiamento di particolare attenzione. Parlare di storicità diventa un modo per richiamare sinteticamente un sistema di valori riconosciuti e condivisi, per sottolineare la presenza di fattori qualitativi che sta al piano interpretare e valorizzare. Introdurre l'idea di "città storica" diventa uno dei modi per poter trattare il tema della qualità urbana.

Già con la proposta per il Contratto di quartiere II, presentata durante la fase di elaborazione del Piano idea come sua anticipazione, scegliendo il titolo "Abitare il centro antico di Jesi" si è voluto aprire un discorso sulle diverse componenti di un territorio urbano al quale si riconoscono qualità e valori particolari, non omogenei, candidati ad assumere ruoli diversi. Benché sia considerata fondamentale la presenza di manufatti storici, singoli o aggregati, le parti della città storica di Jesi vengono individuate a partire dalle qualità generali che le contraddistinguono e dalle sollecitazioni specifiche che esse rivolgono al progetto.

Anche alimentandosi dei processi di riconoscimento e nominazione attivati dal Piano strategico attraverso le pratiche d'ascolto della società insediata, il Piano idea ha individuato come componenti la città storica di Jesi 9 parti, di cui solo le prime due hanno a che fare con la tradizionale nozione di centro storico. Esse sono: 1. Centro antico; 2. Corso Matteotti; 3. Ospedale; 4. Viale della Vittoria; 5. Viale Cavallotti; 6. Mura orientali- Parco del Vallato; 7. Prato-Stazione-S. Maria del Piano; 8. Via Roma; 9. S. Giuseppe.

Questo centro allargato è l'ambito strategico nel quale arricchire e qualificare la relazione tra la città stabilizzata di collina (espressiva della sfera locale) e la città dinamica di valle (proiettata alla scala regionale). Un articolato insieme di interventi, in parte avviati o già decisi durante il processo di costruzione della Variante generale, viene messo a sistema per valorizzare i caratteri distintivi di ciascuna parte e per offrire una gamma di opportunità, come si conviene al nodo forte della Vallesina. Ciascuna parte si definisce per un peculiare spettro di azioni e interventi, molti dei quali costituiscono "anticipazioni" rispetto alla Variante generale: strumenti di programmazione complessa (il Contratto di quartiere II, finanziato), schede residue del piano vigente e altri strumenti di pianificazione attuativa (il piano di recupero Campus Boario), opere pubbliche e interventi di settore (manufatti stradali, parcheggi, risalite; proposte di pedonalizzazione di Corso Matteotti e di regolazione del traffico). Di essi La Variante generale governa il senso complessivo e guida la messa a sistema.

Punti essenziali del programma per il nuovo centro di Jesi sono un'adeguata dotazione di parcheggi di attestamento, la moltiplicazione delle risalite e degli attraversamenti, la facile praticabilità e la valorizzazione dei relativi percorsi come elementi costitutivi dello spazio pubblico urbano. L'infittimento delle relazioni trasversali è condizione per rafforzare la residenza, per mantenere le funzioni pubbliche, per favorire l'integrazione delle attività commerciali attestata su corso Matteotti, su viale della Vittoria e sulle vie Gallodoro-del Prato-XXIV maggio, dando continuità a situazioni che oggi appaiono separate e parzialmente in competizione.

Centro antico

Nel nucleo di origine romana edifici, lotti, tracciati e spazi urbani si presentano come un insieme unico fortemente integrato. Il programma urbanistico è volto alla valorizzazione e al riuso delle numerose eccellenze architettoniche; al recupero di una residenzialità diffusa che tragga vantaggio e si diversifichi socialmente anche per l'inserimento di residenza destinata agli studenti universitari; alla riqualificazione e valorizzazione dello straordinario patrimonio di spazi aperti.

Il finanziamento del Contratto di quartiere II costituisce l'occasione per avviare la riqualificazione nel nucleo antico. Essa interessa il complesso edilizio e i chiostri di Sant'Agostino, palazzo Pianetti vecchio (ex carceri), palazzo Santoni, palazzo Bisaccioni e un edificio su largo Saponari, con l'obiettivo di realizzare 32 alloggi pubblici, una quota significativa di spazi per associazioni con finalità sociali e di promozione del lavoro e dell'economia locale, nuove botteghe, un centro per anziani, opere diffuse di riqualificazione dello spazio aperto, con un'attenzione specifica per le prestazioni ambientali.



Gli edifici e gli spazi interessati dal Contratto di quartiere II

Corso Matteotti; Ospedale

Insieme al nucleo di origine romana, corso Matteotti è tradizionalmente inteso come il centro storico di Jesi. L'appropriata valorizzazione di importanti contenitori storici e la riqualificazione dello spazio aperto, con una estesa pedonalizzazione, contraddistinguono il progetto per questa parte che pone al centro dell'attenzione il tema del commercio diffuso e di qualità.

La parte innervata dal tratto finale di corso Matteotti costituisce la "naturale" conclusione morfologica del centro storico. I progetti e le azioni che sollecita sono legati a una riattribuzione di ruolo che ne riscatti l'attuale carattere "minore" e debole. In questo senso viene interpretata la ristrutturazione urbanistica dell'area dell'Ospedale e proposta la valorizzazione del Fatebenefratelli. In questa direzione si è mossa la proposta di Completamento del Contratto di quartiere II "Abitare il centro antico di Jesi" che prevede un asse dei servizi che dall'Arco del Magistrato si allunga fino all'Arco Clementino.

Alcuni grandi contenitori, prevalentemente di proprietà e di uso pubblico, che insistono su Corso Matteotti e che richiedono importanti interventi di recupero, potrebbero essere al centro di un'operazione coordinata volta al loro migliore utilizzo e, nel contempo, alla valorizzazione del centro della città storica e del patrimonio comunale. Il destino del complesso del San Martino è da tempo oggetto di un confronto serrato; è acquisita l'inadeguatezza del Palazzo comunale e di Palazzo Ricci ad ospitare la sede comunale; l'Appannaggio ha grandi potenzialità per il suo impianto e la sua posizione; il vecchio ospedale Fatebenefratelli, dopo la trasformazione dell'area adiacente sulla quale insiste la struttura ospedaliera in via di trasferimento, richiederà una strategia.

Punti di partenza del programma sono l'inadeguatezza del Palazzo comunale e di Palazzo Ricci e le ingenti risorse per le opere necessarie e ormai indilazionabili. Scelta di fondo quella di mantenere la sede comunale nel centro storico, in quanto "impresa" con un indotto importante per la sua vitalità.

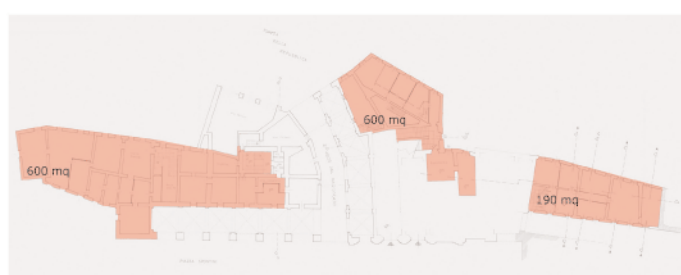
Il Comune oggi occupa due palazzi collegati fra loro attraverso una serie labirintica di raccordi, distribuendosi su circa 7.000 mq disposti su 4 piani. Mantenere in un'unica sede gli spazi amministrativi (gabinetto del Sindaco, sala di Consiglio e di Giunta, uffici assessorili, di segreteria e direzione) e quelli tecnici richiederebbe un contenitore di dimensioni analoghe o, meglio, maggiori per ampliare gli spazi destinati al pubblico. L'unico contenitore capace di offrire grandi spazi all'interno del centro storico è la sede del vecchio ospedale Fatebenefratelli, la cui superficie utile totale è di circa 8.500 mq. Edificio inaugurato nel 1757, è compreso nell'elenco dei beni di valore storico. Si tratta di una possibilità interessante, confortata da esperienze di altre città che hanno ritenuto la destinazione pubblica degli edifici storici una garanzia per la qualità del loro recupero. La considerazione che i tempi del suo svuotamento non saranno rapidi, che il complesso è di proprietà dell'Asur, suggerisce di esplorare altre soluzioni per gli uffici comunali. Il Fatebenefratelli, per la sua mole e la sua posizione strategica, rimane comunque un candidato eccellente per funzioni prestigiose, di rilevanza urbana e d'area vasta.



piano terra - 1.250 mq



primo piano - 2.200 mq



secondo piano - 1.390 mq



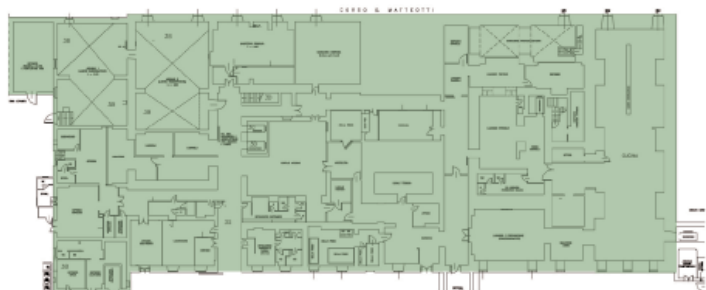
terzo piano - 2.200 mq

Palazzo Comunale-Palazzo Ricci: in rosa chiaro le parti alienabili

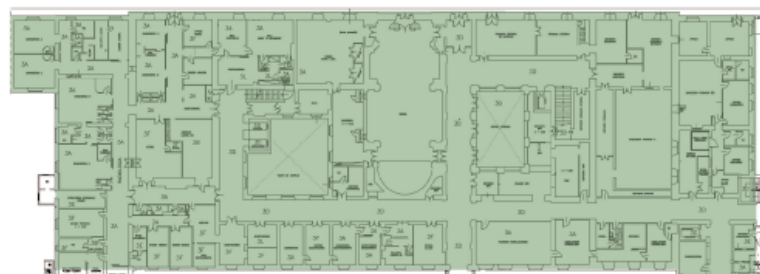
Considerando, ancora una volta, le scelte fatte da altre amministrazioni comunali pressate dalla medesima esigenza di Jesi di trovare spazi adeguati per la propria sede, si può osservare la tendenza a dividere le sorti degli spazi politico-amministrativi da quelle degli spazi tecnici e aperti al pubblico.

L'Urbanistica e i Lavori Pubblici da un lato, i Servizi Sociali dall'altro, rappresentano un importantissimo "front office" con i cittadini e i professionisti, destinato a rafforzarsi. Queste unità, ora collocate nel Palazzo Ricci e negli ultimi piani del Palazzo comunale, sono le candidate più adatte per un primo decentramento funzionale (gli uffici da sempre scambiano tra loro e va confermata la necessità di tenerli vicini).

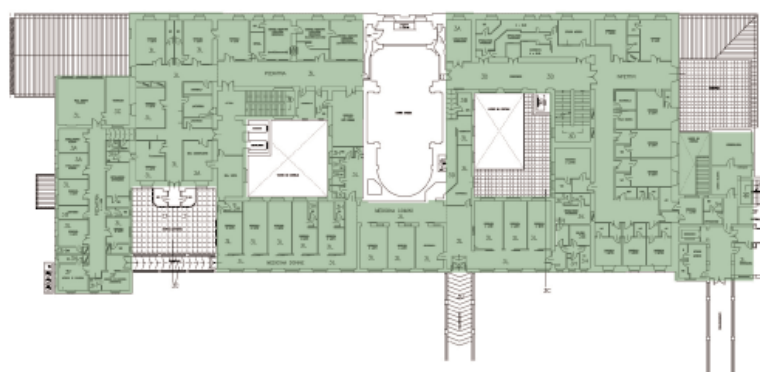
Questo primo importante decentramento consentirebbe di vendere e ristrutturare Palazzo Ricci, per abitazioni e uffici in posizione certamente ambita.



h.1 superfici per impianti tecnici



h.2 - 3.600 mq



h.3 - 2.700 mq



h.4 - 2.150 mq

Vecchio ospedale Fatebenefratelli

64

Gli uffici dei Servizi sociali, invece, potrebbero trasferirsi fuori dal centro storico. La ristrutturazione di Foro Boario, che prevede la realizzazione di un nuovo edificio a usi multipli sull'area comunale di via Don Minzoni, ad esempio, costituisce un'alternativa interessante. Altre si potrebbero individuare.

Allo scopo di favorire processi di recupero e nel contempo rastrellamento di risorse importanti per la pubblica amministrazione, si può pensare ad una nuova caserma dei Carabinieri a Porta Valle, nell'area individuata all'interno dello stesso piano per Foro Boario, di fronte alle mura e collegata con il centro antico attraverso Costa lombarda, dunque dotata di buona accessibilità. L'attuale sede dei Carabinieri all'interno del chiostro dell'Appannaggio, una volta resasi disponibile, potrebbe trovare una più adeguata destinazione.

I contenitori del centro storico

Il rapporto *Un "piano idea" per la città storica di Jesi* (aprile 2005) ha individuato una trentina di contenitori storici in quello che comunemente viene riconosciuto come il "centro storico" di Jesi (le tre parti di città storica che col 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". La Variante generale ne ha valutato il possibile riutilizzo perseguendo due principali politiche: da un lato, proprio in ragione della loro eccezionalità, li candida ad accogliere, come veri e propri condensatori, attività di rango per la centralità urbana

e territoriale di Jesi; dall'altro, li propone come risorsa per promuovere la stanzialità residenziale nel centro storico (con meccanismi e modalità analoghi a quelli introdotti dal Contratto di quartiere "Abitare il centro antico di Jesi").

Per gran parte dei contenitori si ritiene adeguato l'utilizzo attuale o lo spettro di usi previsti dagli strumenti urbanistici vigenti (per alcuni complessi sottoutilizzati, come palazzo Colocci, il problema consiste nell'individuare efficaci modalità d'insediamento di un recupero che porti nella direzione auspicata); per alcuni di questi si propongono invece significative novità, delle quali si è in parte già detto:

- il complesso dei chiostrini 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;
- il 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. La proposta di Completamento del Contratto di quartiere II lo candida a ospitare attività didattiche, uffici pubblici, commercio al dettaglio e laboratori artigianali, residenza;
- il Fatebenefratelli, anch'esso sul tratto terminale di corso Matteotti, dovrebbe essere studiato in relazione alle decisioni che matureranno sul San Martino;
- Palazzo Ricci, qualora si decidesse lo spostamento degli uffici comunali, potrebbe subire una riconversione residenziale.

In sintesi, il quadro degli altri contenitori (dal Contratto di quartiere è rimasta esclusa la ex-chiesa di Sant'agostino), capisaldi del centro storico di Jesi, è il seguente:

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)

- 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

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

- Palazzo Colocci
- Palazzo Carotti
- Complesso palazzo Pianetti: ex convento
- Complesso di San Nicolò

Edifici di proprietà privata a destinazione speciale (non residenziale)

- Palazzo Ripanti Emilio

- Sede arcivescovile (nel Complesso del Duomo e dell'Arcivescovado)
- Complesso del Santuario delle Grazie

Edifici di proprietà pubblica a destinazione speciale (non residenziale)

- 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

Viale della Vittoria

Elemento distintivo di questa parte della città storica è il viale stesso, eccezionale emergenza dello spazio pubblico jesino. La sua riqualificazione e valorizzazione quale strada di attraversamento urbano costituisce uno dei temi dominanti del Piano idea. Riprogettazione della sezione, progressiva riduzione della sosta lungo le carreggiate, ridefinizione degli innesti da nord sono i principali interventi volti a migliorare le condizioni di mobilità. A questi si accompagnano le trasformazioni urbanistiche, fisiche e funzionali, che interessano le parti di città storica appoggiate sul viale.

L'approfondimento delle linee d'intervento indicate nel Piano idea ha portato alla puntuale individuazione degli elementi che caratterizzano il viale e dei problemi da affrontare in sede progettuale.

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. Ampie circa 6,5 m, 2 dei quali destinati a marciapiede, sono oggi complessivamente disordinate e con ridotta funzionalità. Nelle fasce si trova una moltitudine eterogenea di materiali organizzati e spontanei, 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 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, dunque, 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 corrispondere all'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. E' 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. Questa sovrapposizione di domande fa sì che durante il giorno la ricerca di parcheggio diventi elevata, caotica, spesso conflittuale, e la presenza di auto appaia continua e compatta da viale Cavallotti a via Erbarella, su entrambi i fronti, rendendo 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 e nel suo carattere di cerniera tra le varie parti di città (aspetti costitutivi), ma anche nella concentrazione di attività relativamente disomogenee, alcune delle quali polarizzanti come l'ospedale e i distributori di benzina, e nella mancanza di un'offerta alternativa e convincente di parcheggi per la sosta prolungata, incompatibile con la dinamica di funzionamento della strada (aspetti sui quali è possibile agire).

Le intersezioni con le vie laterali. Sul viale, che raccorda la città di collina con il centro storico e con la città bassa, confluiscono a pettine le strade di "discesa": via 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 conciliare usi statici e dinamici, usi longitudinali e trasversali. 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...). La stagione di trapasso che investe la strada e il suo intorno determina la compresenza di abbandono e degrado con vitalità e nuove soluzioni. Per molti versi la condizione di questa parte della città storica è simile a quella della parte che si trova a sud del cen-

tro storico, entrambe ancora pienamente coinvolte dai processi di trasformazione, cantieri aperti con un futuro ampiamente malleabile.

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 di sostituzione funzionale e come incentivo per operazioni di adeguamento e sostituzione fisica, necessarie ma non ancora decollate. Le operazioni più consistenti interessano il lato sud (nuovi complessi: Mercantini, Freddi, vecchio ospedale) e caratterizzeranno il viale con la presenza di residenza, uffici, commercio e pubblici esercizi, portando una quota consistente di parcheggi interrati (con accessi sul viale stesso) destinati ad assorbire la domanda prodotta dagli interventi stessi, ma anche a catturare parte della domanda di sosta prolungata che si genera lungo la strada e nel centro storico. Queste nuove, grandi "fabbriche" produrranno concentrazioni di interessi e di flussi (di persone e veicoli), accentuando la differenza fra i due lati del viale. Di questo occorrerà tenere conto nella riprogettazione delle fasce laterali.

I fronti edilizi. Dal punto di vista edilizio e 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, dunque, anche attraverso una serie di operazioni puntuali sui fronti.

Per tutto quel che si è detto, la riqualificazione della parte denominata "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 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 una specifica modalità di costruzione.

Verificata la crucialità e la complessità della posta in gioco, la Variante generale del Prg, dopo aver individuato il ruolo del viale nella rete complessiva, indicato i nodi e i requisiti fondamentali per la ristrutturazione, suggerisce la messa a punto di una particolare forma di concorso locale, atta a confrontare proposte che nascano da una conoscenza approfondita del contesto e dall'impegno civile delle sue componenti professionali, che diano continuità al lavoro del piano urbanistico e sappiano trovare il consenso della città.



Studio di Viale della Vittoria

Viale Cavallotti

Gli elementi di pregio di questa parte della città storica sono il sistema delle ville di inizio '900, il manufatto stradale su cui esso si organizza (viale Cavallotti), una sequenza continua e articolata di spazi e attrezzature collettive, secondo la trasversale di via Grecia-viale Verdi. I temi del progetto si legano al presidio delle qualità generali d'impianto, anche evitando l'attraversamento a raso di viale della Vittoria, e alle possibilità di valorizzare il rapporto con la dorsale di spazi pubblici.

Mura orientali-Parco del Vallato

Questa parte, dominata dal grande spazio aperto del vallato Pallavicino, gioca un ruolo fondamentale per il rafforzamento delle relazioni urbane trasversali. Margine della città alta e nuovo bordo interno della città bassa (con le trasformazioni delle aree ex Sima, Saffa e Fater), la parte già si caratterizza per un'interessante dotazione di servizi e attrezzature (circolo cittadino, piscina e impianti sportivi), attestamenti e percorsi. Nella piena valorizzazione del parcheggio di via Zannoni, della torre-ascensore Mura orientali e della complementare risalita di via Castelfidardo-via delle Conce risiedono le possibilità di integrazione tra corso Matteotti e il sistema di valle.

Prato-Stazione-S. Maria del Piano

Questa parte di città storica otto-novecentesca, distesa e aperta, è caratterizzata da una pregiata maglia ortogonale di manufatti stradali con basse cortine edilizie che si chiudono a formare corti e cortili. Agire sullo spazio pubblico consente di riqualificare il quartiere e di promuovere trasformazioni che hanno rilevanza generale. In particolare, la riqualificazione di via XXIV maggio si colloca all'interno del progetto strategico di riorganizzazione della mobilità (Asse sud); quella del viale Trieste costituisce elemento essenziale nella valorizzazione delle relazioni trasversali tra parti di città (dal centro antico alla città nuova oltre la ferrovia).

Le operazioni condotte dal Laboratorio Prato di progettazione partecipata, attivato per affrontare le controverse questioni legate al funzionamento di via XXIV maggio, la tratta più difficile del cosiddetto "asse sud", hanno fatto emergere alcuni principali problemi:

- velocità troppo elevate e transito di mezzi pesanti lungo le strade del quartiere, con situazione particolarmente critica su via XXIV maggio;
- sosta veicolare disordinata e invasiva dovuta anche a spazi insufficienti;
- difficoltà dei percorsi pedonali e degli attraversamenti della strada principale;
- mancanza di attrezzature pubbliche, scarsa qualità e scarsa cura, illuminazione inadeguata.

Le proposte progettuali hanno riguardato tutti questi aspetti, in particolare con soluzioni condivise per la ristrutturazione di via XXIV maggio e per la creazione di un sistema articolato e continuo di spazi pubblici di quartiere.

Avendo riconosciuto alcuni caratteristici "ambienti dell'abitare" (il *corridoio urbano* costituito da via XXIV maggio e via del Prato; le *stanze urbane* nelle strade trasversali; il *cortile di quartiere* creato dalla sequenza di spazi aperti lungo via Guerri e via Mazzoleni; i *luoghi notevoli* in largo dei Cordai, largo Grammercato e viale Trieste) si sono definiti gli orientamenti fondamentali per l'assetto urbanistico del quartiere che nella Variante del prg vengono ripresi:

- conferma del ruolo di strada urbana di scorrimento per via XXIV maggio e, nel contempo, riorganizzazione della sosta veicolare e progettazione di percorsi pedonali longitudinali e trasversali tesa a consentire una sicura compresenza dei diversi utenti;
- trattamento differenziato delle strade trasversali, con soluzioni e manufatti prevalentemente orientati agli usi pedonali e, conseguentemente, tali da creare condizioni

più rispettose di transito e di sosta degli autoveicoli;

- coinvolgimento nel processo di riqualificazione del quartiere degli spazi e dei percorsi lungo via Guerri, da ristrutturare con l'obiettivo di ampliare le possibilità di fruizione pedonale e lenta, rafforzando la dotazione di spazi riservati alla sosta dei veicoli, soprattutto dei residenti;

- manutenzione e cura di alcuni "luoghi notevoli" del quartiere, prevedendo anche una moderata ristrutturazione degli spazi funzionale alla conservazione del loro carattere introverso e delle pratiche d'uso ancora diffuse e possibili.



Via XXIV maggio: schema delle principali relazioni orizzontali e verticali

Via Roma

Il recupero di una migliore abitabilità di questo borgo lineare, con segni manifesti di degrado diffuso, si lega alle trasformazioni delle aree Perialisi e Cartiera Ripanti, e al riassetto complessivo della mobilità (depotenziamento di via Roma come strada interquartiere). Il progetto sull'area Perialisi offre la possibilità di una rivitalizzazione della parte alta di via Roma, con nuove botteghe sul fronte stradale. La trasformazione del complesso dell'ex Cartiera può migliorare la relazione del quartiere con il parco del Ventaglio, le scuole e il parcheggio, da un lato, via Zara e la chiesa che vi si affaccia, sul lato opposto.

San Giuseppe

Questa parte comprende i borghi storici con sviluppo lineare lungo via Garibaldi e del Setificio e il quartiere di edilizia operaia realizzati a partire dagli anni '30 del '900, organizzato intorno alla via San Giuseppe. E' ricompresa nel vasto settore di ristrutturazione urbana che il Piano idea ha identificato come "Foro Boario". Il progetto si volge al recupero minuto e diffuso, ma anche alla ristrutturazione urbanistica. Infatti, la creazione di una società di trasformazione urbana per la gestione delle trasformazioni del Foro Boario può costituire l'innescò di un incisivo processo di riqualificazione, capace di riverberare i suoi effetti sull'intera parte.

14. Il Foro Boario

Foro Boario è un ampio settore centrale della città (oltre 20 ettari abitati da circa 2300 abitanti), con una forte accessibilità (è compreso tra le due strade di attraversamento urbano, viale della Vittoria-viale del Lavoro e Asse sud, è servito dalla stazione delle corriere ed è vicino a quella ferroviaria), carico di memorie di un passato remoto e recente, dotato di un articolato sistema di spazi aperti e di attrezzature di uso pubblico diffusamente frequentate da abitanti di diverse età. Un quartiere caro agli Jesini e una cerniera tra la città alta e la città bassa. Foro Boario è anche l'ultima ampia porzione di Jesi dove si sommano edifici da risanare e ristrutturare, aree sotto o male utilizzate da riusare e valorizzare, collegamenti da riconnettere e riqualificare, usi diversi da rendere compatibili, differenze fisiche e sociali da conciliare.

La ristrutturazione di questa parte di città ha ormai una storia lunga, contrassegnata da una serie di atti amministrativi. Il Piano di recupero d'iniziativa pubblica, denominato Campus Boario, che l'Amministrazione comunale ha approvato nel 2002, ne coglieva il ruolo cruciale e metteva al centro la sistemazione dello spazio pubblico. Il Piano idea ha ripreso e rielaborato quella indicazione ampliando il significato e le relazioni territoriali dell'intervento, rivedendo alcune destinazioni d'uso e le quantità, introducendo alcuni accorgimenti che intendevano adeguare la proposta alle nuove condizioni: mancanza di risorse pubbliche per la gestione diretta dell'operazione; realizzazione di un parco pubblico lungo il torrente Granita sull'area destinata dal Piano di recupero alla costruzione di nuovi edifici. Il problema della fattibilità economica dell'intervento aveva suggerito di percorrere alcune strade con esiti complementari:

1. aumentare l'offerta di interventi remunerativi, includendo altre aree per residenza, commercio e uffici (l'area dell'ex Cascamificio e l'area occupata dalla scuola dismessa nel medesimo settore urbano) che potessero compensare quella sottratta dal parco;
2. ridurre i costi delle opere pubbliche previste, proponendo interventi più leggeri per la sistemazione dello spazio pubblico aperto, dei percorsi, dei parcheggi;
3. ipotizzare una procedura in grado di mobilitare risorse economiche e finanziarie private: una società di trasformazione urbana.

Le scelte di fondo erano il rafforzamento della residenza e la continuità degli spazi di relazione, due condizioni per tenere insieme componenti tanto diverse. Il sistema degli spazi e delle attrezzature pubblici e d'uso pubblico si qualificava per la sua varietà e articolazione: dal verde di arredo sotto le mura al parco con orti del Granita; dal nuovo percorso pedonale con sovrappasso su via del Setificio al viale alberato con pini ormai secolari, alla passeggiata lungo viale Trieste; dai parcheggi in superficie per la sosta breve a quelli interrati per la sosta prolungata, alla fermata del trasporto pubblico extraurbano; dal campo di calcio a quello di bocce sotto la copertura del vecchio foro; dalla scuola alla chiesa...

Dopo il Piano idea, che aveva indicato Foro Boario come il grande progetto di ristrutturazione urbana che ereditava e completava il disegno del Prg vigente di spostare l'attenzione a sud, altri fatti sono intervenuti a modificare il quadro: l'approvazione dell'Approfondimento sulla mobilità ha previsto una diversa organizzazione degli spostamenti automobilistici all'interno del quartiere San Giuseppe; osservazioni e controdeduzioni al Piano di recupero hanno apportato alcune modifiche rendendone necessaria la riadozione.

La Bozza del Progetto comunale del suolo è intervenuta a questo punto del percorso per portare a sintesi i differenti lavori, con particolare attenzione per l'assetto via-

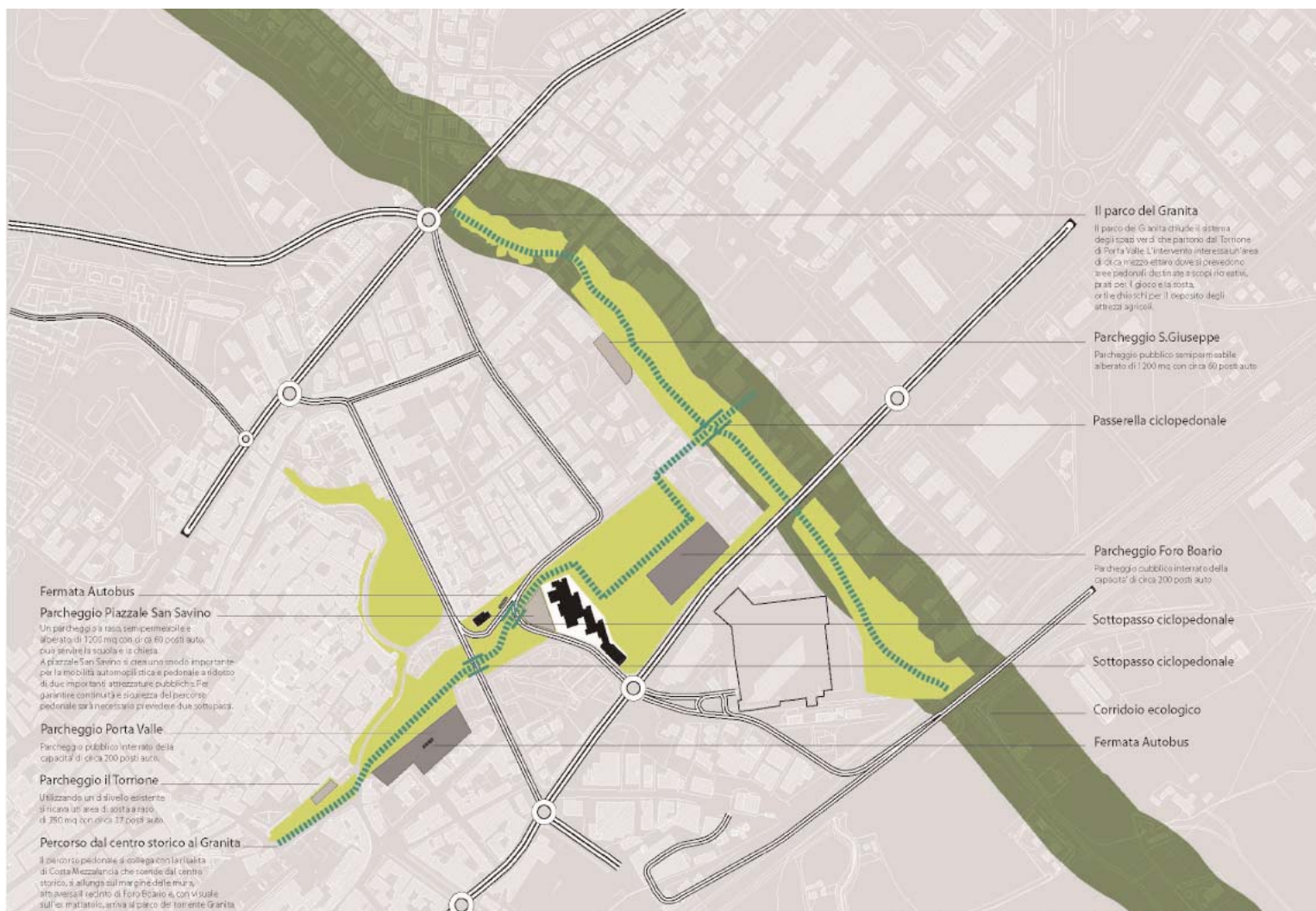
bilistico e i collegamenti pedonali e per la distribuzione-caratterizzazione dei parcheggi, aspetto cruciale ai fini della riqualificazione dell'area.

L'attraversamento automobilistico del quartiere San Giuseppe garantisce i collegamenti urbani nord-sud su questo versante della città: la soluzione attuale - via del Setificio a senso unico in una direzione e via San Giuseppe a senso unico nell'altra - dovrà essere razionalizzata e riqualificata.

Sulla base di questa constatazione la Bozza del Progetto comunale del suolo, sviluppando le scelte fatte con l'Approfondimento sulla mobilità, ha proposto il mantenimento del binomio via del Setificio-via San Giuseppe, una nuova rotonda per il raccordo di via del Cascamificio con via Don Minzoni (Asse sud) e due rotonde per il raccordo di via San Giuseppe e via Garibaldi con viale del Lavoro e viale della Vittoria. In particolare, poi, esso ha indicato una modifica dell'incrocio davanti alla chiesa di San Giuseppe per consentire lo sbocco della via omonima su viale del Lavoro, in corrispondenza del nuovo tratto stradale che dovrà doppiare via Erbarella. La via San Giuseppe, a un solo senso di marcia, può essere oggetto di un'opera di riqualificazione secondo le buone pratiche che si sono ormai affermate nella progettazione di strade che attraversano le cosiddette "zone 30". Via Granita, che prosegue nel sovrappasso pedonale sul torrente, resta strada di penetrazione residenziale (cul de sac) che può chiudersi con una semplice "pipa". Via Mugnai, oltre a servire i residenti delle case esistenti e previste, distribuisce i movimenti indotti dalla palestra Carbonari: la collocazione di un parcheggio in testa alla strada garantirebbe 60 posti auto consentendo anche l'inversione di marcia. Per non interrompere la continuità dello spazio aperto e del percorso ciclo-pedonale che dal Torrione, attraversando l'intera area, arriva al corridoio ecologico del Granita, e anche per limitare i costi di sistemazione degli spazi aperti pubblici, la Bozza propone di ribassare il percorso ciclo-pedonale sottopassando via del Cascamificio e via del Setificio, ambientandolo in una cavea sistemata a prato.

Coerentemente con la Bozza è stata formulata un'osservazione programmatica alla versione del Piano di recupero ripresentata per l'adozione, così che anche questo strumento attuativo del Prg vigente possa configurarsi come anticipazione coerente con le linee della Variante generale. L'osservazione è stata occasione per precisare anche alcune caratteristiche del nuovo edificio residenziale previsto a ridosso del parco del Granita: si auspica che la progettazione contempli una soluzione per il piano terra adatta ad ospitare usi di tipo collettivo, e a stabilire rapporti di continuità con lo spazio pubblico circostante.

Queste indicazioni per il Piano di recupero sono completate dalle proposte che la Variante formula sul Cascamificio (si veda il capitolo successivo, riferito all'Asta ferroviaria), le quali, perseguendo l'idea di fare del torrente Granita un importante corridoio di fruizione pubblica, prospettano una modalità di raccordo, proprio attraverso il parco del Granita, con il settore cresciuto attorno alla vecchia fabbrica, al di là di via Don Minzoni.



Foro Boario: viabilità e parcheggi

15. L'asta ferroviaria

Con "Asta ferroviaria" viene indicato l'insieme delle trasformazioni che si collocano a ridosso della ferrovia: aree già interessate da schede progetto del piano vigente ma non decollate (Cartiere vecchie e Consorzio agrario), aree occupate da edifici dismessi (Cascamificio), strade e parcheggi connessi (via di Roncaglia e via Latini), nuove stazioni della metropolitana regionale (Zipa e Ponte Pio).

La congestione e il disordine che si sono determinati su questa porzione del territorio comunale, a causa del ritardo di alcune trasformazioni e di un processo di completamento che è andato avanti caso per caso, assieme alle prospettive che si aprono, per le tendenze di proprietari e operatori a riqualificare l'esistente e per la possibile dismissione dell'attuale scalo ferroviario (sostituito da quello nuovo previsto in adiacenza all'interporto), rendono necessario un discorso unitario.

Le operazioni indicate di seguito tendono a promuovere una conversione verso usi misti, con importanti inserti di edilizia residenziale e servizi, un complessivo diradamento e il miglioramento della qualità con aree a verde e a parcheggio pubblico, una nuova accessibilità con la ristrutturazione di via Roncaglia-via Latini.

Consorzio agrario

L'area del Consorzio agrario interessata dalla scheda progetto del Prg vigente è limitata alla parte compresa tra via Ricci, via XXIV maggio, viale Trieste, stazione. Non viene considerata l'ampia area adiacente, in parte occupata da capannoni e da silos, che il trasferimento del Consorzio renderebbe disponibile. Su questa seconda parte, che misura circa 12.500 mq e che può diventare molto interessante se avverrà lo spostamento dello scalo merci, si indica una possibilità di intervento con destinazioni d'uso miste e si localizzano un'ampia area di parcheggio e uno spazio aperto di uso pubblico.

Viene invece aggiornata la proposta per la parte centrale, dove il piano vigente prevedeva, oltre a residenza e a terziario, la collocazione della nuova autostazione. Scelta per l'autostazione una nuova localizzazione vicino alla multisala e al parcheggio di interscambio (triplicandone la superficie individuata circa vent'anni fa), la Variante destina l'area prevalentemente a residenza, con uffici e commercio di dettaglio. La trasformazione dovrebbe contribuire alla qualificazione del quartiere, migliorandone l'abitabilità, attraverso l'apertura su viale Trieste degli spazi interni del nuovo insediamento, così da offrire altre possibilità di passeggio e di sosta. Verrebbe mantenuta la continuità della cortina edilizia su via XXIV maggio e via Trieste, ricostruita quella su via Ricci, aprendo invece verso il piazzale della stazione.

La prosecuzione di via Roncaglia darebbe un altro accesso all'intera area, attestandosi sui nuovi parcheggi.

Cartiere vecchie

La proposta di rivedere complessivamente le ipotesi formulate dalla scheda progetto del piano vigente e sviluppate da un successivo Piano degli insediamenti produttivi (non ancora decollato per ragioni diverse, fra le quali una consistente presenza di abitazioni in buono stato di conservazione), è stata orientata dalla necessità di riqualificare complessivamente il settore urbano, dando una prospettiva al disagio attuale (congestione e bassa qualità) e alle conseguenti tensioni trasformative che vanno emergendo.

La Variante propone di destinare l'area in parte ad un completamento artigianale (nuovi capannoni adiacenti a quelli già esistenti sui margini est ed ovest), in parte ad

un completamento residenziale (in posizione mediana, dove già sono presenti abitazioni), lasciando al centro un'area verde e attrezzata che si costituirebbe come "polmone". La sistemazione della fascia ferroviaria consentirebbe di servire l'insediamento con parcheggi e percorsi pedonali.

Cascamificio

Il recupero dell'area dell'ex-Cascamificio deve confrontarsi con alcuni problemi derivanti dalla sua posizione, ossia con una difficile accessibilità. Infatti, è da escludere l'interruzione dell'attuale guard-rail di via Don Minzoni per le conseguenti ripercussioni negative che questo avrebbe sulla fluidità del traffico, aggravate dal fatto che, a distanza di poche centinaia di metri, si succedono ben tre rotonde: quella prevista in corrispondenza di via del Cascamificio e via della Filatura, quelle di via Ricci e di viale Trieste. Andrà anche posta attenzione alle destinazioni d'uso, evitando funzioni fortemente attrattive e congestionanti, e all'idoneo utilizzo degli immobili di valore storico che insistono sull'area.

A partire da queste considerazioni e dalla necessità di ridurre la densità fondiaria attuale (per cui non potrà essere recuperata l'intera volumetria esistente) la Variante propone:

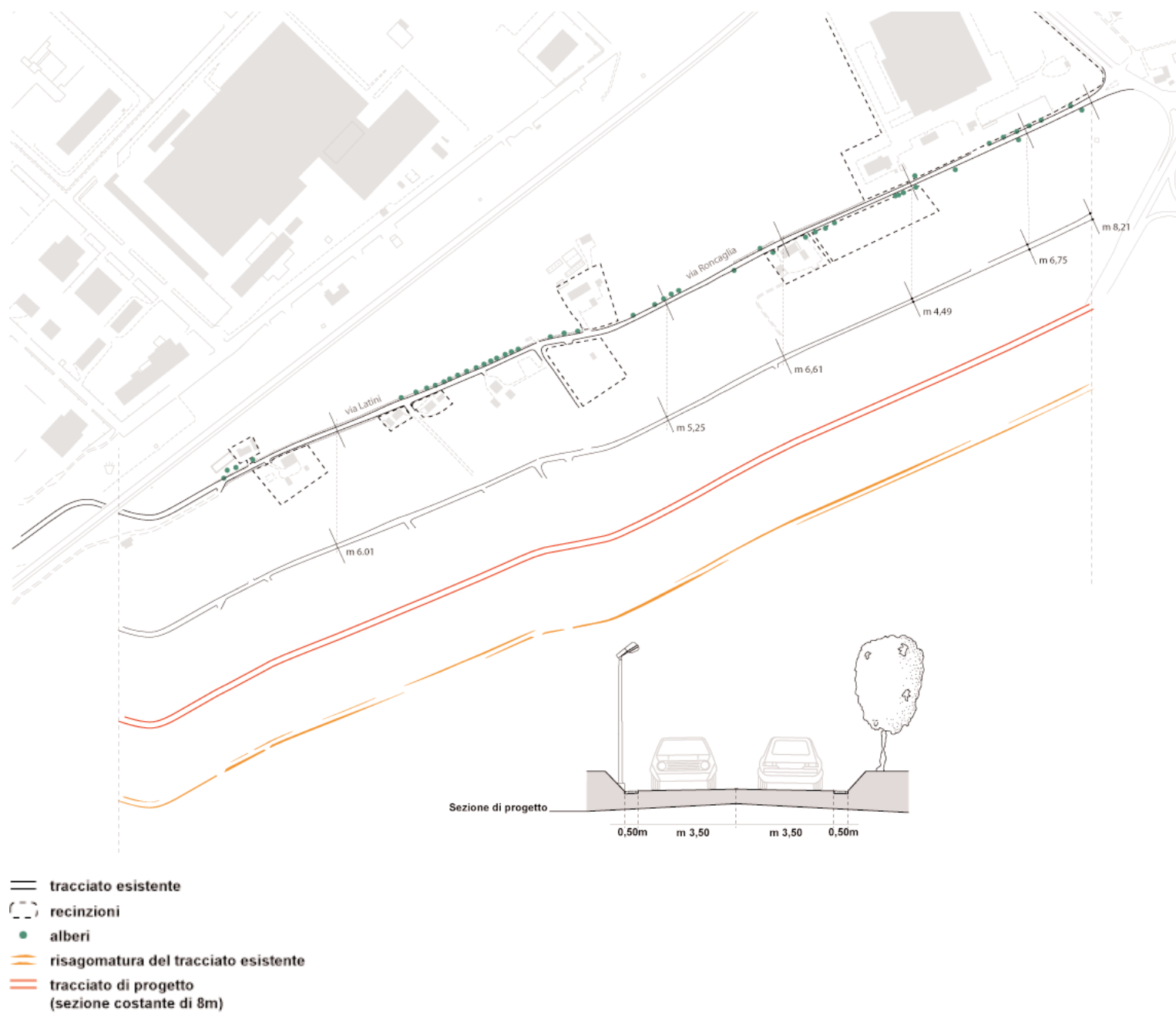
- un intervento misto, per metà a destinazione residenziale;
- lo spostamento dell'accesso principale sulla nuova strada che, dando continuità a via Roncaglia-via Latini, dovrà raccordarsi alla rotatoria prevista all'imbocco di via del Cascamificio. Ingresso e uscita da via Don Minzoni, fatta salva la continuità del guard-rail, saranno possibili solo mantenendo il senso di marcia;
- la fruibilità della piazza collocata al centro dell'insediamento, portando i parcheggi all'esterno, su via Don Minzoni, e prevedendone una parte interrata;
- un'area pubblica che colleghi l'insediamento con il retrostante parco del Granita e con i percorsi che portano all'area del Foro Boario.

Via Roncaglia - via Latini

Via Roncaglia si raccorda a uno svincolo che porta alla superstrada. Questa connessione diretta conferisce alla strada potenzialità interessanti.

Il Piano idea si era limitato a indicarne una possibile prosecuzione, la Bozza e la Variante precisano quella indicazione e trasformano questa strada in un'utile infrastruttura di servizio per la parte di città chiusa tra la ferrovia e gli edifici affacciati sull'Asse sud, una strada posta sul retro che può alleggerire l'asse sud dal traffico di penetrazione (fluidificando quello di attraversamento della città che resta sua prerogativa).

Operazioni puntuali di risagomatura della sede attuale possono garantire una sezione costante di 8 metri senza abbattere gli alberi che la fiancheggiano e oltrepassare le recinzioni; il prolungamento fino alla nuova rotonda su via Don Minzoni offre un'accessibilità alternativa sia all'area del Cascamificio sia a quella del Consorzio agrario, con numerose possibilità di sosta nei parcheggi pubblici previsti.



Riqualificazione di via Roncaglia - via Latini

16. La dorsale ovest

Il carattere di compiutezza della città sulla collina deriva dalla persistente distinzione tra la parte urbana densa e la campagna. Mentre a est gli interventi realizzati in attuazione del Prg vigente hanno sostanzialmente esaurito la possibilità di aggiungere quote insediative (per il raggiungimento della scarpata, la presenza di un'area archeologica, la fascia di tutela del torrente Granita), a ovest la proposta di urbanizzare Appennini alta, valorizzando le aree di proprietà comunale, è stata interpretata dal Piano idea come intervento di completamento del margine, sostenibile in quanto lo stesso Piano ha previsto l'adeguamento dell'infrastruttura stradale sulla quale dovrà appoggiarsi.

La Variante generale identifica come "dorsale ovest" la successione di strade (via Paradiso-via degli Appennini-via Fausto Coppi-via XX luglio) che consente di scendere dalla parte alta di Jesi collegandosi direttamente con l'Asse sud e, attraverso il cavalcavia ferroviario e la nuova strada del Verziere, di raggiungere direttamente via Marconi e quindi la superstrada. La dorsale ovest come collegamento fluido (previa ristrutturazione della sezione di via Coppi e di alcuni nodi) in grado di raccogliere il traffico generato dagli insediamenti residenziali esistenti e dai nuovi quartieri previsti nella parte ovest della città, non solo Appennini alta, ma anche il Verziere.

Appennini alta

Da questa parte della città di collina non esiste un bordo costruito continuo, mentre importanti penetranti verdi garantiscono un rapporto visivo città-campagna. Il sito di Appennini alta, la zona degli impianti sportivi, il Parco del Ventaglio più a sud, sono varchi dove il paesaggio agrario collinare si avvicina con le sue forme e le sue pratiche d'uso, riuscendo in alcuni tratti ad entrare nello spessore della città. La "penetrazione" del verde assume forme diverse nelle tre situazioni: avviene con due grandi attrezzature pubbliche che la città in questi anni ha saputo darsi; può avvenire con l'affaccio sulle colline di un'edilizia rada e di pregio perché parte di un quartiere realizzato con criteri bio-ecologici.

La Variante parziale denominata "Appennini alta" ha preso forma in questo processo: il suo dimensionamento, la sua configurazione e la sua caratterizzazione sono coerenti con gli indirizzi del Piano idea. In particolare, la Variante e il Ppe in corso di redazione propongono un insediamento residenziale ecologicamente attrezzato, con edifici rispondenti a principi di bio-architettura, che completi e raccordi i servizi presenti (scuola di via della Gola Rossa) e l'elemento architettonico di pregio (Chiesa del Crocifisso), mantenendo aperto un cono visivo verso la valle. I caratteri del nuovo quartiere rispondono anche alle indicazioni del Ptc, il quale colloca l'area interessata nell'ambito "B" della bassa collina (adiacente però all'ambito "V" delle pianure e dei terrazzi alluvionali): l'impianto si adegua alle forme del territorio e agli elementi diffusi del paesaggio agrario (vegetazione spontanea sui salti di quota), localizzando i nuovi edifici prevalentemente nella parte più bassa, sulle strade esistenti, dove segna il bordo della città.

Il piano esecutivo di "Appennini alta 1" (questa la sigla identificativa nella Variante generale) va dunque inteso come un'attuazione anticipata della Variante generale e la progettazione dell'ambito limitrofo, Appennini alta 2, dovrà seguire i medesimi criteri.



PPE Appennini alta

Verziere

Via del Verziere sopporta un traffico pesante e di attraversamento inadatto alla sezione ridotta e pericoloso per l'insediamento residenziale addossato ai lati. Le caratteristiche diverse delle due tratte, artigianale ad ovest verso il cavalcavia ferroviario, residenziale a est, verso via Marconi, hanno suggerito un diverso tipo di intervento. Nella prima tratta il Piano idea ha proposto l'allargamento della carreggiata in sede, così da dare continuità al cavalcavia e servire adeguatamente gli impianti produttivi presenti; nella seconda tratta ha proposto, invece, la realizzazione di una nuova strada di sezione adatta per un traffico interquartiere, disimpegnata da rotonde ai due estremi, in modo da consentire il declassamento della "vecchia" via del Verziere e la sua riqualificazione come strada locale al servizio delle sole abitazioni che vi si affacciano.

L'asola che si crea a seguito dell'adeguamento infrastrutturale si presta a un intervento di completamento residenziale con caratteristiche ambientali adatte al delicato bordo urbano.

L'Approfondimento sulla mobilità, sopralluoghi e verifiche delle preesistenze edilizie e della suddivisione colturale del suolo, l'opportunità di includere le due aree a nord dell'attuale via del Verziere, dove insiste anche il capannone dell'Upa (Unione produttori agricoli) il cui trasferimento consentirebbe il riordino dell'intero settore, hanno permesso di delineare con maggior precisione le caratteristiche del nuovo insediamento. Durante le attività di indagine, promosse allo scopo di mettere a punto il modello generale di perequazione, sono state raccolte informazioni importanti per "dar corpo" all'orientamento generale espresso nel Piano idea: mantenere una densità bassa al fine di lasciare ampi varchi di campagna e favorire la costruzione di case con orti e giardini, assecondando anche una domanda di "casa in campagna" non isolata.

La constatazione che:

- esiste una domanda rilevante di case singole che non trova risposta a Jesi e che solo in parte viene soddisfatta nei comuni limitrofi;
- sono richieste case a schiera, ma anche bifamiliari o quadrifamiliari;
- sono particolarmente ambiti nuclei abitativi binati in cui la prossimità fra famiglia d'origine e giovani coppie si risolve all'interno dello stesso edificio;
- le cooperative si candidano per la realizzazione del nuovo insediamento in ragione della congruenza fra i caratteri tipologici dell'insediamento e i valori di mercato delle aree, più bassi che in altre parti di città;

suggerisce alcune caratteristiche delle abitazioni:

- edifici bassi con aggregazioni di unità in numero limitato;
- lotti di ampie dimensioni;
- una relazione quanto più possibile diretta fra l'edificio e la campagna circostante;
- il ricorso ad alcune tecniche della bioarchitettura date le caratteristiche del sito e gli obiettivi generali (l'insediamento ricade in quella che il Ptc identifica come "fascia di continuità ambientale");
- una disposizione dei tipi lungo via del Verziere secondo un ordine di densità crescente in direzione di via Marconi, al fine di segnalare gradualmente l'ingresso nella città.

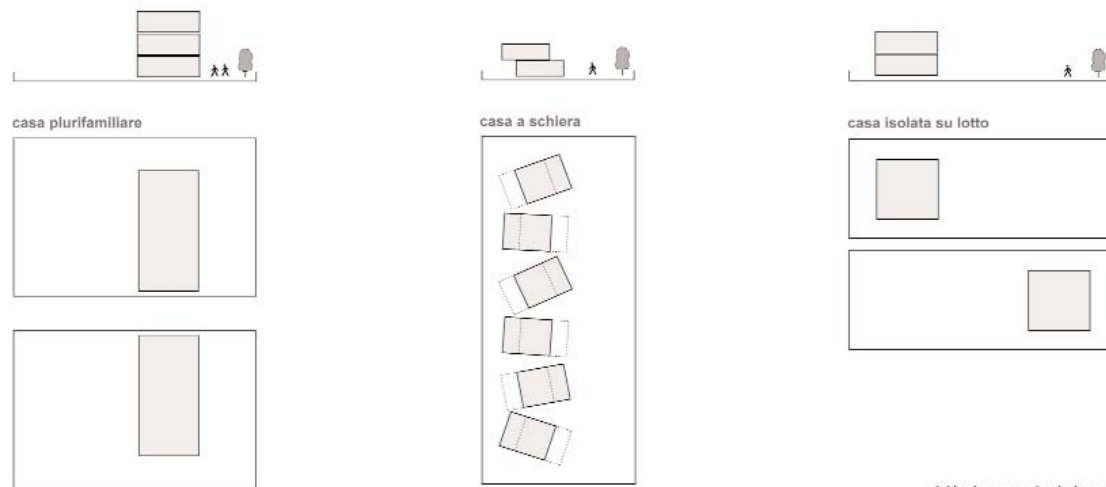
Il nuovo quartiere del Verziere non nasce solo per dare risposta alla domanda di abitazioni. La sua progettazione e realizzazione è occasione per qualificare un margine urbano difficile e oggi slabbrato. La presenza della ferrovia e della nuova strada, la vicinanza di campagna e fiume dovranno essere condizioni fondative per l'impianto e l'adeguata sistemazione dei percorsi e degli spazi aperti, non solo di quelli d'uso pubblico (computati ai fini degli standard), condizioni per l'abitabilità.

Da questo punto di vista i principali obiettivi di forma e organizzazione del Verziere sono:

- la sistemazione dell'area compresa fra le case e l'attacco della nuova strada su via Marconi, con i dispositivi (alberature, terrapieni, scarpate, ...) necessari a garantire l'ambientazione della strada (che dovrebbe essere collocata in semitrincea) e la fruibilità del verde;
- la realizzazione di spazi aperti, anche attrezzati per il gioco e lo sport, che scandiscano l'insediamento, definendo le relazioni paesaggistiche ed ecologiche con la campagna e consentendo le pratiche fondamentali di socialità alla scala del quartiere;
- la realizzazione dei collegamenti pedonali con la città a nord della ferrovia e con il quartiere Prato in particolare, per garantire scambi fisici e funzionali tra le due parti (utilizzando come filtro gli spazi lungo via Guerri);
- la realizzazione di attraversamenti pedonali della nuova strada che consentano una relazione più facile del quartiere Verziere nel suo insieme con la campagna di valle e con il fiume (il riferimento può essere alle forme di "convivenza" fra loisir e produzione già sperimentate nei parchi agricoli delle aree di frangia metropolitana).



Verziere: una vista generale



2. Verziere: una simulazione delle schiere

Verziere: una simulazione delle schiere (e schemi di possibili tipi edilizi)

17. Le addizioni a est

Fontedamo

L'orientamento di non appesantire con altre consistenti aggiunte la città compatta ha indotto il Piano idea a riconsiderare la proposta di variante del piano particolareggiato di Banca delle Marche (benché non arrivata alla fase istruttoria) in una prospettiva generale, come suggerimento di un sito, altamente accessibile, da destinare a un'addizione urbana sufficientemente distante dalla città. Un intervento in questa parte del territorio comunale, servita dalla superstrada, prossima alla Zipa e a Monsano, è stato candidato ad assumere i caratteri di un "villaggio" dotato di servizi sociali e commerciali di base (in prossimità sorgeranno anche le sedi del nuovo Commissariato e della Polizia stradale), abitato da diverse componenti sociali, organizzato in modo da garantire il mantenimento del corridoio ecologico lungo il Fosso Fonte Albino e da offrire differenti tipi di case e di alloggi (non solo le foresterie destinate ai lavoratori e agli ospiti del centro direzionale), possibile anche per il concorso di differenti operatori.

Nella Bozza del Progetto comunale del suolo la proposta del villaggio Fontedamo è stata meglio delineata prestando attenzione alle relazioni che dovrà intrattenere con il corridoio ecologico del Fosso Fonte Albino, un ambiente naturale che dovrebbe diventare parte integrante del nuovo insediamento.

Confermando le ipotesi di dimensionamento della cittadella direzionale formulate dalla variante del Pp (135.763 mc), con lo sviluppo e i parcheggi di pertinenza a sud di via Ghisleri, si è proceduto alla verifica di possibili traduzioni delle quantità edilizie indicate dal Piano idea per la parte residenziale, coinvolgendo altre proprietà limitrofe, suoli che il Prg vigente classifica agricoli. Data la delicatezza dell'operazione e la volontà di conferire al nuovo insediamento un carattere compiuto (un villaggio che potrebbe essere abitato da 450-500 persone, una popolazione molto vicina a quella che fa di Minonna un ambiente con alto grado di abitabilità), nella Bozza si è data forma a due soluzioni-esempio, che nella loro schematicità intendono mostrare gli estremi di un range assai articolato di possibilità (non a caso nel Piano idea si suggeriva di promuovere un concorso, scelta adeguata al prestigio e alla rilevanza dell'intervento). Dunque, due ipotesi di assetto "radicali": l'una assume la regola d'ordine del complesso terziario, organizzando un quartiere geometrico alla maniera "razionalista"; l'altra differenzia decisamente la parte residenziale e la organizza in aderenza alle forme del terreno, alla maniera "organica". Le due ipotesi condividono la presenza di uno spazio pubblico interno, un "centro di vita" a cerniera tra la sede della Banca e il corridoio ecologico. Entrambe promuovono la compresenza di differenti tipi edilizi, dunque soluzioni abitative indicate a nuclei con differenti portafogli e con differenti stili di vita.

Zipa verde

La Zipa non è solo un agglomerato industriale, è parte di una grande città lineare che si estende da Jesi a Falconara, addossata alla ferrovia e prossima alla superstrada, arginata dal fiume. Già ora questa città presenta una caratteristica figura "a piastre" che diventerà ancora più evidente quando l'interporto e lo scalo merci andranno ad aggiungersi alla Zipa stessa, all'area industriale di Monsano, all'agglomerato urbano di Chiaravalle, all'aeroporto. Questa figura discontinua segnala la resistenza che un'agricoltura ricca e un sistema ambientale delicato e pregiato oppongono alla saldatura degli insediamenti.

Il Piano idea, prendendo in considerazione l'indicazione del Consiglio comunale di una nuova importante addizione industriale, da tutti indicata come Zipa 4, ha subito proposto una diversa denominazione, "Zipa verde", per sottolineare una scelta preliminare necessaria: promuovere un insediamento che si distinguesse rispetto a quelli già realizzati e segnasse un salto di qualità per la grande area industriale ospitata entro i confini del comune di Jesi, anche in considerazione della vicinanza con l'oasi naturalistica e del corridoio ecologico che cinge l'insediamento attuale.

Erano note le attenzioni preoccupate su questo territorio di Regione e Provincia. Infatti, l'atto più recente è stato l'approvazione nel febbraio 2005, da parte del Consiglio regionale, del Piano di risanamento dell'area di Ancona, Falconara e Bassa Valle dell'Esino dichiarata ad elevato rischio di crisi ambientale, inclusiva di tutta la zona industriale del Consorzio Zipa. In precedenza, il Ptcp del 2003 aveva classificato l'area compresa tra l'attuale Zipa e il fiume Esino come "fascia di continuità naturalistica" per le sue caratteristiche di particolare rilevanza ambientale, suggerendo:

- potenziamento delle infrastrutture della mobilità di fondovalle;
- interruzione della continuità lineare dell'edificato per la salvaguardia, la valorizzazione e il recupero produttivo agricolo delle fasce centrali;
- ripristino della vegetazione ripariale e sistemazione con percorsi ciclabili e con parchi attrezzati delle fasce limitrofe alle sponde;
- sistemazione idraulica dei corsi d'acqua;
- localizzazione dei nuovi insediamenti industriali nei terrazzi alti.

Ancora prima, il Pit del 2000, proponendo un "cantiere progettuale" per il corridoio vallivo Esino, aveva posto l'attenzione su due questioni chiave: l'ambiente e le infrastrutture. In particolare proponeva la riqualificazione della direttrice valliva attraverso politiche di sviluppo eco-compatibile capaci di trovare un equilibrio tra forme di uso del suolo e processi ambientali. L'istituzione dei corridoi ambientali, la riqualificazione delle aree agricole perfluviali, il rilancio del trasporto ferroviario, il suggerimento di affiancare canali di rigenerazione ambientale alla viabilità a scorrimento veloce sono alcune significative linee guida del programma del Piano territoriale della Regione.

Il Piano idea ha delineato la sua proposta in questa cornice. La sequenza di urbano, campagna, ambiente naturale ha costituito un punto di partenza per immaginare caratteri della nuova Zipa tali da innescare un processo di riqualificazione che possa progressivamente estendersi alle altre parti della zona industriale. La Bozza del Progetto comunale del suolo e, ora, la Variante generale stabiliscono un rapporto di complementarità con la proposta d'intervento ricompresa nell'Arstel- Corale promossa e finanziata dalla Regione, cui partecipa il Comune di Jesi con l'azione "Polo produttivo a basso impatto ambientale - Zipa 4". Questa azione, infatti, ha l'obiettivo di trasformare in senso eco-compatibile il territorio, procedendo alla progettazione di un'area industriale a basso impatto ambientale, che si caratterizzi come "parco" produttivo, con una contestuale riorganizzazione dell'assetto viario limitrofo per garantire una migliore accessibilità.

La progettazione di Zipa verde come eco-distretto comporta l'ancoraggio ad alcuni principi, in particolare:

- definizione delle capacità di "carico" e di "assorbimento" del sito, in una prospettiva di risparmio e di alta permeabilità del suolo;
- rispetto delle aree naturali e della vegetazione autoctona;
- mantenimento dei sistemi naturali di drenaggio delle acque;
- garanzia di rispetto dei target di efficienza energetica;
- creazione di sinergie ambientali, tramite la corretta collocazione delle industrie all'interno dell'area, in modo da agevolare la fruizione delle reti di servizi e raggiungere la "simbiosi industriale";

- utilizzo di metodi costruttivi di bio-architettura per gli edifici;
- ambientazione delle infrastrutture stradali;
- ri-utilizzazione dell'acqua prodotta nei processi di fitodepurazione (acquedotto industriale) e del vapore di Jesi energia (teleriscaldamento).

Per creare le condizioni di una progettazione esecutiva in grado di elaborare questi principi, e di una variante parziale che anticipi l'attuazione del nuovo piano di Jesi, si è ritenuta necessaria un'esplorazione progettuale tesa a verificare i confini dell'area interessata dall'addizione Zipa verde e le conseguenze in termini di copertura del suolo, degli indici indicati dal Piano idea (analoghi a quelli che hanno guidato la realizzazione degli ultimi comparti industriali Zipa 2 e Zipa3).

La Bozza del Progetto comunale del suolo, partendo da un rilievo dello stato del territorio che vede la presenza di edilizia rurale (case sparse che mantengono un uso integrato residenziale-agricolo) e di edilizia urbana (case isolate, recintate, che rappresentano altrettante "isole" residenziali all'interno delle ampie fasce di coltura estensiva presenti nella piana alluvionale), e considerando i confini di proprietà del Consorzio Zipa, ha fatto alcune simulazioni entro un perimetro che ricalca quello del Piano idea raggiungendo la strada provinciale (è proprio nella fascia a ridosso della provinciale che si trova un addensamento di edilizia rurale e residenziale), ma scava il corridoio ecologico e aggiunge il "triangolo" di proprietà del Consorzio, posto tra il corridoio e la ferrovia. Immaginando edifici a un solo piano realizzati sull'area di proprietà del Consorzio, interna al corridoio, la superficie derivante da un indice di copertura 0,30 coprirebbe in maniera intensiva il suolo con una impermeabilizzazione maggiore di quella dell'area industriale esistente. Diverso sarebbe il risultato con una parte di edifici su 2 piani (1/4 della superficie coperta verrebbe liberata per il recupero della superficie utile in altezza): ipotesi ragionevole pensando ai nuovi modi della produzione e ipotesi che avvicinerrebbe il nuovo paesaggio industriale a quello esistente.

83

La simulazione, tesa a valutare l'impatto di una "banale" applicazione dell'indice di copertura mutuato dalle recenti lottizzazioni industriali, non ha coinvolto la fascia di territorio compresa tra la proprietà del Consorzio e la strada provinciale, per la quale il progetto Corale dovrà individuare convincenti modalità di inserimento nell'eco-distretto. Né ha coinvolto il triangolo di proprietà del Consorzio posto oltre il corridoio del Fosso Fonte Albino (lo stesso che delimita il Villaggio Fontedamo). Infatti, il secondo aspetto esplorato dalla Bozza fa riferimento agli standard urbanistici.

Il Decreto interministeriale 1444 applicativo della legge 765/1967 richiede per ogni 10 mc di costruzione industriale 1 mq di parcheggi (riduce lo standard in zone industriali a questa sola voce). Applicando questo standard si può osservare che le quantità in gioco sono rilevanti: circa 4,7 ettari che sarà necessario, per un eco-distretto con le caratteristiche immaginate, destinare a differenti usi pubblici, non solo a parcheggi ma, per esempio, anche ad aree attrezzate per lo sport e lo svago (in grado di ospitare eventi musicali che, per il rumore e i flussi indotti, sono incompatibili con altre parti della città), diversificando le pratiche d'uso degli ambienti di lavoro secondo una tendenza già in atto anche a Jesi. La realizzazione di Zipa verde, dunque, porta una dote importante alla città pubblica.



Zipa verde: simulazione sull'area di proprietà del consorzio per valutare la copertura del suolo

18. Le frazioni

La presenza delle frazioni è un altro aspetto caratteristico dell'insediamento jesino, che vede la grande figura compatta del centro capoluogo spiccare nella "nuvola" degli edifici rurali e delle case sparse e distanziarsi dai piccoli nuclei. Le dimensioni contenute di questi ultimi e il valore paesaggistico che quasi sempre li contraddistingue comporta estrema cautela nelle previsioni insediative. L'obiettivo di legare strettamente le nuove proposte con il sistema della mobilità e l'infrastrutturazione in generale, è stato criterio per valutare l'opportunità di nuove aggiunte residenziali nelle frazioni.

Il Piano idea, stimando la disponibilità dei servizi di base e la buona accessibilità aveva indicato possibilità di completamento a Minonna (sul raccordo della superstrada di Jesi centro), Pantiere e Ponte Pio (sul raccordo di Cingoli), Castelrosino (sulla strada per Macerata). Anche in questo caso il lavoro di approfondimento fatto per la Bozza, con sopralluoghi e simulazioni, ha consentito di verificare e aggiustare le ipotesi iniziali.

Castelrosino appare un insediamento estremamente delicato, un filamento che non supporterebbe aggiunte senza perdere la sua identità e, con essa, il suo valore.

A Ponte Pio il completamento di Spina, realizzato sulla base delle previsioni del Prg vigente, ha creato una condizione di saturazione.

A Minonna e Pantiere, invece, si sono individuate aree idonee ad accogliere completamenti residenziali qualificati da spazi pubblici interclusi.

19. La campagna abitata

La figura dominante nella pianificazione del paesaggio extraurbano è spesso quella disegnata dai limiti e dai vincoli prodotti dalla sommatoria degli strumenti di pianificazione e di tutela che hanno cercato, di volta in volta, di inibire o contenere i fenomeni più aggressivi. Si tratta di un paesaggio in negativo che a Jesi ha una forma estesa e ramificata che occupa gran parte della piana, al centro della quale si collocano il fiume Esino e l'oasi naturalistica di Ripabianca e le cui diramazioni seguono il corso dei principali fossi e torrenti. L'inserimento del lembo orientale del territorio comunale (18% della superficie totale del Comune), che comprende la zona industriale, nell'area ad elevato rischio di crisi ambientale per la quale la Regione Marche prevede un Piano di risanamento, se da un lato conferisce a questo quadro un carattere di emergenza, dall'altro apre una stagione di programmi e di azioni.

La figura astratta della salvaguardia e del rischio acquista senso se agli spazi che delimita viene attribuito un ruolo, se essa si trasforma in un sistema infrastrutturale finalizzato alla creazione o alla restituzione della continuità ecologica. A Jesi questa continuità deve attraversare il territorio da un versante all'altro della valle. Il reticolo delle acque, dove è possibile ricostruirne la continuità e la permeabilità delle sponde, costituisce l'elemento portante del sistema al quale potranno collaborare ampie isole e ambiti di naturalità (come è già l'oasi di Ripabianca), oltre che il diffuso miglioramento delle reti minute (formate da fossi, filari, siepi e boscaglie) e delle isole minori (i laghetti di accumulo). L'agricoltura costituisce un "cuscinetto" importante in un quadro generale di risanamento ambientale. All'efficienza e alla qualità del sistema possono contribuire in modo sostanziale la progettazione secondo criteri di compatibilità ambientale dei nuovi insediamenti produttivi nella piana e dei completamenti edilizi collinari, oltre che una attenta progettazione di strade, ferrovia e Interporto.

86

Le domande di trasformazione che investono le diverse parti, domande di residenza e di impianti produttivi, entrano spesso in conflitto tra loro, con la qualità del paesaggio e con gli equilibri ecologici. La decisione dell'Amministrazione di vietare nuovi insediamenti di industrie insalubri in zone agricole può considerarsi il primo passo verso una attenta valutazione degli impatti determinati da edifici e impianti connessi alle attività agricole e di trasformazione. Tuttavia, affinché le risposte non siano suggerite dalla sola preoccupazione del contenimento dei danni, deve diffondersi la consapevolezza sociale dei valori minacciati, aiutata dalla individuazione di alternative interessanti di uso del suolo e di abitabilità dei differenti ambienti.

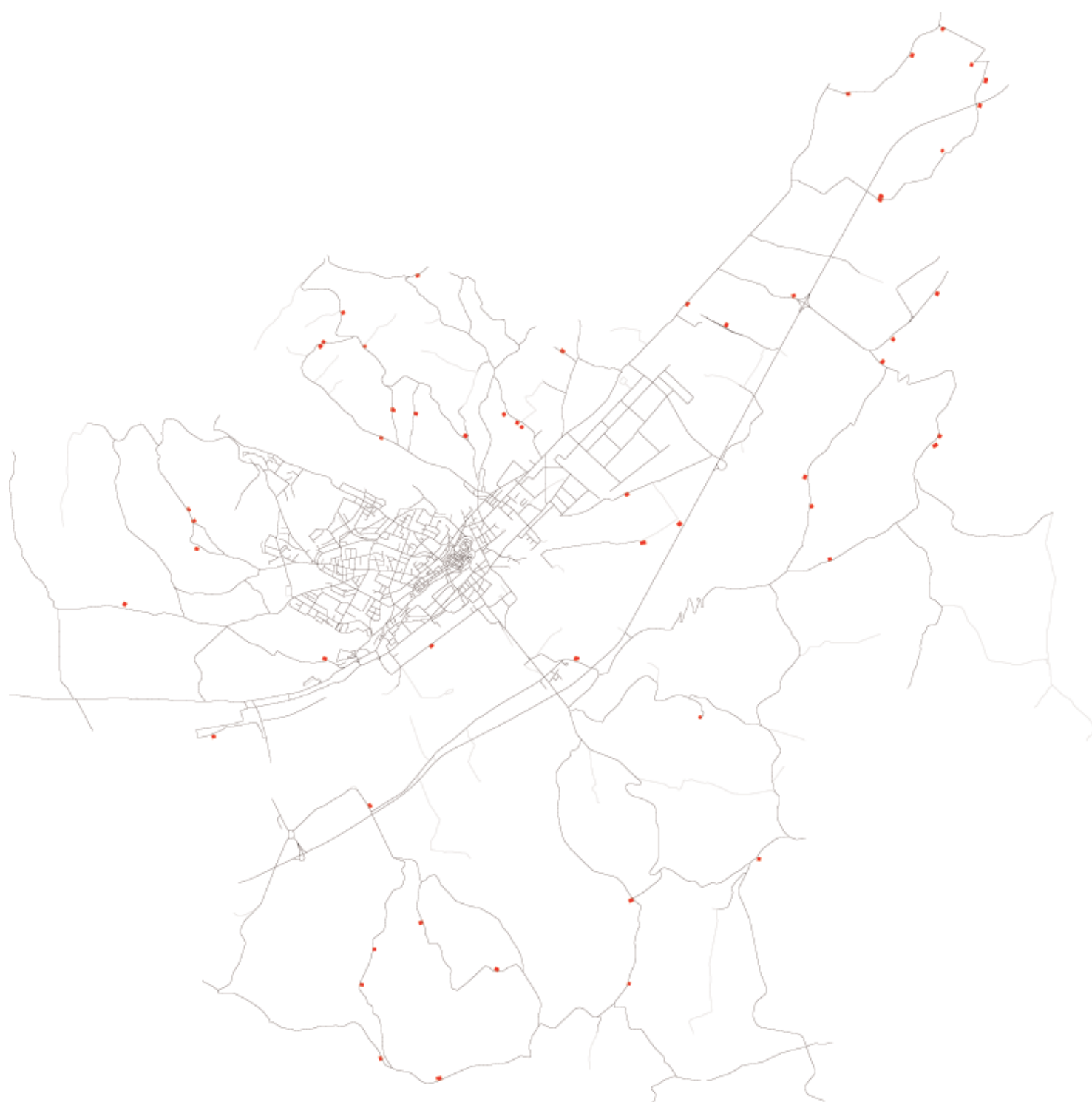
Il problema delle trasformazioni in senso residenziale di edifici abbandonati, ancor prima di porsi in termini volumetrici si pone in termini infrastrutturali e tipologici. Considerando le inevitabili trasformazioni indotte dai nuovi modi "urbani" di abitare la campagna, gli interventi dovranno essere valutati in relazione alla presenza di un'accessibilità stradale adeguata, alle condizioni ambientali dell'intorno, alle soluzioni tipologiche proposte, alla sistemazione degli spazi aperti contigui ai campi coltivati. Se si pongono queste condizioni, si può osservare che il patrimonio potenzialmente interessato è costituito da una sessantina di edifici, con una sul complessiva di circa 25.000 mq, collocati ad una distanza uguale o inferiore di 50 metri dalla strada pubblica asfaltata, con dotazione idrica ed elettrica nella maggior parte dei casi, dunque in condizioni di buona accessibilità e interessanti per un recupero che, presumibilmente, non implicherebbe nuove urbanizzazioni.

Tuttavia, le situazioni ritenute più interessanti per "abitare in campagna" sono costituite dalle frange, da quelle porzioni di territorio collinare che godono della vicinanza

alla città compatta, delle sue infrastrutture stradali e dei suoi servizi, ma anche del rapporto diretto con il grande spazio aperto. Frange dove sono state realizzate abitazioni di tipo urbano in zona agricola, generalmente senza fondo, dopo il 1968 (edilizia per usi turistici) e prima che la legge regionale 13 nel 1990 ponesse limiti severi.

A Jesi situazioni di questo tipo si riscontrano a Colle Paradiso, San Marcello e lungo via Acquaticcio. Il calibro ridotto delle strade cui le case sono addossate indice grande cautela nell'aumento del carico edilizio. Per questo si escludono nuove costruzioni e si consentono ampliamenti solo quando la volumetria esistente non superi già i 1000 mc, una dimensione che può ospitare 2/3 unità abitative.

Peraltro, la qualità di questi luoghi consiste nel paesaggio rarefatto che permette rapporti fisici e visuali con la campagna.



20. La rete della mobilità integrata

Le indagini predisposte per il Piano generale del traffico urbano hanno messo a fuoco il problema dei nodi rafforzando l'idea che a Jesi incida in maniera determinante il conflitto irrisolto tra due principali impianti stradali e di funzionamento della città: quello per anelli di circonvallazione dei piani regolatori degli anni '60 e '70 e quello per assi di attraversamento longitudinali del Prg vigente. Che i problemi siano in gran parte causati dalla "confusione" del sistema e che sia prioritario procedere alla sua riorganizzazione.

A questa interpretazione vanno ricondotte le scelte fondamentali delineate dal Piano idea:

- l'assunzione della superstrada come cardine dell'intero sistema, quindi i nuovi svincoli a ovest e est del centro urbano per dare uno sbocco adeguato sulla provinciale ai raccordi esistenti e un secondo collegamento dell'interporto con la superstrada tramite l'allaccio allo svincolo di Jesi est;
- il raddoppio dell'attraversamento urbano, ora di fatto inesistente perché discontinuo, recuperando al ruolo originario viale della Vittoria, così da creare con l'Asse sud completato opportunità di spostamenti da una parte all'altra della città, sia a nord sia a sud del centro storico;
- il completamento e adeguamento, attraverso nodi e raccordi, delle strade di penetrazione nella città collinare: 1) via XX luglio-via Fausto Coppi-via degli Appennini-via Paradiso; 2) via Giovanni XXIII-via Aldo Moro; 3) via Erbarella-via Puccini-via Gramsci-via dei Colli, conferendo alla prima di queste sequenze di strade (dorsale ovest) un ruolo decisivo per la redistribuzione dei traffici sulla rete;
- la riprogettazione dei nodi di intersezione e dei raccordi delle strade di collegamento interquartiere e delle strade di quartiere con i due assi di attraversamento urbano, sia a nord sia a sud: a nord via Cupramontana-viale della Vittoria-viale del Lavoro; a sud via Zara-via Gallodoro-via del Prato-via XXIV maggio-viale Don Minzoni-via Pasquinelli-viale dell'Industria.

Le simulazioni dei flussi al 2020, tenendo conto del nuovo carico insediativo previsto dal Piano idea, hanno messo in evidenza "una buona efficacia degli interventi di progetto", in particolare l'utilità del potenziamento o della realizzazione della nuova viabilità "di cintura" in quanto contribuisce ad una redistribuzione dei flussi veicolari su più assi viari, oggi non possibile per la mancanza di alternative infrastrutturali, e al contenimento degli incrementi di traffico veicolare nelle aree più urbanizzate. La relazione predisposta da Sintagma, la società incaricata di redigere il piano urbano del traffico, continuava mettendo in luce la ragione-volezza delle singole scelte, anche la riprogettazione dei nodi su viale della Vittoria che, a traffico immutato, comporterebbe la riduzione dei flussi e che, a fronte di un presumibile incremento futuro del traffico, consentirebbe il sostanziale mantenimento della situazione attuale.

Alcune proposte del Piano idea erano particolarmente nuove rispetto al dibattito che da anni interessava la mobilità: il progetto per il viale della Vittoria, volto al recupero della sua funzionalità quale strada di attraversamento urbano; l'individuazione di un'asta a ovest per il collegamento diretto della città di collina con l'Asse sud e poi con la superstrada, indicata come un'alternativa a quell'asse nord che per anni si era studiato e discusso sul margine est della città di collina.

Viale della Vittoria

Il Piano idea restituiva al viale della Vittoria il ruolo originario con una serie di interventi volti a rendere compatibili le esigenze di una città contemporanea con la valorizzazione dell'immagine della grande strada novecentesca avente come idealtipo il boulevard. Quindi chiara separazione delle 4 corsie carrabili, prevedendo sulle 2 esterne il passaggio degli autobus e gli accessi ai parcheggi; riprogettazione delle fasce laterali, oggi disordinatamente invase dalle auto parcheggiate, mantenendo e riqualificando parterre alberati e marciapiedi, con spazio per piste ciclabili e carico-scarico delle merci; individuazione di aree idonee ad ospitare parcheggi coperti, per potenziare l'offerta attuale e sgravare il viale dalla sosta prolungata.

La discussione che si è aperta sul nuovo ruolo del viale della Vittoria (per il quale si era nel tempo affermata l'ipotesi di trasformazione in strada a 30 km/ora con piazze traversanti), e sui modi della sua ristrutturazione, hanno indotto ad accompagnare il rilievo iniziale con ulteriori elementi di conoscenza puntuale del viale, tali da suggerire soluzioni articolate e specifiche, tenendo anche conto dei differenti caratteri dei due fronti stradali (si veda il paragrafo dedicato a questa parte nel capitolo "La città storica"). Ciò che l'Approfondimento sulla mobilità non ha negato è la necessità di sostituire i semafori con rotatorie (condizione per rendere fluido il traffico e ridurre l'inquinamento); distinguere la sosta temporanea (su strada, là dove ci sono le condizioni per ospitarla in maniera ordinata) da quella prolungata (nei parcheggi coperti); procedere ad un complessiva riprogettazione delle fasce laterali creando le condizioni per la riqualificazione di residenze e attività economiche.

La discussione sul viale della Vittoria, tuttavia, si legava a quella sul funzionamento generale del sistema proposto, in particolare sulla mancata conferma del cosiddetto Asse nord, invero di una nuova strada a est che costituisse un'alternativa al viale per il traffico di attraversamento, in particolare per collegare la città residenziale di collina con la zona industriale. Quindi l'Approfondimento sulla mobilità non poteva prescindere da una riconsiderazione del problema.

Un nuovo collegamento a est

Il lavoro che ha condotto alla formalizzazione del Piano idea non aveva ignorato l'esistenza di proposte e orientamenti sulla realizzazione di un Asse nord, ma aveva ritenuto necessario ripartire da una ricognizione ampia dei problemi relativi alla 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, il Piano idea aveva cercato risposte lavorando sull'intera rete, sulle gerarchie delle strade, sui 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.

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

- eliminare 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 implicava 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 a ovest Colle Paradiso-via Marconi, teso a scaricare a sud parte del traffico che oggi si convoglia sul viale della Vittoria, un'altra raccordando con rotonda via Papa Giovanni XXIII al viale della Vittoria; 3) fluidificando, attraverso rotonde e sistemazione della sezione stradale, tutti i raccordi con viale della Vittoria;

- garantire l'accesso diretto all'ospedale da ovest (con lo stesso collegamento che dovrebbe intercettare una parte del traffico generato a nord), al centro (tramite via Papa Giovanni III con il prolungamento di via Aldo Moro), a est (con via Erbarella aggiustata all'imbocco).

Veniva esclusa la previsione di una nuova strada nella valle del Graniita, proprio a partire dalle preoccupanti considerazioni contenute nella relazione di accompagnamento dello studio redatto da Socialdesign nel 2000 per questo collegamento. Lo studio, considerando "né tanto facile né tanto funzionale" la "bretellina" viale del Lavoro-via Puccini perché darebbe forma ad una "'circonvallazione' con dimensioni, caratteristiche delle strade e incroci non idonei a sopportare questo cambiamento", proponeva "un altro 'dente del pettine' ... con ruoli e funzioni simili a quelli già esistenti (come via XX luglio-via Fausto Coppi, viale Cavallotti, via San Francesco, viale Giovanni XXIII, via dei Colli)".

I giudizi critici della relazione riguardavano:

- le caratteristiche dell'area coinvolta: "un ambiente di grande interesse paesistico ...[dove] Molte sono le interferenze con la viabilità rurale ed i possibili conflitti (intesi come passaggi ravvicinati) con ville, giardini, edifici esistenti; nella zona è segnalata la presenza di un'area archeologica";

- i costi dell'opera: "l'area è posta in prevalenza su pendio e ciò potrebbe richiedere consistenti sbancamenti";

- la delicatezza delle soluzioni necessarie: "senza opportune cautele e compensazioni, potrebbe avere un impatto ambientale piuttosto forte e aumentare in particolare l'inquinamento acustico; i punti di accesso e recapito sulle principali connessioni con la viabilità non sono ottimali e d'altra parte non esistono alternative migliori. Data l'esiguità degli spazi rimasti disponibili e la volontà di non procedere a demolizioni di edifici esistenti";

- la necessità di considerare l'opera entro una prospettiva più ampia: "che prenda in esame la ri-progettazione di un'intera parte della città e ne affronti i suoi molteplici aspetti: tornando a ragionare quindi sulla forma complessiva della città, sul concetto di limite...".

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

- problemi accentuati 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;

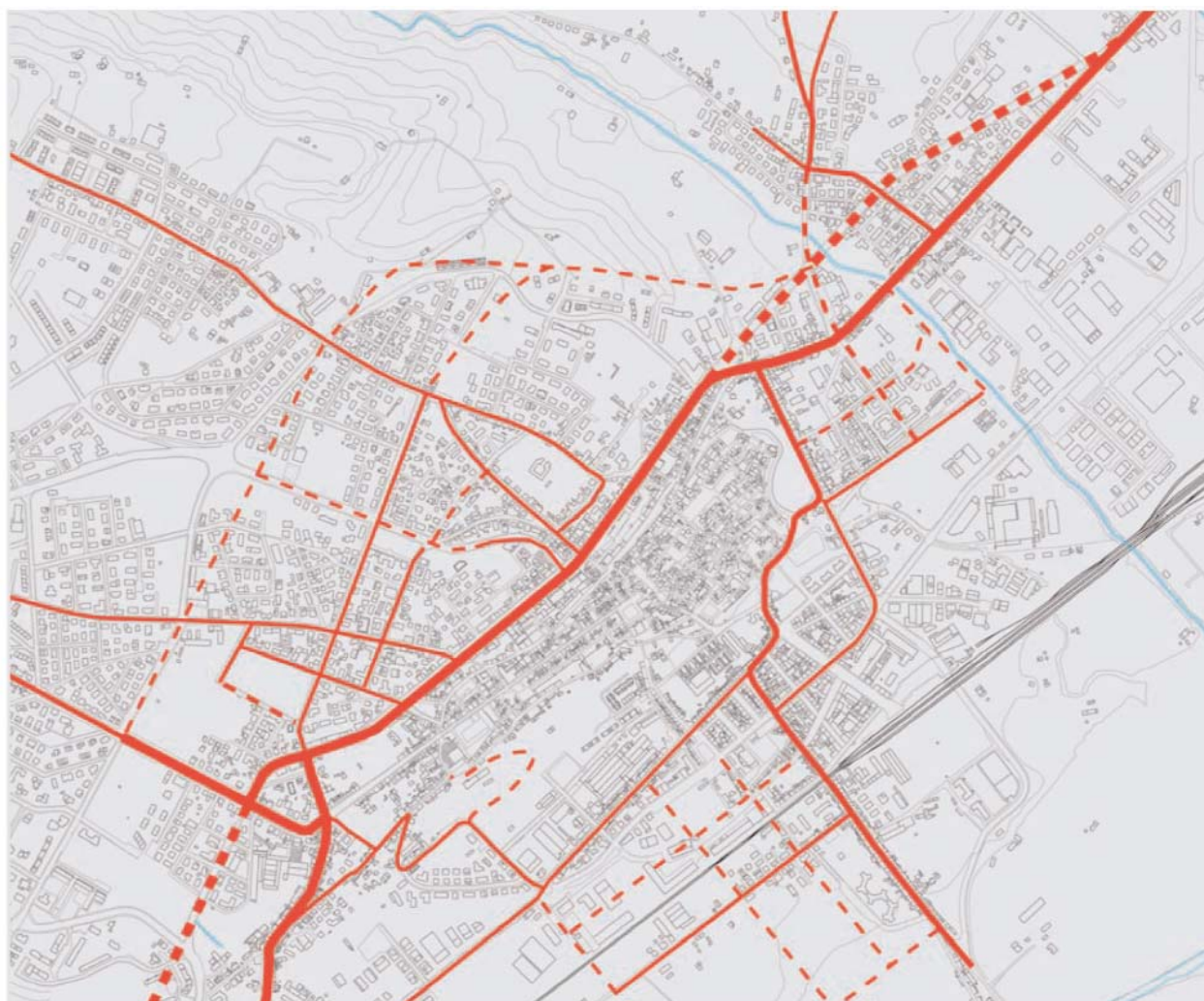
- radicamento di una cultura che non ha completamente assimilato quella della trasformazione come alternativa all'espansione.

Poiché nell'ampio dibattito che si è aperto è emersa 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, è sembrato 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 "a pettine" costituita da strade che confluivano in quella destinata a ricongiungersi con viale del Lavoro (prosecuzione 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.





Piano Cestaro 1946: la tavola originale e il confronto con la cartografia attuale

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 Fiat 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 cambiava 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'anello a sud e l'Asse nord perde la sua caratteristica unitaria e non si completa.

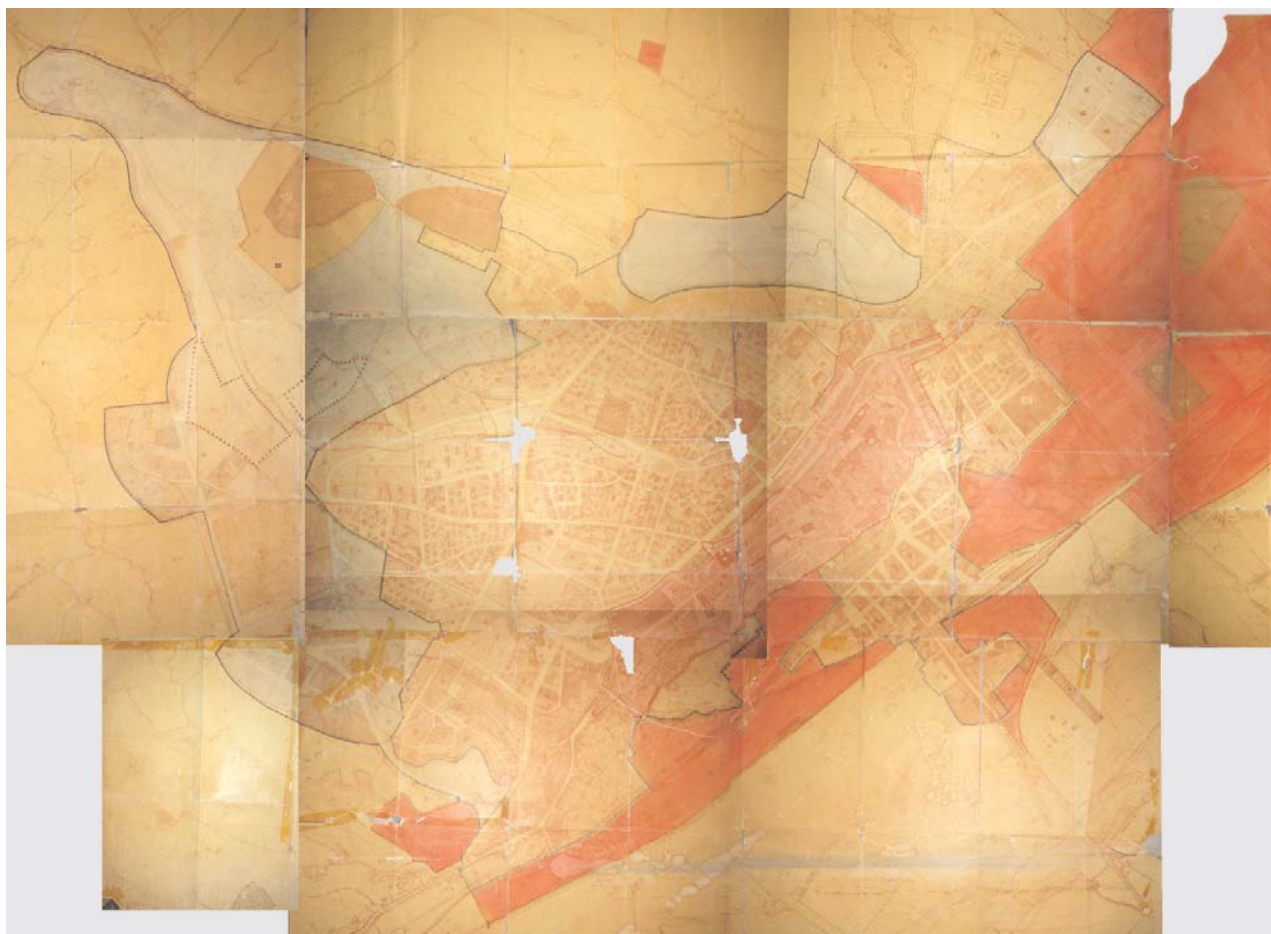
Nella memoria della città si fissa un'altra ipotesi, di significato assai diverso dalla precedente: l'anello di circonvallazione che comprende anche la città a sud della ferrovia.



Piano Ortensi, Bonamico, Minnucci 1965: la tavola originale e il confronto con la cartografia attuale

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 il viale del Lavoro in prossimità del Granita, nello stesso punto individuato dal Piano Cestaro; 2) uno nuovo, più esterno, che si allunga e raggiunge l'area attuale del nuovo ospedale, raccordandosi col 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.





Piano Minnucci 1972: la tavola originale e il confronto con la cartografia attuale

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, aperto al territorio.

Ma l'idea dell'Asse nord ha resistito. 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 Socialdesign, 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, convergendo però su alcune scelte: strada in rilevato, larghezza contenuta tra 8 e 10,50 metri, bordi non costruiti e sistemati a verde.

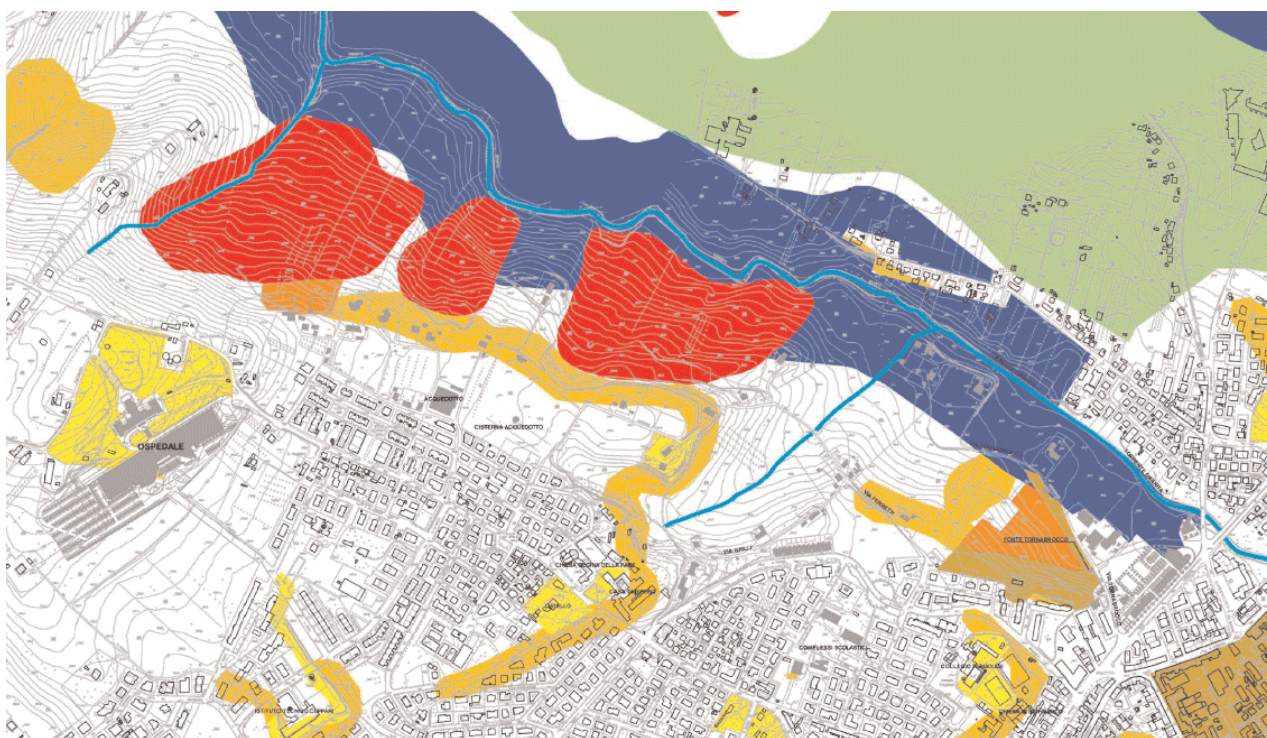
Nel documento del Sindaco che ha accompagnato l'approvazione del Piano idea si chiedeva di inserire nel nuovo piano regolatore un tratto stradale che colleghi via Puccini con viale del Lavoro e che fosse realizzato uno studio ampio e approfondito, in modo da poter verificare ogni possibile aspetto relativamente 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 sulla mobilità si è cominciato ad esplorare questa richiesta, individuando una fascia entro la quale potrebbe essere compreso il tracciato della nuova strada, con attenzione a:

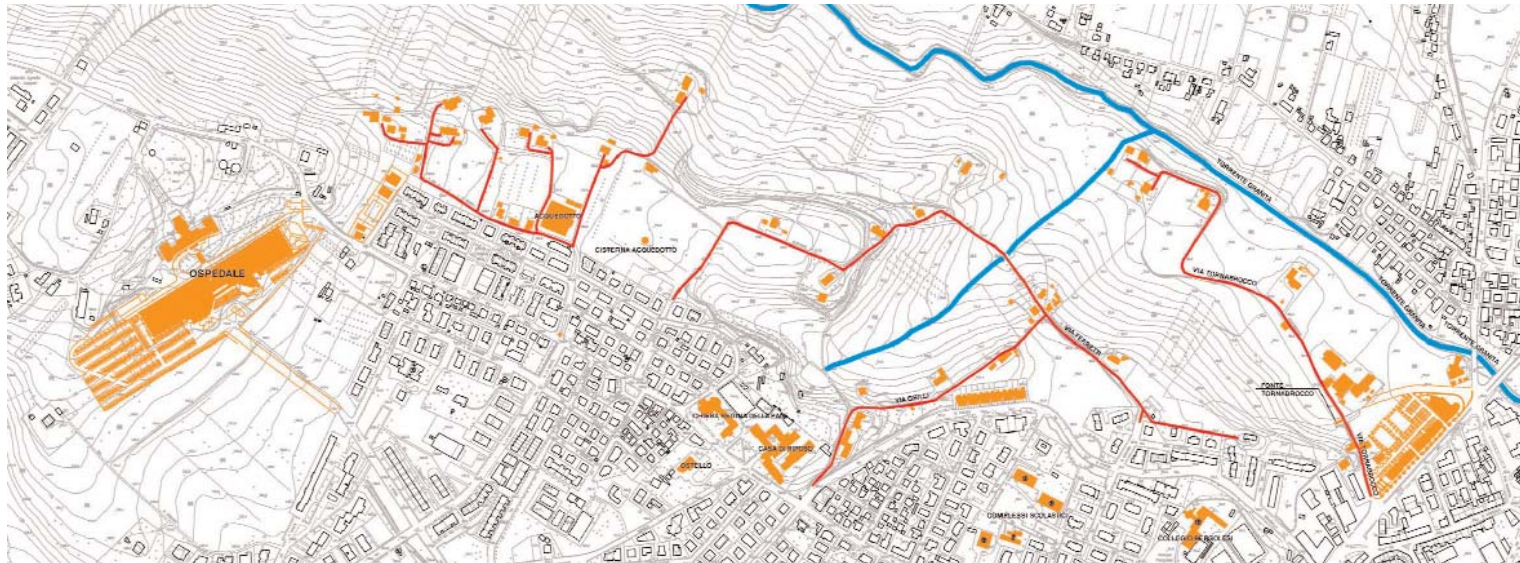
- evitare la zona a vincolo archeologico, tagliando quella soggetta a tutela di interesse artistico e storico e rimanendo sul margine di quella a edificazione condizionata (è evidente che questo comporterà particolari accorgimenti costruttivi dell'opera);
- rimanere sulle aree già di proprietà comunale;
- 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 .

96



■ Legge 1497/39 - Protezione delle Bellezze Naturali	
■ Legge 1089/39 - Tutela di cose di interesse artistico e storico	
■ Legge 431/85 - Tutela di zone di particolare interesse ambientale	
■ PAI - Rischio frana	■ Studio Geologico del Territorio - Vocazionalità Edificatoria
■ PPAR - Aree archeologiche	■ Aree ad edificabilità sconsigliata
■ PTC - Terrazzi	■ Aree ad edificabilità condizionata

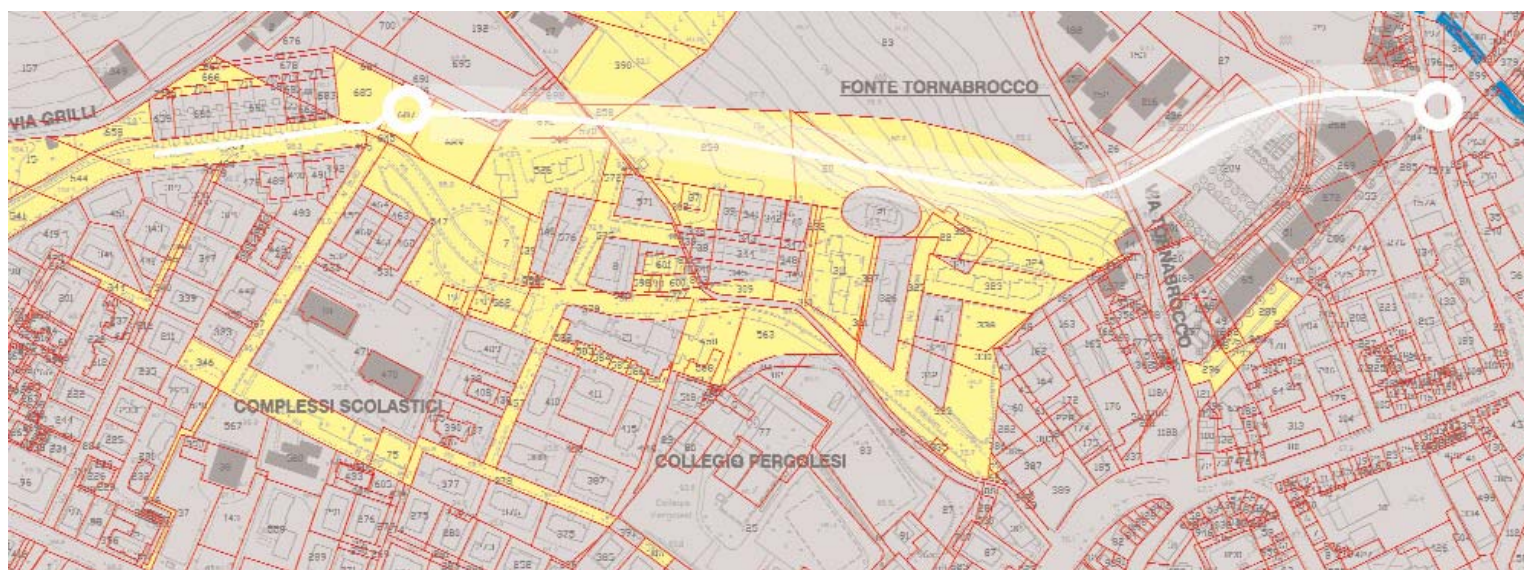
La valle del Granita: i vincoli



La valle del Granita: gli elementi fisici di interferenza

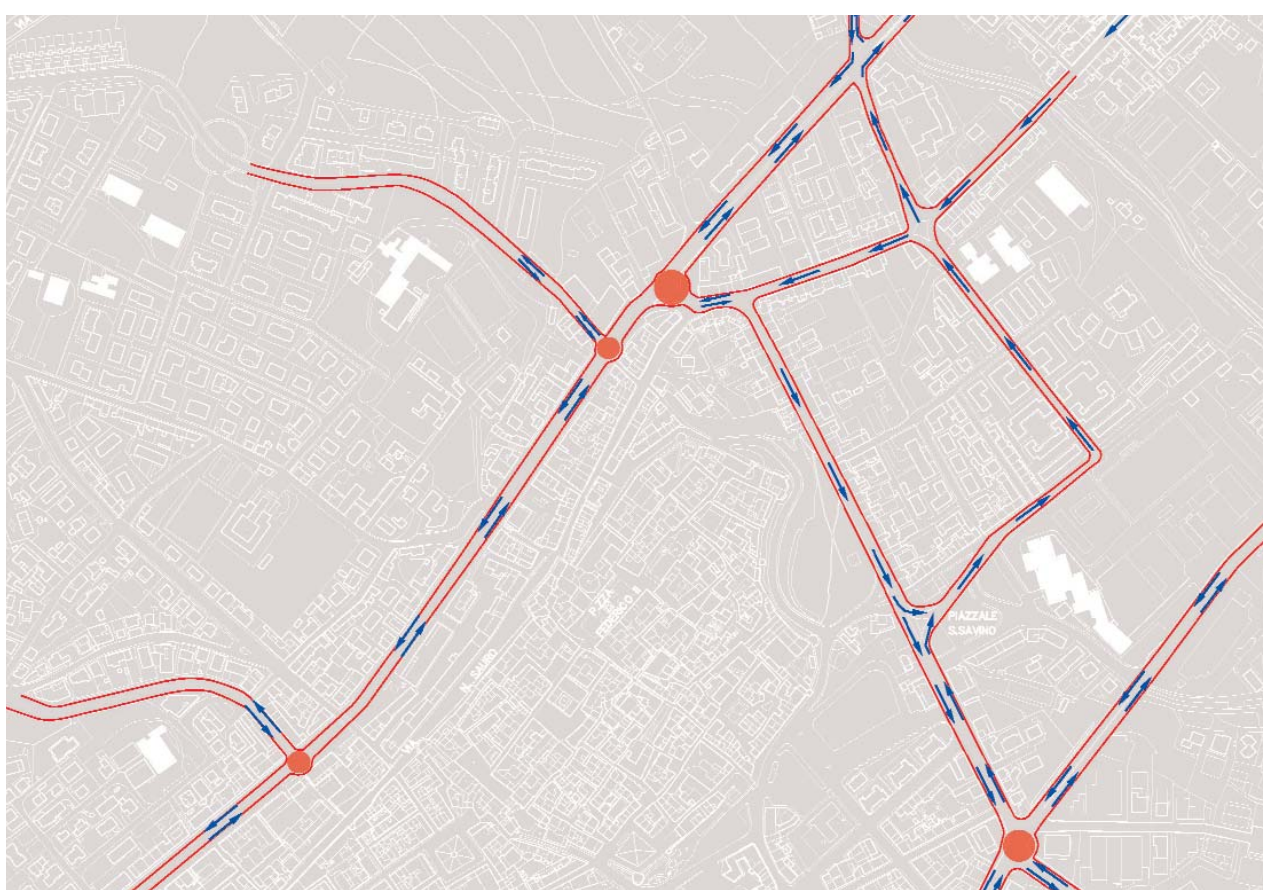


Collegamento via Puccini-viale del lavoro: gli elementi fisici di interferenza



Collegamento via Puccini-viale del lavoro: le proprietà comunali

I disegni allegati all'Approfondimento hanno inteso mostrare 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. In questo senso si suggerisce anche una soluzione provvisoria per il nodo Erbarella, per avviare 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.



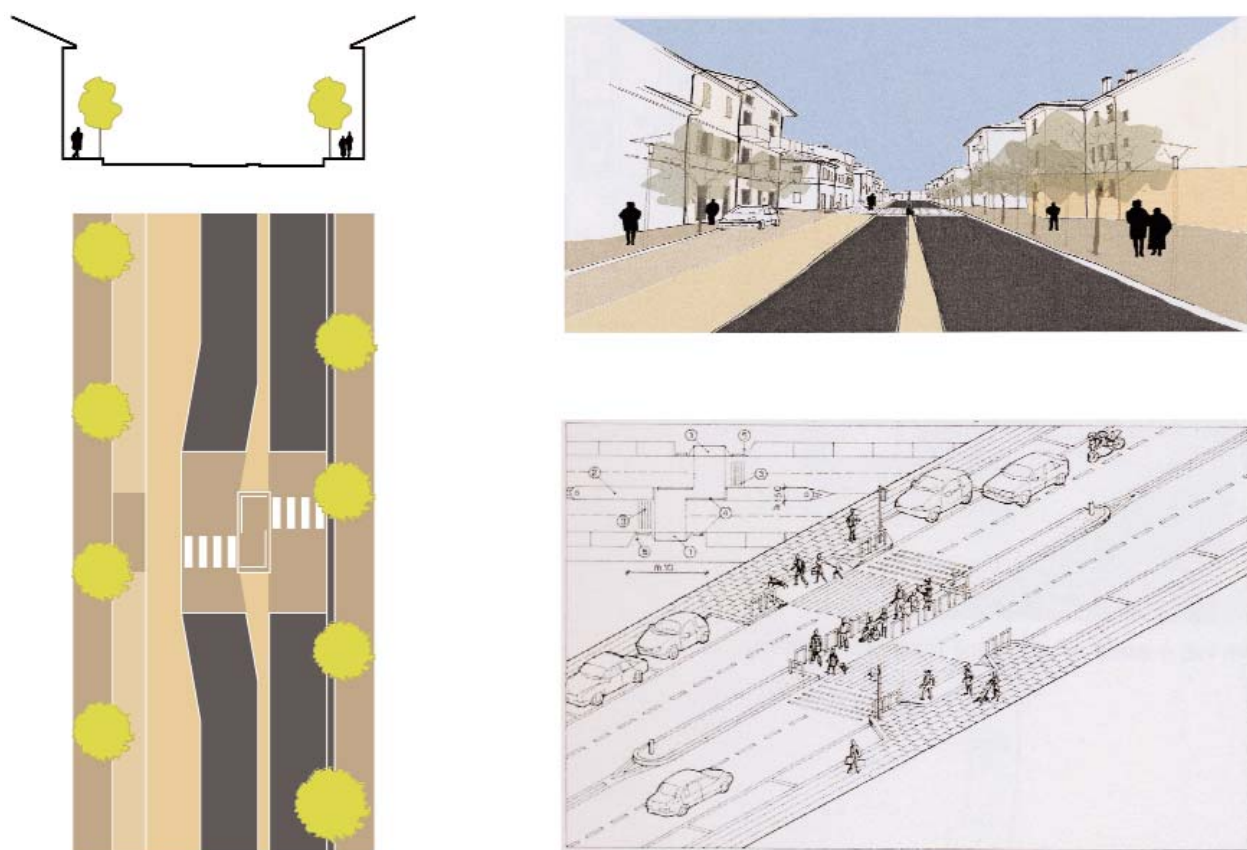
Funzionamento temporaneo del nodo Erbarella

L'Asse sud

L'attraversamento della città bassa poggia sulla continuità di differenti tratte stradali esistenti, recentemente realizzate e da realizzare, denominate dal Prg vigente e ormai note come Asse sud. Il funzionamento e la riconoscibilità dell'asse dipendono dalla fluidità dell'intero percorso e da una sistemazione delle differenti sezioni stradali adatta ai contesti urbani attraversati: industriali, artigianali, residenziali, commerciali. Infatti, l'Asse sud attraversa parti di città con caratteristiche insediative e pratiche d'uso differenti e la sua sezione variabile è sottoposta a diversi gradi di pressione.

Il tratto difficile, perché stretto da insediamenti in gran parte residenziali, è quello che attraversa il quartiere Prato e Grammercato, tra via Ricci e la rotatoria di via Gallodoro. La fluidificazione e riqualificazione dell'Asse sud in questo tratto dipende da un alleggerimento del traffico, dal completamento del sistema di rotatorie, da una sistemazione della sezione volta a mantenere la stessa dimensione delle corsie carra-

bili e a differenziare le fasce laterali, salvaguardando gli spazi pedonali e l'alberatura, mantenendo i parcheggi solo dove non creano problemi al traffico. La nuova strada prevista per doppiare via del Verziere, riducendo il traffico su questo tratto centrale, potrà favorire la realizzazione del progetto di riqualificazione scaturito dai lavori del Laboratorio Prato di urbanistica partecipata (si veda la parte su Prato-Stazione-S. Maria del Piano nel capitolo su "La città storica").



Via XXIV Maggio: dettagli della ristrutturazione

Il raddoppio di via del Verziere

Il Piano idea, indicando il tracciato della nuova strada del Verziere, aveva 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 diretto con via Ricci sembrava accettabile dal momento che la nuova strada, prosecuzione della dorsale che servirà la città a ovest, svolge una funzione di collegamento nord-sud.

Il confronto sul Piano idea ha messo in luce una diffusa preoccupazione per l'eccessiva vicinanza alle case del tracciato previsto e per i problemi indotti dal doppio nodo, 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 della scarsa qualità dei primi edifici del borgo, ha individuato 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, e che si raccorda con via Ricci sacrificando alcune case.

I rilievi e gli studi avviati hanno portato in evidenza gli aspetti che solo una progettazione dell'opera, spinta almeno alla fase preliminare, potrà trattare in maniera adeguata. La Variante, dunque, indica la fascia che potrebbe includere il tracciato mettendo in evidenza le aree-problema.

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 dalla Variante), 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, messe a punto nell'ultimo anno). Infatti, lungo il tracciato relativamente breve di via Ricci insistono l'accesso alla multisala e al parcheggio scambiatore e verrà realizzato anche 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 come la più adatta per ospitare il capolinea delle autocorriere (stazione di sosta lunga). Tutti aspetti che suggeriscono di non caricare via Ricci di un traffico di attraversamento urbano, dovendo accogliere i flussi di ingresso e uscita dalla città.



100

Raddoppio di via del Verziere: tracciato

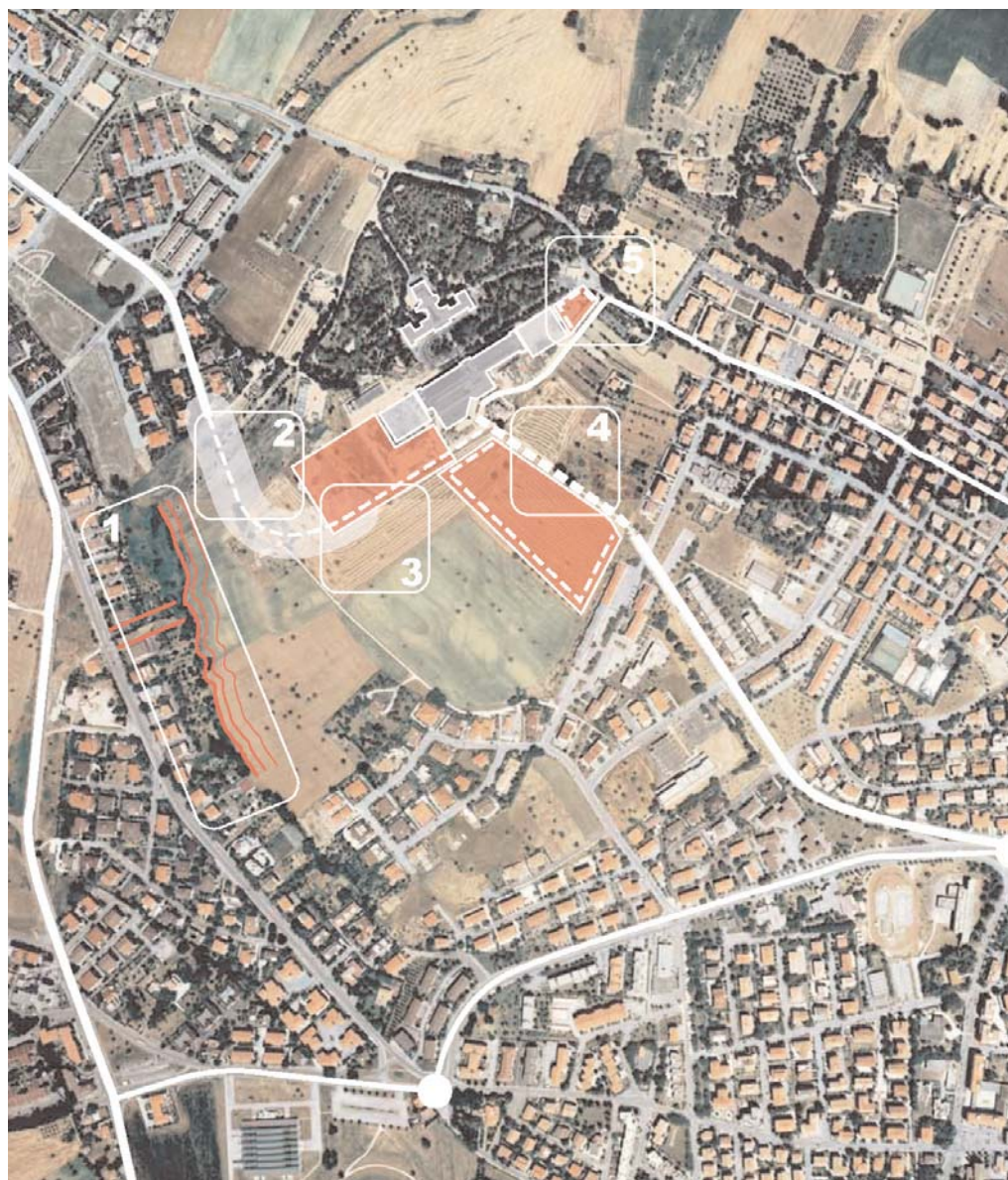
I collegamenti a ovest col nuovo ospedale

Il Piano idea ha sottolineato l'importanza dei centri collocati nell'alta Vallesina come bacino di utenza per l'ospedale, muovendo un altro argomento a sostegno della dorsale stradale a ovest. In particolare, prevedeva una nuova strada che, staccandosi da via Appennini, 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. Il prolungamento di via Aldo Moro costituirà l'accesso diretto dalla città.

Le diverse strade che raggiungeranno l'ospedale dovranno trovare altrettante aree di parcheggio, opportunamente sistemate e alberate. L'articolazione dello spazio desti-

nato alle auto private e ai mezzi pubblici e di soccorso è una condizione decisiva per il buon funzionamento del complesso, per favorire l'orientamento degli utenti, per non compromettere la qualità complessiva del sito, tra i più pregiati di Jesi.



1. precedente proposta accesso nord
2. nuova proposta accesso nord
3. nuova proposta innesto strada-parcheggio
4. accesso sud e nuovo parcheggio
5. accesso est e ristrutturazione parcheggio esistente

I collegamenti a ovest del nuovo ospedale

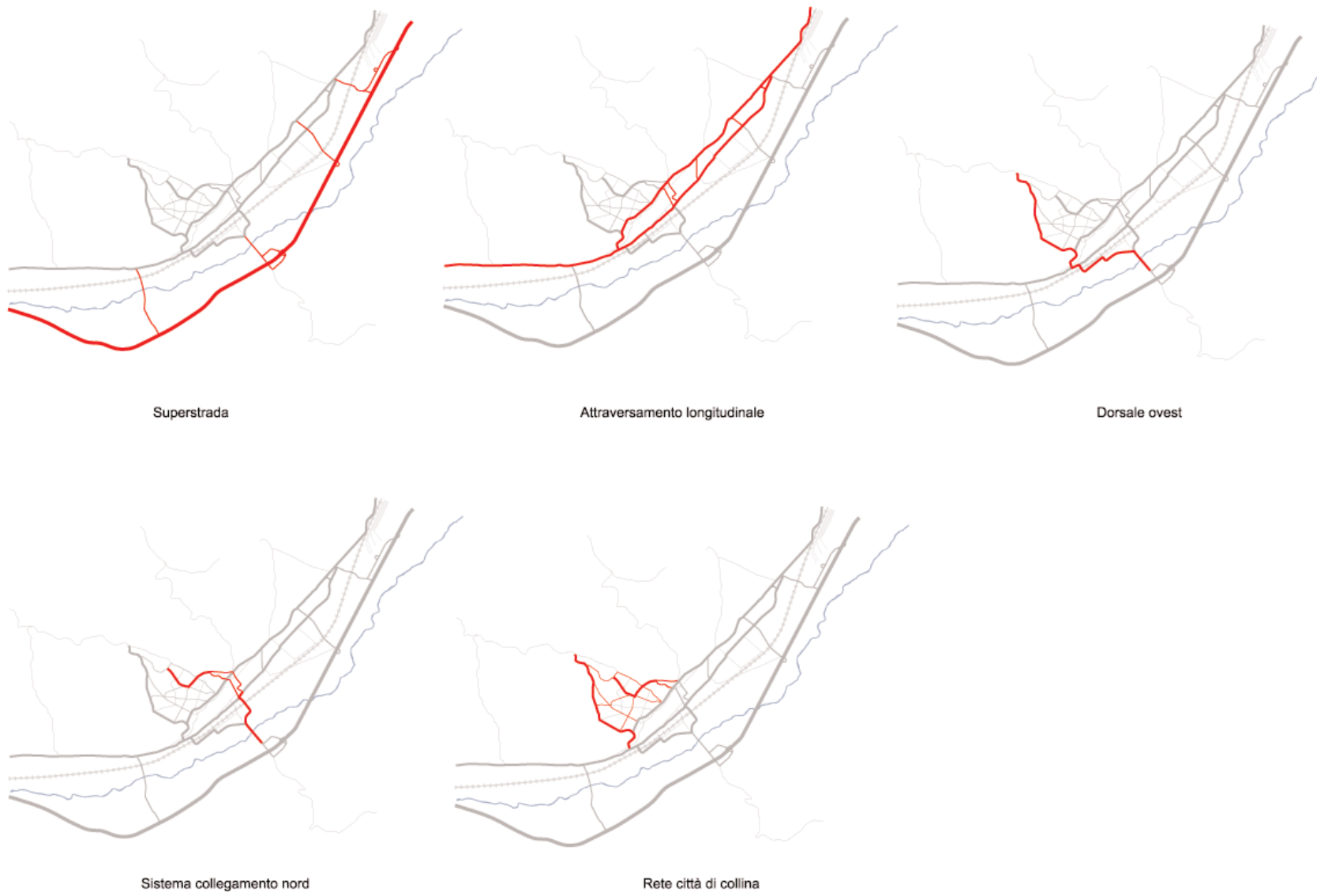
Lo schema generale di funzionamento che risulta dall'Approfondimento sulla mobilità costituisce un superamento di quello presentato nel Piano idea.

In questa rete la superstrada mantiene il suo ruolo cardine e il Progetto sistema Corridoio Esino consentirà di studiarne il 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 la funzione 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.

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.



Elementi della rete stradale

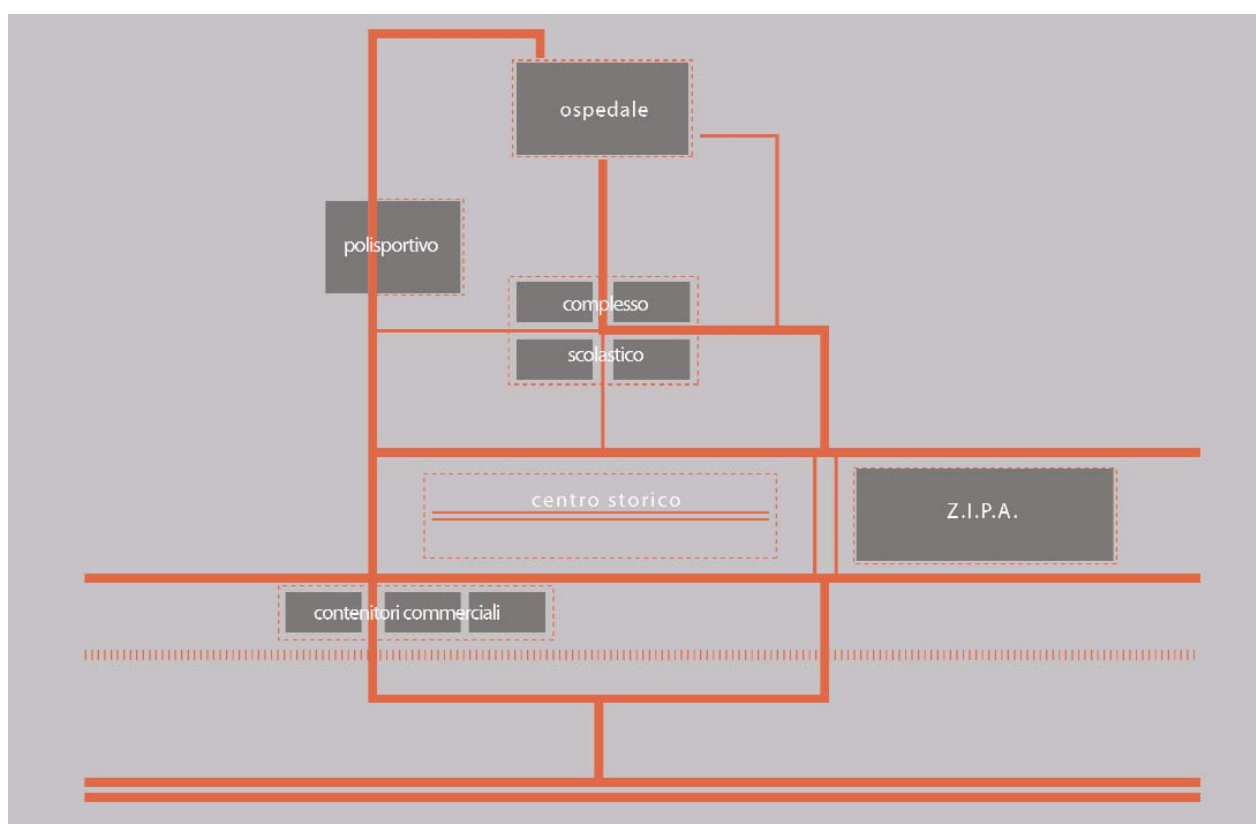


Diagramma della rete stradale

Parcheggi

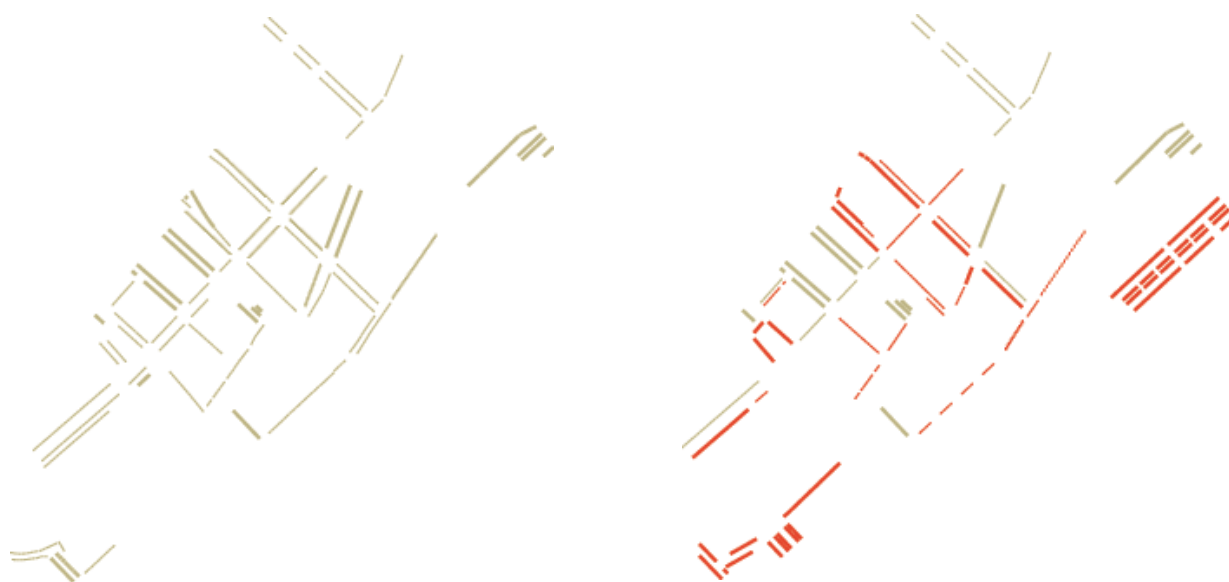
Nelle tavole della Variante generale si sono individuate le principali aree destinate ai parcheggi pubblici, esistenti e di progetto, una cornice necessaria per verificare le relazioni con le altre scelte del piano e per il Piano della sosta, dove dovranno trovare le ulteriori, necessarie, verifiche e integrazioni.

Per questo sono stati presi in esame e considerati insieme tre documenti della pianificazione di settore:

- Sintagma, *Piano generale del traffico urbano*, 2000
- Sintagma, *Piano della sosta*, luglio 2004
- S. Bonelli, P. Morosetti, *Piano urbano dei parcheggi privati*, 2000.

Confrontando e valutando i tre documenti si è operato un montaggio in base ai seguenti criteri:

1. Non sono stati rappresentati gli stalli su strada (parcheggi a nastro a carattere diffuso), ma solo le "colonie" di parcheggi, in quanto destinate ad accogliere la sosta permanente e/o prolungata.
2. Non sono stati considerati i parcheggi proposti dagli strumenti di pianificazione di settore all'interno delle aree che trovano una definizione nel nuovo piano regolatore. Vengono proposte, invece, le soluzioni predisposte in quelle specifiche operazioni.
3. Sono stati eliminati i parcheggi localizzati nelle piazze del centro. Questa opzione fa propria l'impostazione fondamentale del Piano della sosta che propone (ad eccezione di pochi sedimi da riservare ai residenti) di spostare nei parcheggi attestati fuori dalle mura la pressione dei "city users".
4. I sedimi dei parcheggi sotterranei (privati) proposti dal Pup del 2000 insistono tutti (secondo una scelta che sembra condivisibile), tranne quello in Colle Paradiso, in aree già destinate a parcheggi pubblici di superficie esistenti o di progetto. Dunque questi vengono segnalati "indirettamente" sulle tavole. A proposito della scelta di portare nel sottosuolo la sosta privata, seguendo un orientamento diffuso nelle città più grandi e più dense, è necessario fare alcune considerazioni, possibili proprio grazie a quelle esperienze. Il cantiere per la realizzazione delle strutture sotterranee comporterà, per la durata dei lavori, la temporanea perdita di disponibilità dei parcheggi pubblici di superficie: questo potrebbe determinare conseguenze gravi in aree fortemente sollecitate dalla domanda di parcheggio e prossime ad attrezzature ad elevato carico urbanistico. Questo dovrà indurre a una accurata programmazione dei lavori.



Riorganizzazione della sosta in via XXIV Maggio: stato attuale e stato definitivo

Per l'individuazione degli spazi di sosta, riconoscendo il carattere operativo e gestionale del piano di settore, si è ritenuto utile mettere a punto alcuni orientamenti riferiti ad aspetti 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, ...).

Percorsi pedonali e ciclabili

Il sistema di servizi di Jesi è tendenzialmente continuo (ma anche differenziato al suo interno) nella parte nord e organizzato per nuclei nelle parti storiche (si veda il capitolo su "la città pubblica"). 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 individuati all'interno del *sistema culturale del centro antico*, del *sistema via Papa Giovanni XXIII-Piccitù*, e *Ventaglio-Foro Boario-Granita* (che va, per questo, adeguatamente potenziato), oltre a quelli di viale Cavallotti e viale Trieste (quest'ultimo da valorizzare).

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 e dei parcheggi lungo strada, 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.

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

21. La città pubblica

I sistemi

Come si è visto nel capitolo "Offerta e domanda di servizi e attrezzature", il patrimonio di interesse pubblico esistente a Jesi rende riconoscibili interessanti concentrazioni che possono essere rafforzate mettendo in gioco aree di proprietà comunale, confermando molte previsioni del Prg attuale, puntando sulle aree di trasformazione come "serbatoi" e volani, completando l'azione di valorizzazione del centro, avviata dal Contratto di quartiere II "Abitare il centro antico di Jesi", con la realizzazione dell'asse dei servizi che si prolunga fino all'Arco Clementino, secondo la proposta di Completamento del Contratto stesso recentemente formalizzata.

I sistemi che incardinano e danno senso al progetto per la Città pubblica sono:

- sistema culturale centro antico-corso Matteotti-Ospedale;
- sistema scolastico viale G. Verdi-viale M.L. King;
- sistema ricreativo viale del Lavoro-via Ancona;
- sistemi verdi via Papa Giovanni XXIII-Piccitù e Ventaglio-Foro Boario-Parco del Granita;
- sistemi di quartiere Kolbe-Monte Tabor; Erbarella; S. Maria del Piano-Prato;
- nuclei di quartiere via Gola rossa e Minonna.

Come mostra la tavola 6p *Città pubblica, mobilità lenta e situazioni*, la strategia si muove su piani diversi, ma il suo inveramento dipende ampiamente dai collegamenti e dagli spazi aperti interstiziali, da un rete leggera che lavora sulle tracce del "progetto di suolo" concepito nel 1987.

Nel solco dei sistemi identificati, si possono enucleare alcune delle operazioni significative che la Variante intende promuovere.

105

Operazioni significative in collina, in pianura, alla Zipa

Le proposte per la collina riguardano l'area della scuola di Gola rossa e il suo intorno, l'area dell'ospedale, il Polisportivo.

Il piano particolareggiato di Appennini alta prevede il "trasferimento" di una parte degli standard urbanistici all'esterno del comparto, per l'ampliamento della scuola esistente. Il disegno di creare uno spazio pubblico attrezzato che dalla scuola arrivi al belvedere sulla collina, includendo la Chiesa del Crocefisso e agganciandosi alla passeggiata centrale del nuovo quartiere eco-sostenibile, potrà realizzarsi con l'operazione di nuova urbanizzazione Appennini alta 2-Piccitù. Nonostante la concentrazione dell'intera edificabilità prevista nel sub-comparto Appennini alta 2, destinando a parco il sub-comparto Piccitù, sarà possibile conservare un cuneo pubblico sul versante Appennini.

L'area che circonda il nuovo ospedale, ora destinata a campi urbani, dovrebbe essere sistemata in maniera definitiva allo scopo di consentire il funzionamento e il futuro sviluppo della struttura sanitaria. Ciò comporta una sua articolazione interna, in particolare:

- la creazione di un grande parco di rilevanza urbana e territoriale, che agisca da filtro qualificato tra la struttura ospedaliera e la città residenziale che la circonda, che si estenda al Piccitù e all'area posta a nord del Murri;
- l'individuazione di un'area, prossima al Pronto soccorso, per la Residenza sanitaria protetta, soluzione che si abbina alla proposta di ristrutturazione dell'area attualmente occupata dalla Casa di riposo Vittorio Emanuele II;

- la prosecuzione di via Aldo Moro e un nuovo collegamento da nord (strada dell'Acquasanta), prevedendo altre aree a parcheggio, tra loro distinte e accessibili autonomamente (quella attestata su via Aldo Moro dovrebbe servire anche la Rsa);
- l'individuazione di tre aree di completamento residenziale, accostate alle ultimi propaggini della città attuale, rispettivamente verso via De Gasperi, via Dunant e via Togliatti, con tipi edilizi simili a quelli dell'intorno. Occasione, quest'ultima, per migliorare l'abitabilità con ulteriori aree di parcheggio.

Si tratta dell'operazione di nuova urbanizzazione denominata Ospedale-via Togliatti.

Lo spostamento della residenza protetta per anziani nelle vicinanze del nuovo ospedale consente il recupero della Casa di riposo Vittorio Emanuele II e, nel contempo, una sistemazione complessiva dell'area attuale con adeguamento della viabilità circostante.

Sulla casa di riposo sono state fatte proposte interessanti dai progetti presentati per il concorso promosso dal Rotary club di Jesi. Con riferimento a quelle proposte si è ritenuto utile operare una sintesi tenendo conto degli altri fattori in gioco. Se l'attuale Casa di riposo resta residenza per i soli anziani autosufficienti, l'area può essere liberata dell'edificio costruito negli anni Settanta (proposta che ha accomunato quasi tutti i progetti) e, con nuovi manufatti, aprirsi a relazioni esterne stabilendo anche rapporti di complementarietà con l'ostello attraverso un'offerta alberghiera aggiuntiva. La ristrutturazione, che dovrebbe investire i diversi edifici presenti nel recinto, potrebbe comportare aggiunte nuove per ospitare attività di servizio e di formazione, commercio e pubblici esercizi. Soprattutto dovrebbe consentire una riprogettazione dello spazio aperto, ricavando parcheggi sotterranei (con ingressi da via Puccini e uscite su via Gramsci), liberando l'angolo all'incrocio tra via Puccini, via Gramsci e via Verdi, dove la fluidificazione del traffico rende necessario collocare una rotatoria.

106

La domanda di nuove strutture sportive (piscine, ma anche palestre e campi da calcio, oltre che campo da rugby) ha aperto il confronto sulla possibilità o meno di soddisfarla integralmente rimanendo all'interno del recinto attuale del Polisportivo Fausto Coppi. Questo ha sollecitato la formulazione di ipotesi molto diverse le une dalle altre, che sono state restituite nella Bozza del progetto comunale del suolo. Tutte, comunque, hanno escluso una "densificazione" del Polisportivo in quanto aggraverebbe la congestione nella zona circostante e accentuerebbe il suo carattere di area specializzata. Nel recinto del Polisportivo verrebbero dunque collocati il Palazzetto della scherma, una palestra, campi da calcio di dimensioni regolamentari, accompagnati dal potenziamento e dalla riorganizzazione dei parcheggi, dalla creazione di un sistema continuo di percorsi pedonali e ciclabili (compreso quello che ora corre a fianco di via Coppi e che verrebbe portato all'interno), dalla generale riqualificazione degli spazi aperti per una loro fruizione quotidiana.

Questo completamento leggero si abbina con l'ampliamento del campo di rugby confermandone la localizzazione, con il rinnovo e potenziamento della piscina di via del Mulino, con la previsione di un centro sportivo e ricreativo alla Zipa, destinato a un'utenza territoriale anche per la possibile, futura accessibilità ferroviaria (nuova stazione del servizio metropolitano).

A sud, tra via Roma, il centro storico e via XXIV Maggio, dove il tessuto è più denso e compatto, dove si concentrano le attività economiche e le trasformazioni importanti avvenute nell'ultimo ventennio e molti cantieri sono ancora aperti o si stanno aprendo, si è determinata una situazione 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-Parco del Granita che l'attraversa può contribuire la collana di interventi previsti e già programmati, rendendo possibili collegamenti trasversali, recuperi di spazi interclusi e residuali, inserimento di nuovi servizi e attrezzature. Ciò significa coordinare e rendere congruenti le trasformazioni dello spazio pubblico (quasi sempre coincidente con aree computate a standard) previsto negli ambiti Cartiera Ripanti, Peralisi, via Guerri, Foro Boario, ma anche il potenziamento e rinnovo della piscina, l'ampliamento e la qualificazione dei parcheggi nel Vallato. 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. In una città come Jesi, in cui le distanze sono relativamente ridotte, non ha senso dover considerare come alternative la scelta di trascorrere il proprio tempo libero nella città storica o nelle cittadelle commerciali. Mettendo a sistema e riqualificando i percorsi orizzontali e verticali 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 e i nuovi insediamenti commerciali di via del Prato (Coop e Marionnaud) che, attraverso la risalita di Palazzo Bettini, il Parco del Vallato ed il Circolo Cittadino, consentono di spostarsi fra i due terminali in pochi minuti. E' 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 complementarietà 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.

107

L'avamposto costituito dal sistema ricreativo viale del Lavoro-via Ancona, in vista degli ulteriori sviluppi in questa parte del territorio jesino (l'operazione via Campania-via Don Minzoni può agire da volano per la riqualificazione della Situazione Smia) e dell'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.

La creazione di un nuovo polo sportivo-ricreativo è coerente con l'orientamento, già espresso nel Piano idea, di favorire processi di articolazione funzionale, in particolare di diversificare modi e pratiche d'uso dell'area produttiva, e di operare scelte che realizzino l'immagine di Jesi come città capoluogo del corridoio Esino. Il nuovo polo metropolitano potrebbe occupare il triangolo compreso tra il corridoio ecologico e la ferrovia (si veda il paragrafo dedicato a Zipa verde) e una parte dell'area Zipa oltre il fosso Fonte Albino. Il corridoio compreso tra le due parti ne diventerebbe parte integrante e la fascia di rispetto della linea ferroviaria costituirebbe un'ottima riserva di parcheggi.

22. La rete ecologica

Una rete ecologica, che si proponga di interagire efficacemente con le altre reti che solcano il territorio (le strade, le linee ferroviarie, gli elettrodotti, ecc), a Jesi può comporsi di *core areas*, *wildlife corridors*, *buffer zones*, *restoration areas*.

Le *core areas* (aree centrali) sono costituite dall'ampia fascia che comprende il fiume Esino e dalle aree di particolare valore naturalistico, già Sito di interesse comunitario e Zona di protezione speciale; dai *wildlife corridors* (corridoi ecologici), i numerosi corsi d'acqua secondari che, a differenza dei *landscape corridors*, non contengono l'habitat necessario allo svolgimento dei processi vitali degli animali ma sono fondamentali corridoi di transito; dalle *buffer zones* (zone cuscinetto), fasce di rispetto caratterizzate in parte da vegetazione ripariale e in parte da terreno agricolo; dalle *restoration areas* (area di restauro ambientale), tutti gli elementi verdi di origine naturale o antropica, tipicamente i parchi, e gli specchi d'acqua idonei alla sosta e all'alimentazione dell'avifauna migratrice (anche quelli dell'impianto di fitodepurazione in località Barchetta e quelli dello zuccherificio Sadam, caratterizzati da un processo di rinaturalizzazione al quale è seguito il ripopolamento di numerose specie di uccelli).

Considerando le sue componenti, la rete di Jesi si configura come sistema paesistico a supporto di fruizioni percettive e ricreative, per cui il ripristino e la riqualificazione della vegetazione diventano operazioni centrali. I corridoi ecologici ne costituiscono l'elemento portante e la loro presenza nelle aree urbanizzate consente di ristabilire le fondamentali connessioni biologiche e di ripristinare i cicli interrotti dalle attività umane.

Riprendendo gli indirizzi del Piano di inquadramento territoriale, la Variante generale non aggiunge vincoli rispetto a quelli già introdotti con il Ppar e il Ptc, ma considera i corridoi ambientali come opere infrastrutturali, da regolare secondo le logiche di programmazione, realizzazione e gestione proprie delle opere pubbliche. Tenendo conto delle singole caratteristiche e dei territori attraversati, individua specifiche forme di valorizzazione per quelli che attraversano il territorio urbano.

Fosso Fonte Albino

Il fosso attraversa la zona collinare del territorio jesino da nord verso sud per una lunghezza di circa 7.5 km, sfociando nel fiume Esino in località Roncaglia. La sua fascia di naturalità è inserita in zona agricola a nord e segna il margine della zona industriale nel tratto che va dalla strada provinciale alla foce nel fiume Esino, procedendo parallelamente alla linea ferroviaria fino a lambire i laghetti dello zuccherificio Sadam. Il fosso è intubato per 160 metri in corrispondenza della Goldengas. Nel tratto adiacente a Zipa 3 la vegetazione arbustiva, in forma lineare, costituisce una siepe a prevalenza di canna domestica. Nei tratti a nord e a sud dell'area industriale la vegetazione ripariale, di cui sono ancora visibili alcuni elementi tipici (pioppo, olmo, canna domestica), è degradata.

Il Ppar classifica il fosso Fonte Albino come corso d'acqua di 3° classe, cui consegue una fascia di inedificabilità di 40 metri a partire dalle sponde o dal piede esterno dell'argine. La legge 431 del 1985 (Galasso) prevede la tutela di una fascia di 150 metri, all'interno della quale si rende obbligatoria l'autorizzazione paesistica per interventi di tipo edificatorio.

Le azioni di rinaturalizzazione delle sponde nei tratti più critici, dove è assente la vegetazione ripariale, e di protezione delle aree boscate e umide hanno l'obiettivo di mitigare gli effetti della frammentazione ambientale provocata dagli insediamenti, in

quanto attribuiscono valore al corridoio quale componente essenziale dell'ecosistema fluviale (conservazione delle specie vegetali idrofile e offerta di nicchie specializzate). Il corridoio recuperato può anche svolgere appieno la sua funzione di infrastruttura igienico-sanitaria: fascia tampone per l'abbattimento di carichi inquinanti, filtro verde per scandire e segnare i margini dell'insediamento industriale a sud e del villaggio Fontedamo a nord, componente della connessione ecologica tra i due versanti collinari.

Fosso Acquaticcio

L' Acquaticcio percorre il territorio del comune di Jesi in direzione ortogonale al fiume Esino per circa 6.3 km. Se in ambito extraurbano attraversa un paesaggio agrario ricco di presenze vegetali e di permanenze storiche, nel tratto urbano si distingue per essere contenuto, in prossimità dell'area industriale, all'interno di un'ampia fascia verde di circa 100 metri. Il fosso è intubato per 142 m nel tratto immediatamente al di sopra della strada provinciale.

Il Ppar lo classifica come corso d'acqua di 3° classe e la legge 431 ne tutela una fascia di 150 metri. Nell'adeguamento del Prg vigente al Ppar si era stabilito che tutte le aree non edificate (salvo quelle già incluse in piani attuativi approvati) fossero confermate a verde alberato, a orti e, viste le ampie zone contigue al torrente ancora usate per la coltivazione agricola, a verde di campagna. La Variante generale conferma quella scelta e prevedendo il potenziamento della fascia di rispetto consente di realizzare un corridoio verde urbano con funzione ambientale (zona filtro) e ricreativa (attrezzature per fruizione pubblica), che può agganciare la fascia compresa tra la ferrovia e la Zipa, utilizzata attualmente per gli orti urbani e come area di sosta per la popolazione nomade.

109

Torrente Granita

Il Granita scorre per circa 6.3 km nel comune di Jesi, attraversando il centro urbano dove è intubato per circa 1600 metri. Il Ppar lo classifica come corso d'acqua di 2° classe, con una fascia di inedificabilità di 60 metri. La legge 431 ne tutela una fascia di 150 metri.

Il Granita si costituisce come corridoio verde con elevato valore percettivo e nel tratto urbano può diventare un importante parco pubblico lineare (progetto in parte già realizzato nel quartiere San Giuseppe), che si arricchisce per la presenza di orti urbani diffusi lungo il suo percorso.

Torrente Gorgolungo

Il torrente Gorgolungo attraversa il territorio comunale ad ovest per una lunghezza di 10 km. Il Ppar lo classifica come corso d'acqua di 2°/3° classe e la legge 431 tutela una fascia di 150 metri. La Variante generale individua una fascia di inedificabilità di 60 metri.

Il carattere ambientale e paesaggistico del contesto suggerisce una sua valorizzazione, anche con percorsi pedonali, quale corridoio di collegamento tra il paesaggio agricolo di collina e il Ventaglio, parco pubblico di città.

<i>Corso d'acqua</i>	<i>Lunghezza m</i>	<i>Classe Ppar</i>	<i>Fascia inedificabile</i>	<i>Fascia di rispetto (Galasso)</i>	<i>Vincoli</i>
fosso Fonte Albino	7550	3	40	150	Ptc - Ppar, L.431/85
fosso Acquaticcio	6350	3	40	150	Ptc - Ppar, L.431/85
torrente Granita	6325	2	60	150	Ptc, L.431/85
torrente Gorgolungo	9984	2/3	40-60	150	Ptc - Ppar, L.431/85
fosso Strige	5120	3	40	150	Ptc, L.431/85
fosso Nocella	5100	3	40	150	Ptc - Ppar, L.431/85
fosso Bagnarola	2240	3	40	150	Ptc, L.431/85

I principali affluenti del fiume Esino

Jesi città dell'Esino

Corridoi ecologici e parco dell' Esino

Mantenere i corridoi e garantire la continuità ecologica

Completamenti a ovest Addizioni a est

Tenere i margini e la figura della città addensata sulla collina
Separare con corridoi ecologici le addizioni nella piana

Idee per Jesi

La campagna abitata

Rendere compatibili modi di abitare diversi

Centralità locali e città lenta

Riqualificare lo spazio di dominio pubblico raccordando, ripermeabilizzando, diversificando
Rendere riconoscibile il sistema delle centralità locali

Un centro allargato per la Vallesina Ristrutturazione al centro

Riconoscere una città storica, nodo forte della Vallesina

Aggiunte nelle frazioni infrastrutturate

Minonna, Pantiere, Ponte Pio e Castelrosino sono dotate di buona accessibilità e servizi

Una rete per la mobilità

La superstrada come vera circonvallazione di Jesi
Doppiare il sistema di attraversamento urbano
Creare un sistema di collegamenti interquartiere a ovest

Piano Idea



I valori storici di Jesi



Una mappa dei valori

Il piano Secchi ha interpretato Jesi come una "città composta". Ne ha riconosciuto parti diverse leggendo la forma della "città fisica" e le differenti regole dispositive con cui gli spazi aperti e gli spazi edificati si rapportano reciprocamente.

Le parti della città storica che il Piano idea riconosce sono individuate a partire dai valori, ampiamente condivisi, che contraddistinguono i differenti contesti e dalle possibilità di trasformazione che essi presentano.

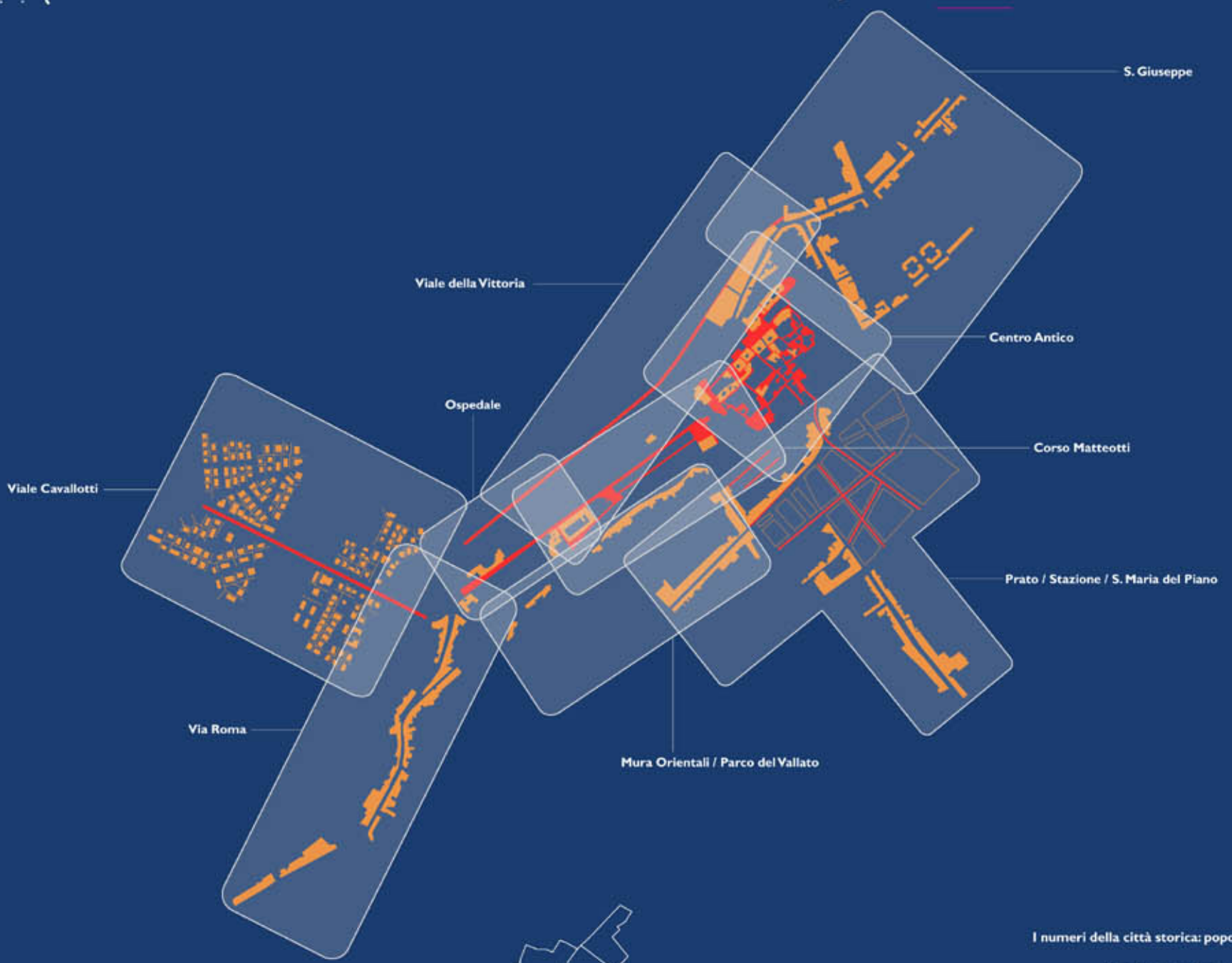
La città storica di Jesi: una nuova geografia e un nuovo ruolo

A Jesi, come in altri piani urbanistici recenti, la nozione di centro storico è stata sottoposta a revisione. La "storicità" si configura sempre più come concetto convenzionale e relativo, che non ha a che fare con la natura intrinseca dei beni territoriali ma piuttosto con l'attribuzione di senso di cui tali beni sono oggetto. Riconoscere la storicità diviene un'operazione attraverso cui individuare parti del territorio urbano ritenute portatrici di qualità e identità. Rispetto ad esse il piano assume un atteggiamento di particolare attenzione perché qualità e identità non vengano dissipate, ma siano adeguatamente valorizzate.

L'individuazione delle nove parti costitutive della città storica di Jesi, di cui solo le prime due - Centro antico e Corso Matteotti - sono riconducibili alla tradizionale nozione di centro storico, si è avvalsa anche dei processi di riconoscimento e nominazione attivati dal Piano strategico e dalle pratiche d'ascolto della società insediata, da esso condotte.

Conferire un ruolo urbano e territoriale al centro storico è domanda che emerge con chiarezza e vigore dalla riflessione aperta dal Piano strategico. L'urgenza si conferma considerando che il centro di Jesi, benché interessato da un Piano particolareggiato negli anni '80 e recentemente da un Piano di recupero, oltre che da importanti opere di restauro e riqualificazione nel corso degli anni '90, non è stato ancora oggetto di una riflessione "strategica" che lo comprenda in un disegno generale per la città e il territorio. Alcune "strozzature" nel funzionamento di Jesi sembrano in parte riconducibili al congelamento delle relazioni con il centro storico, dove si manifestano i tipici fenomeni di degrado e valorizzazione unidirezionale.

Già con il Contratto di quartiere, scegliendo di usare il termine "Centro antico", si è voluto aprire un discorso sulle diverse componenti di un territorio urbano al quale si riconoscono qualità e valori particolari, non omogenei, candidati ad assumere ruoli diversi. Le differenti parti della città storica diventano luoghi nei quali arricchire e qualificare la relazione tra la città stabilizzata di collina (espressiva della sfera locale) e la città dinamica di valle (proiettata alla scala regionale). Un articolato insieme di interventi, in parte già avviati o già decisi, viene messo a sistema per valorizzare i caratteri distintivi di ciascuna parte e per offrire una gamma di opportunità, come si conviene alla "città storica" della Vallesina.



I numeri della città storica: popolazione e patrimonio abitativo

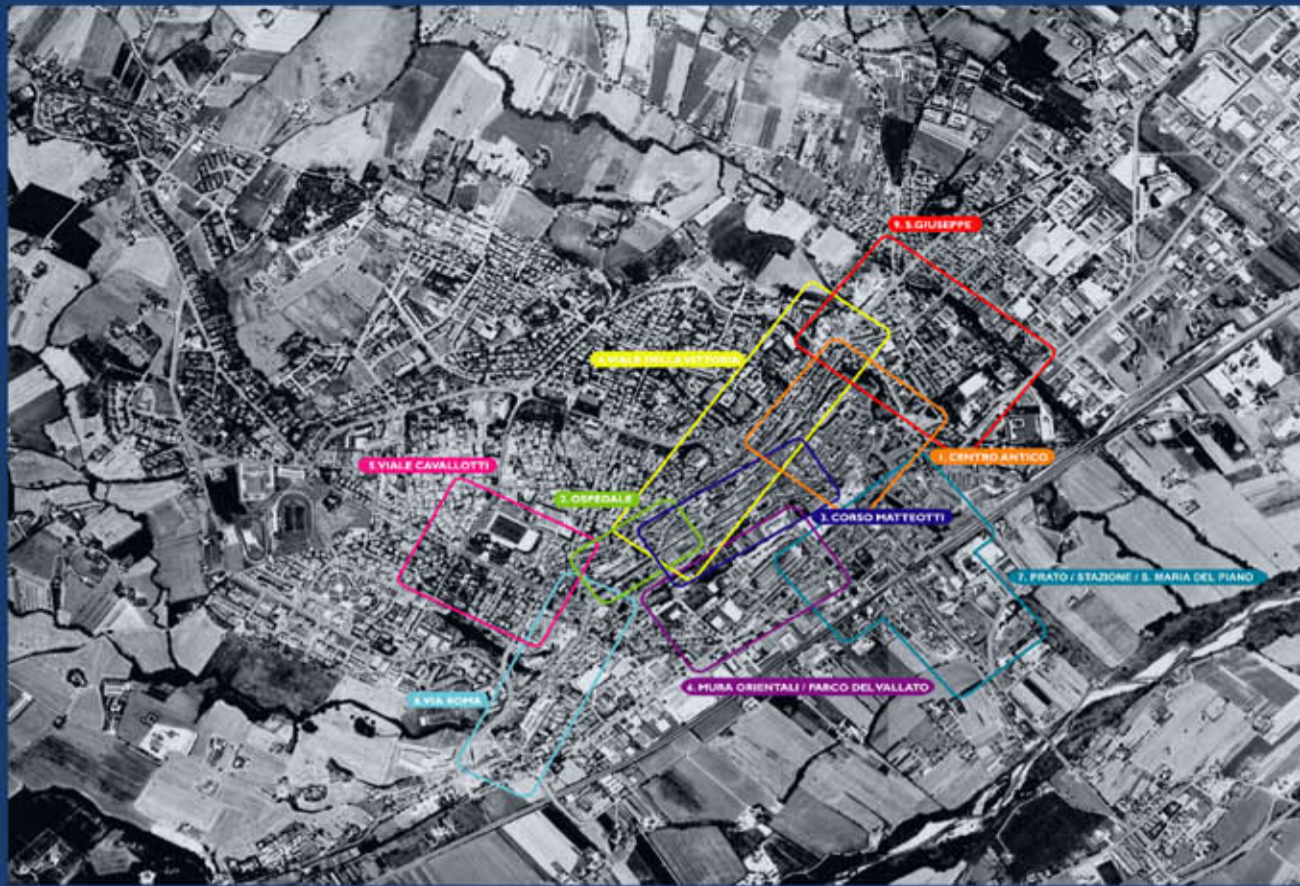
	alloggi	non occupati	non occupati %	abitanti	anziani > 74	anziani > 74 %	stranieri	stranieri %
Centro antico	671	19	2,83	1370	176	12,85	123	8,98
Corso Matteotti	258	31	12,02	531	68	12,81	76	14,31
Ospedale	184	10	5,43	313	57	18,21	24	7,67
Viale della Vittoria	936	76	8,12	1947	319	16,38	128	6,57
Viale Cavallotti	1390	42	3,02	3330	404	12,13	50	1,50
Parco del Vallato	243	0	0	580	75	12,93	17	2,93
Prato / Stazione / S. Maria del Piano	712	37	5,20	1593	238	14,94	130	8,16
Via Roma	925	60	6,49	2128	284	13,35	187	8,79
S. Giuseppe	1274	116	9,11	2596	413	15,91	288	11,09
TOTALE	6593	391	5,93	14388	2034	14,14	1023	7,11

(fonte: Censimento Istat 2001; rielaborazione su unità censuarie Istat)

Nel "centro allargato" di Jesi città dell'Esino, costituito dalle nove parti della città storica, in circa 6.500 alloggi vivono 14.000 persone: poco più di un terzo della popolazione totale. La popolazione anziana, con età superiore ai 74 anni, incide per circa il 14% e la sua distribuzione è relativamente omogenea in tutte le parti: agli estremi si collocano la zona dell'Ospedale (con il 18%) e l'ambito di viale Cavallotti, dove la percentuale scende al 12%. Anche i poco più di 1.000 stranieri che vivono nella città storica costituiscono una presenza diffusa e distribuita, ma con alcuni addensamenti.

Tra gli scostamenti più rilevanti rispetto alla media del "centro allargato" (7%) sono significativi soprattutto quello relativo all'ambito di viale Cavallotti, dove la componente straniera scende all'1,5%, così come le "punte" di San Giuseppe (11%) e Corso Matteotti (14%). Il patrimonio abitativo non occupato incide per circa il 6%. Rilevanti (anche in valori assoluti) sono le quote di inoccupato negli ambiti San Giuseppe (116 alloggi, 9%), Viale della Vittoria (76 alloggi, 8%) e Corso Matteotti (31 alloggi, 12%). I valori più bassi contraddistinguono l'ambito di Viale Cavallotti (3%).





Le parti della città storica

Per Jesi parlare oggi di città storica è soprattutto il modo con cui ridefinire, ampliandolo, il suo sistema di luoghi centrali in rapporto al mutamento di ruolo della città e al salto di scala delle relazioni territoriali in cui essa si inserisce, rispetto al "corridoio esino" in particolare.

Ciascuna parte si definisce per uno specifico profilo di problemi e per un peculiare spettro di azioni e interventi, molti dei quali costituiscono "anticipazioni" rispetto alla nuova variante generale: strumenti di programmazione complessa (contratto di quartiere, società di trasformazione urbana), "schede" residue del piano vigente e altri strumenti di pianificazione attuativa, opere pubbliche, interventi "di settore". Il Piano Idea li mette a sistema e ne governa il senso complessivo.

- valori
- dello spazio edificato
- dello spazio aperto
- progetti
- da realizzare
- realizzati
- risalite
- di progetto
- esistenti



7. Prato / Stazione / S. Maria del Piano

Il Piano Idea guarda soprattutto al pregiato sistema di manufatti stradali che caratterizza questa parte "distesa" e "aperta" della città storica otto-novecentesca. Agire sullo spazio pubblico costituisce occasione di riqualificazione del quartiere (con la prevista attivazione di un laboratorio di progettazione partecipata), ma anche di sviluppo di progetti che hanno rilevanza generale. La riqualificazione di via XXIV Maggio si colloca all'interno del progetto strategico di riorganizzazione della mobilità (Asse sud); il progetto per via Trieste costituisce elemento essenziale nella valorizzazione delle relazioni trasversali tra parti di città (dal centro antico alla città nuova oltre la ferrovia).



9. S. Giuseppe

Questa parte comprende i borghi storici con sviluppo lineare lungo le vie Garibaldi e del Setificio e il quartiere di edilizia operaia organizzato intorno alla via San Giuseppe, realizzati a partire dagli anni '30 del '900. Quest'ultimo è delimitato a sud dall'articolato complesso del Foro Boario. Il progetto si volge al recupero minuto e diffuso, ma anche alla ristrutturazione e ridefinizione urbanistica. La promozione di una Stu (società di trasformazione urbana) nell'ambito del Foro Boario costituisce l'innescò di un articolato e profondo processo di riqualificazione, capace di riverberare i suoi effetti sull'intera parte.



6. Mura Orientali / Parco del Vallato

Questa parte, dominata dal grande spazio aperto del Vallato Pallavicino, gioca un ruolo fondamentale rispetto al sistema delle relazioni urbane: presidio del margine della città alta e costruzione del nuovo bordo interno della città bassa (con le trasformazioni delle aree ex Sima, Saffa e Fater), dotazioni di servizi e attrezzature (circolo cittadino, piscina e impianti sportivi), attestamenti e percorsi. Nella piena valorizzazione del parcheggio di via Zannoni, della torre-ascensore Mura orientali e della complementare risalita di via Castellidardo-via delle Conce risiedono le possibilità di integrazione tra corso Matteotti e il sistema di valle, in un più articolato sistema di spazi e percorsi pubblici.



8. Via Roma

Il recupero di una migliore abitabilità di questo borgo lineare con segni manifesti di degrado diffuso si lega alle trasformazioni delle aree Pieralisi e Cartiera Ripanti, e al riassetto complessivo della mobilità (depotenziamento dell'asse stradale di via Roma). Il progetto sull'area Pieralisi offre la possibilità di una rivitalizzazione della parte alta di via Roma, con nuove botteghe sul fronte stradale. Con la trasformazione del complesso dell'ex Cartiera si può migliorare la relazione del quartiere con il parco del Ventaglio, le scuole e il parcheggio adiacenti, da un lato, via Zara e la chiesa che vi si affaccia, sul lato opposto.

Relazioni e connessioni

Punti essenziali del programma per il nuovo "centro allargato" di Jesi sono un'adeguata dotazione di parcheggi di attestamento, la moltiplicazione dei punti di risalita meccanizzata, la facile praticabilità e la valorizzazione dei relativi percorsi come elementi costitutivi di spazio pubblico urbano. L'infittimento delle relazioni trasversali è anche condizione per favorire l'integrazione delle attività commerciali attestate su corso Matteotti, su viale della Vittoria e sulle vie Gallodoro-del Prato-XXIV Maggio.

Un centro allargato per la Vallesina



1. Centro antico

Nel nucleo di origine romana edifici, lotti, tracciati e spazi urbani si presentano come un insieme unico fortemente integrato. Il programma urbanistico è volto alla valorizzazione e al riuso delle numerose eccellenze architettoniche, al recupero di una residenzialità diffusa e alla riqualificazione dello spazio aperto urbano.

2. Ospedale

La parte innervata dal tratto finale di corso Matteotti costituisce la "naturale" conclusione morfologica del centro storico. I progetti e le azioni che sollecita sono legati a una riattribuzione di ruolo che ne riscatti l'attuale carattere "minore" e debole. In questo senso viene interpretata la ristrutturazione urbanistica dell'area dell'Ospedale e si propone la valorizzazione del terminale come piazza allungata sull'Arco Clementino.



3. Corso Matteotti

Insieme al nucleo di origine romana, corso Matteotti è tradizionalmente inteso come il centro storico di Jesi.

L'appropriata valorizzazione di importanti "contenitori" storici e la riqualificazione dello spazio aperto urbano contraddistinguono il progetto per questa parte, che pone al centro della propria attenzione il commercio, l'accessibilità, la permeabilità trasversale, e quindi anche una estesa pedonalizzazione.



4. Viale della Vittoria

Elemento distintivo di questa parte della città storica è il viale stesso, eccezionale "emergenza" dello spazio pubblico jesino. La sua riqualificazione e valorizzazione quale grande boulevard di attraversamento urbano costituisce il tema dominante per il progetto urbanistico. Riprogettazione della sezione, rimozione della sosta lungo le carreggiate, ridefinizione degli innesti da nord sono i principali interventi sulla strada. A questi si accompagna una serie di trasformazioni urbanistiche appoggiate sui lati del viale.



5. Viale Cavallotti

Gli elementi di pregio sono il sistema delle ville di inizio '900, il manufatto stradale su cui esso si organizza (viale Cavallotti), una sequenza continua e articolata di spazi e attrezzature collettive, secondo la trasversale di via Greca-viale Verdi. I temi del progetto si legano al presidio della qualità generali d'impianto, anche evitando l'attraversamento a raso di viale della Vittoria, e alle possibilità di valorizzare il rapporto con la dorsale di spazi pubblici che attraversa la parte.

Un'anticipazione progettuale: il contratto di quartiere

La proposta di Contratto di quartiere denominata "Abitare il centro antico di Jesi" ha costituito l'occasione per anticipare i temi della riqualificazione nel nucleo storico della città, e ne ha inteso costituire l'innescò. Il Contratto di quartiere interessa il complesso edilizio e i chioschi di Sant'Agostino, palazzo Pianetti vecchio (ex

carceri), palazzo Santoni, un edificio su largo Saponari, con l'obiettivo di realizzare 38 alloggi pubblici, una quota significativa di spazi per associazioni con finalità sociali e di promozione del lavoro e dell'economia locale, nuove botteghe, un centro per anziani, opere diffuse di riqualificazione dello spazio aperto, con un'attenzione specifica per le prestazioni ambientali.



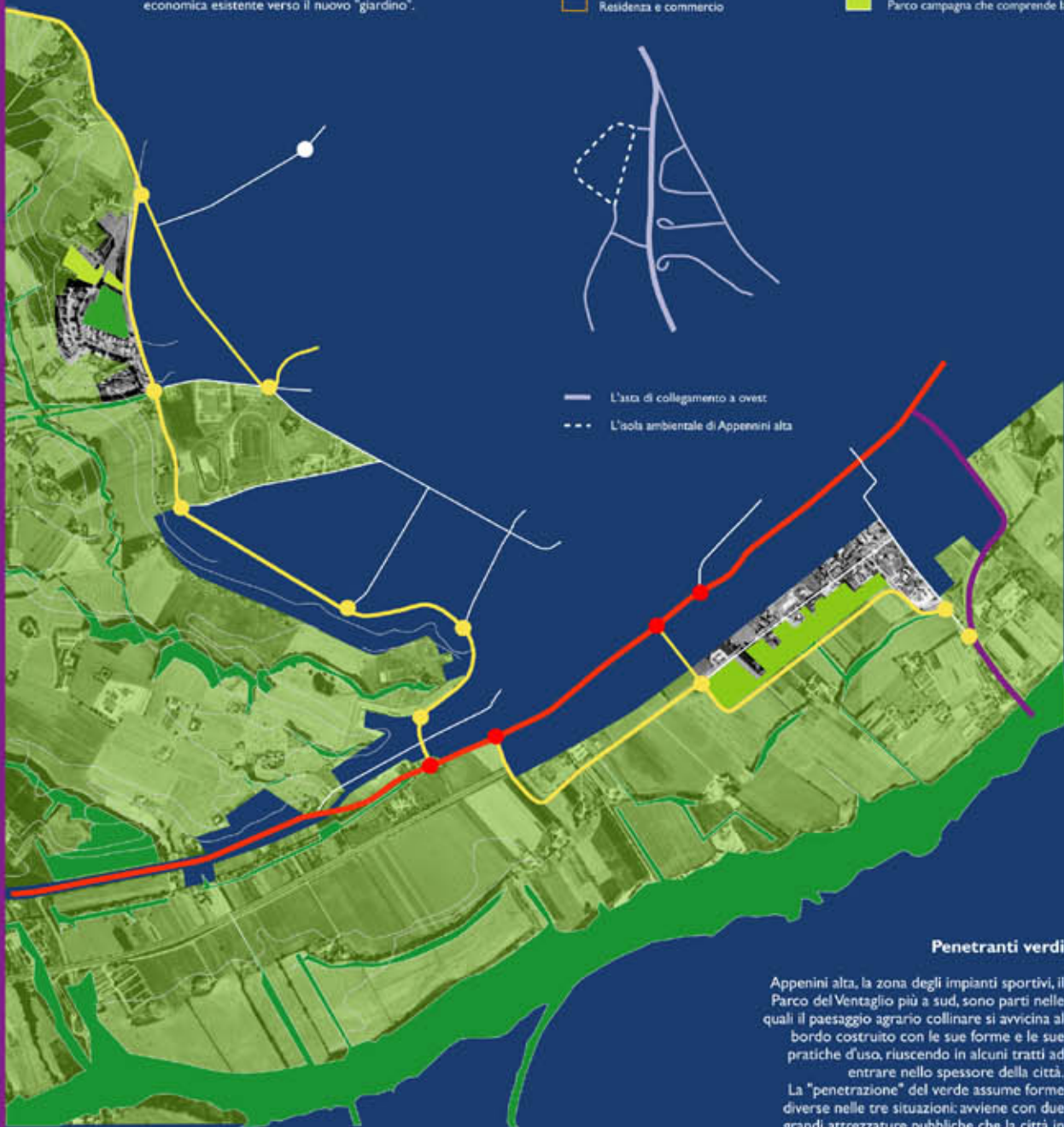


Condizioni guida per il concorso

- articolare l'offerta edilizia: case uni-bifamiliari isolate su lotto (la maggior parte dei lotti); un edificio in linea in corrispondenza dello spazio pubblico antistante la scuola; case in linea o a schiera in continuità con gli edifici del quartiere di edilizia economica (due lotti)
- caratterizzare la strada di distribuzione dell'insediamento come strada-piazza
- salvaguardare il varco che da via Appennini garantisce un cono visivo sulla campagna, in corrispondenza del manufatto architettonico da sottoporre ad un intervento di risanamento conservativo
- riqualificare lo spazio aperto di pertinenza della struttura scolastica inserendolo nello spazio di relazione con il paesaggio agricolo
- curare il rapporto con il piccolo insediamento residenziale esistente che già definisce un limite del nuovo intervento
- ridefinire il bordo dell'insediamento di edilizia economica esistente verso il nuovo "giardino".



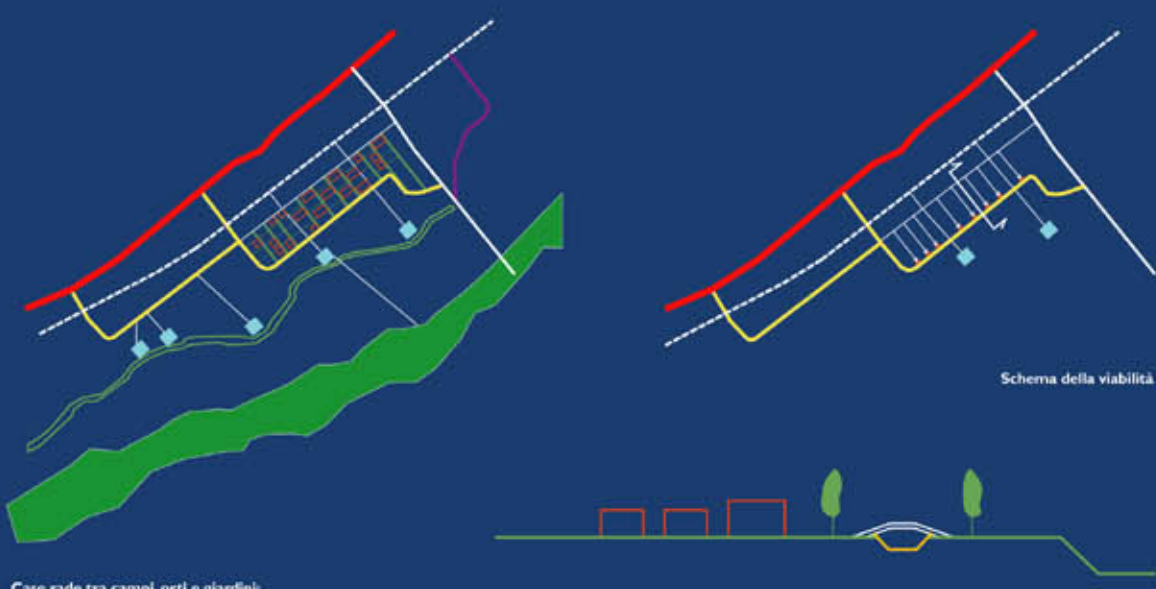
- Residenza a bassa densità
- Residenza a media densità
- Residenza e commercio
- Verde e scuole da riqualificare
- Uliveto da mantenere
- Parco campagna che comprende la chiesa



- L'asse di collegamento a ovest
- L'isola ambientale di Appennini alta

Penetranti verdi

Appennini alta, la zona degli impianti sportivi, il Parco del Ventaglio più a sud, sono parti nelle quali il paesaggio agrario collinare si avvicina al bordo costruito con le sue forme e le sue pratiche d'uso, riuscendo in alcuni tratti ad entrare nello spessore della città. La "penetrazione" del verde assume forme diverse nelle tre situazioni; avviene con due grandi attrezzature pubbliche che la città in questi anni ha saputo darsi; può avvenire con l'affaccio sulle colline e i giardini delle case di Appennini alta.



Schema della viabilità

Case rade tra campi, orti e giardini: le misure dei campi nella città

Sezione nuova strada del Verziere

Completamenti a ovest

Margini Appennini alta

Sul margine ovest della città importanti penetranti verdi garantiscono un rapporto visivo città-campagna. L'urbanizzazione denominata "Appennini alta", che valorizza le aree di proprietà comunale, viene interpretata come intervento di completamento e sostenuta da un adeguamento dell'infrastruttura stradale. La qualità del paesaggio e i caratteri del sistema insediativo collinare suggeriscono un'edilizia rada e di pregio, un grande "giardino" che non chiuda la vista verso la valle e che raccordi la scuola e la piccola chiesa in un sistema di spazi pubblici di riferimento per i nuovi insediamenti di Colle Paradiso. A sottolineare l'eccezionalità dell'intervento contribuisce la proposta di costruire architetture bio-ecologiche, delineate attraverso un concorso internazionale orientato a studiare i caratteri delle opere di urbanizzazione e degli impianti comuni e propri di ciascuna unità edilizia. Il concorso verrà preparato con uno schema di lottizzazione.

Capacità Appennini alta

Superficie territoriale 44.000 mq
Indice di edificabilità territoriale 0,3 mq/mq
Superficie utile lorda max. 13.200 mq
Volume max 39.600 mc



Quartiere Verziere

Via del Verziere sopporta un traffico pesante e di attraversamento inadatto alla sezione ridotta e pericoloso per l'insediamento residenziale addossato ai lati. Le caratteristiche diverse delle due tratte, artigianale ad ovest verso il cavalcavia ferroviario, residenziale a est, verso via Marconi, suggeriscono un diverso tipo di intervento: nella prima tratta l'allargamento della carreggiata in sede, nella seconda la realizzazione di una nuova strada di sezione adatta per un traffico interquartiere, senza raccordi con quella esistente e disimpegnata da rotonde ai due estremi, in modo da consentire il declassamento di via del Verziere e la sua riqualificazione come strada locale al servizio delle sole abitazioni che vi si affacciano. L'isola che si crea a seguito dell'adeguamento infrastrutturale si presta a un intervento di completamento residenziale con caratteristiche ambientali adatte al delicato bordo urbano. La bassa densità consente infatti il mantenimento di ampi varchi di campagna e la costruzione di case con orti e giardini, riprendendo i caratteri di alcune situazioni esistenti e offrendo soluzioni di alta qualità abitativa, come non si trovano in altre parti di Jesi. La particolarità dell'intervento potrà essere precisata con gli abitanti del quartiere attraverso il lavoro di un Laboratorio di progettazione partecipata, lo stesso al quale si affida la messa a punto della sistemazione delle strade di Prato, dove si concentrano negozi e spazi sociali per gli abitanti del Verziere.

Capacità Verziere

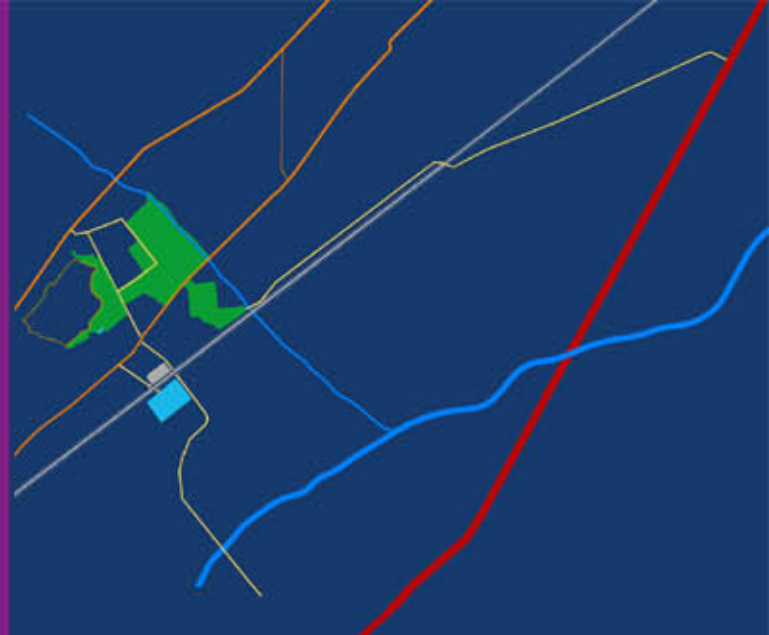
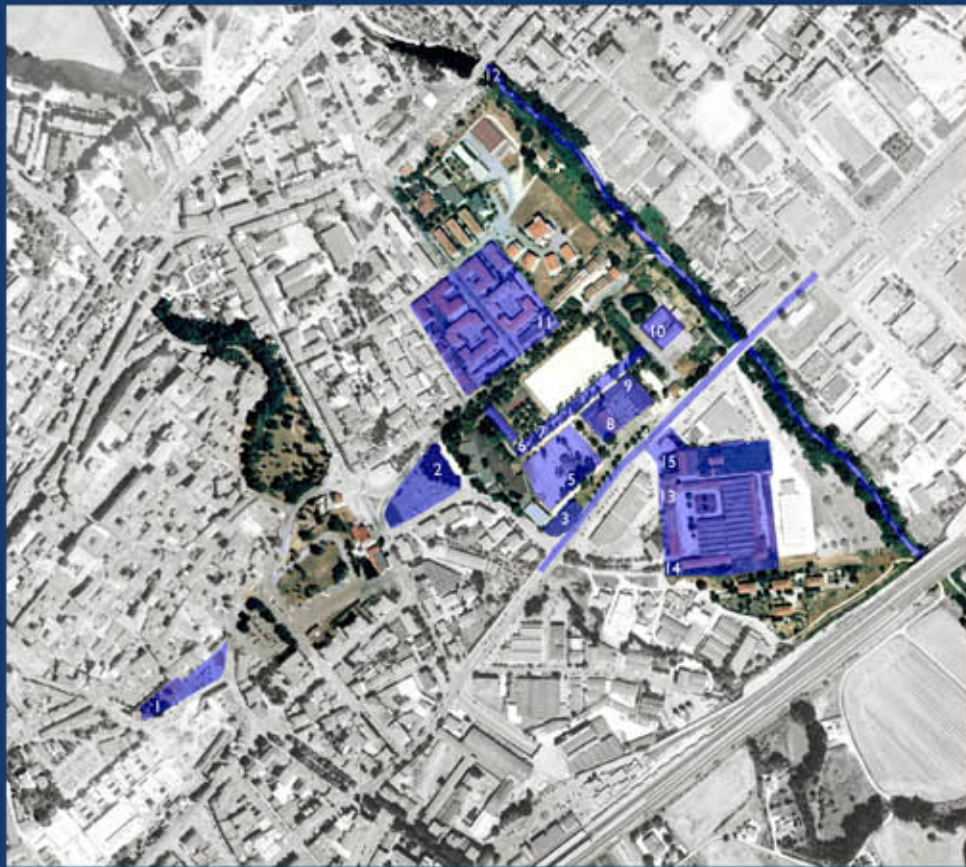
Superficie territoriale 58.500 mq
Indice di edificabilità territoriale 0,2 mq/mq
Superficie utile lorda max 11.700 mq
Volume max 35.100 mc



Piano Idea



Ristrutturazione al centro



Area di progetto 21,2 ha
Abitanti attuali 2.277, 10,3% stranieri

Foro Boario è un ampio settore centrale della città con una forte accessibilità, carico di memorie del passato remoto e recente, dotato di un articolato sistema di spazi aperti e di attrezzature di uso pubblico diffusamente frequentati da abitanti di diverse età. Un quartiere caro agli Jesini e una cerniera tra la città alta e la città bassa. Foro Boario è anche l'ultima ampia porzione di Jesi dove si sommano edifici da risanare e ristrutturare, aree sotto o male utilizzate da riusare e valorizzare, collegamenti da riconnettere e riqualificare, usi diversi da rendere compatibili, differenze fisiche e sociali da conciliare.

Il Piano Idea riprende e rielabora l'indicazione del Piano di recupero approvato alcuni anni fa ampliando il significato e le relazioni territoriali dell'intervento. Le scelte di fondo sono il rafforzamento della residenza e la continuità degli spazi di relazione, due condizioni per tenere insieme componenti tanto diverse. Foro Boario diventa così il grande progetto di ristrutturazione urbana che completa il disegno del Prg vigente di spostare l'attenzione a sud, operando la trasformazione del territorio segnato dalla prima industrializzazione.

Data la complessità dell'operazione, che comporta un programma coordinato di opere nuove e di interventi sull'esistente con costi rilevanti, si prevede la creazione di una Società di trasformazione urbana.

Capacità e spazi pubblici

Volume residenza	61.000 mc
Volume edifici di interesse pubblico	56.200 mc
Parcheggi ad uso pubblico	705 posti auto
Parcheggi ad uso privato	460 posti auto
Verde e parchi	75.600 mq

Dal centro storico al Granita

Attraverso un sistema di spazi collettivi disposti attorno ad un percorso pedonale che scende dal centro antico, si allunga a margine delle mura, attraverso il recinto del Foro Boario con visuale sull'ex mattatoio e arriva al torrente Granita, si mantiene una sorta di continuità verde in una parte centrale ed importante della città.

Quartiere San Giuseppe

Il completamento del quartiere di edilizia residenziale pubblica iniziato negli anni '30 ed ampliato nel corso degli anni '70 prevede la realizzazione di un edificio a torre analogo a quello esistente di circa 9.600 mc, con un parcheggio pubblico-privato per 60 autovetture.

Il parco del Granita

Il parco urbano del Granita chiude il sistema degli spazi verdi che partono dal Torrione di Porta Valle. L'intervento interessa un'area di circa mezzo ettaro dove si prevedono aree pedonali destinate a scopi ricreativi, corridoi ecologici, prati per il gioco e la sosta, orti e chioschi per il deposito degli attrezzi agricoli.

Piazzale San Savino

La ripermabilizzazione e piantumazione dell'attuale area destinata a parcheggio (non organizzato) crea una continuità con il parco di Porta Valle, si arricchisce di un punto di ristoro (bar, pizzeria...) e di una piazza-parcheggio alberata, con manto semipermeabile, in parte a servizio della scuola e in parte delle residenze limitrofe.

L'attraversamento sopraelevato, ma "leggero", di via del Sestificio, oltre che elemento di collegamento pedonale tra i due parchi, diventa un punto di osservazione privilegiato dei bastioni delle mura e una sorta di "porta" alla città per chi proviene da sud.

Piazzale Porta Valle

Un parco alberato, liberato dall'attraversamento automobilistico e percorso da sentieri pedonali e da una pista ciclabile, accoglie al suo interno attrezzature ricreative all'aperto, un edificio di circa 8.600 mc che può ospitare uffici e spazi ad uso pubblico, un ampio parcheggio pubblico interrato della capacità di circa 200 autovetture. L'attuale stazione delle autocorriere, spostata oltre la ferrovia, nell'area della ex Sadam dove sta sorgendo il parcheggio di intersambio, si riduce ad uno slargo attrezzato per la fermata degli autobus.

Il Foro Boario

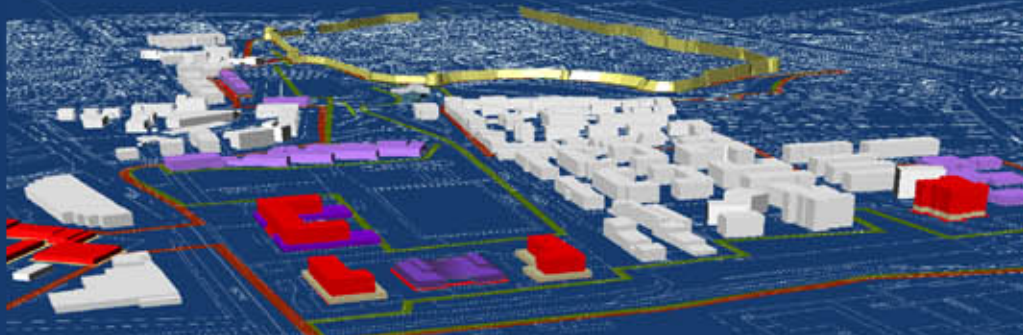
Nell'ampia area in parte dismessa, in parte occupata da magazzini comunali, si prevede l'inserimento di importanti quote di residenza (13.200 mc) e di terziario commerciale (6.600 mc), con la realizzazione di un parcheggio interrato per 250 autovetture ad uso pubblico e privato, accessibile da viale Don Minzoni. Nell'area dell'ex mattatoio trovano spazio due blocchi di edilizia residenziale per circa 11.280 mc con parcheggi privati al piano terra. L'edificio storico del mattatoio viene recuperato e ristrutturato per ospitare il mercato ortofrutticolo rionale (circa 5.000 mc).

L'ex Cascamificio

La prossimità spaziale dell'area del vecchio Cascamificio al Foro Boario rende auspicabile il recupero dell'ampio e interessante complesso per residenza, commercio e attrezzature di pubblico interesse (55.000 mc), comprendendo nella ristrutturazione il miglioramento delle aree verdi esistenti (viali alberati, prati, orti) e la valorizzazione dell'impianto generale, bell'esempio di integrazione tra fabbrica e borgo residenziale.

Via Roncaglia

All'interno del progetto trova soluzione anche il miglioramento dell'accessibilità all'area artigianale addossata al Cascamificio: continuando sul sedime dell'area attualmente occupata dallo scalo merci, ma destinata ad essere liberata in seguito alla realizzazione presso l'Interporto del nuovo scalo merci spostato da Falconara, via Roncaglia potrà garantire il collegamento con lo svincolo Jesi est della superstrada 76.



Le destinazioni d'uso

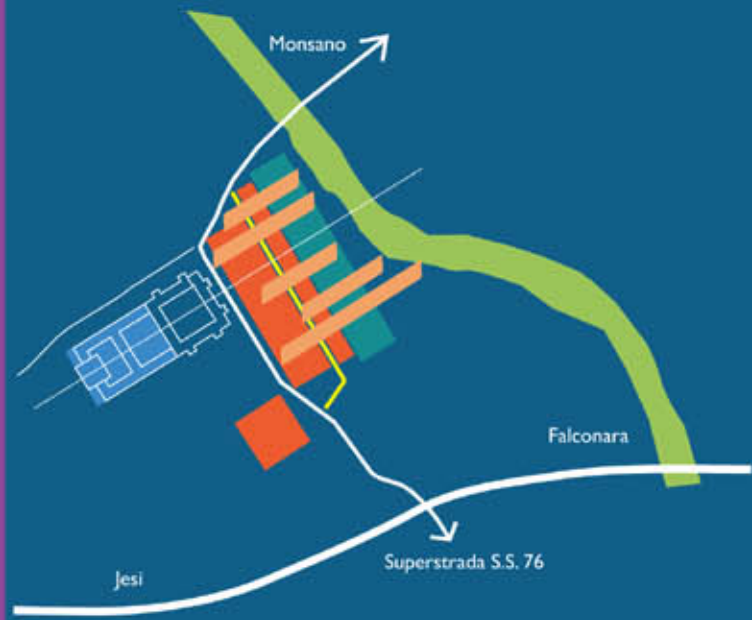
Piano Idea



Gli spazi pubblici



12 Città nuova
13 luglio 2004
14 Variante generale al Prg
15 Comune di Jesi



Temi del concorso di urbanistica per Fontedamo

Il progetto per il Villaggio Fontedamo coinvolge l'intero ambito del piano particolareggiato Banca Marche proponendone una significativa modifica dei confini allo scopo di realizzare il corridoio ecologico lungo il fosso Fonte Albino. Proprio la costruzione del corridoio ecologico induce a privilegiare le relazioni perpendicolari alla via Ghisleri in modo da consentirne la massima profondità e garantirne la funzione ecologica.

I principali temi da affrontare:

- un villaggio contemporaneo, requisiti e forma
- un villaggio metropolitano, rapporto con l'area vasta
- un villaggio sulla collina, rapporto con il panorama e il paesaggio agrario
- un villaggio sostenibile, rapporto con il corridoio ecologico e bioarchitettura
- un villaggio raggiungibile, rapporto con pendolarismo e mobilità
- un villaggio "autonomo", rapporto con la rete dei servizi
- il villaggio e Banca Marche, rapporto con l'insediamento terziario.



Addizioni a est



Villaggio Fontedamo

L'orientamento a non appesantire con altri insediamenti la città collinare suggerisce di considerare la proposta di variante del piano di lottizzazione di Banca Marche in una prospettiva generale. Un intervento in questa parte del territorio comunale, servita dalla superstrada, prossima alla Zipa e a Monsano, potrebbe assumere i caratteri di "villaggio", dotato di alcuni servizi sociali e commerciali di base, abitato da diverse componenti sociali (non solo i dipendenti della Banca), organizzato in modo da garantire il mantenimento del corridoio ecologico lungo il fosso Fonte Albino e da offrire differenti tipi di case e di alloggi, anche per il concorso di differenti operatori. Il tema del villaggio, da rivisitare nella prospettiva dell'abitare contemporaneo, la qualità paesaggistica e ambientale del territorio, il prestigio del principale operatore interessato suggeriscono la promozione di un concorso internazionale di urbanistica.

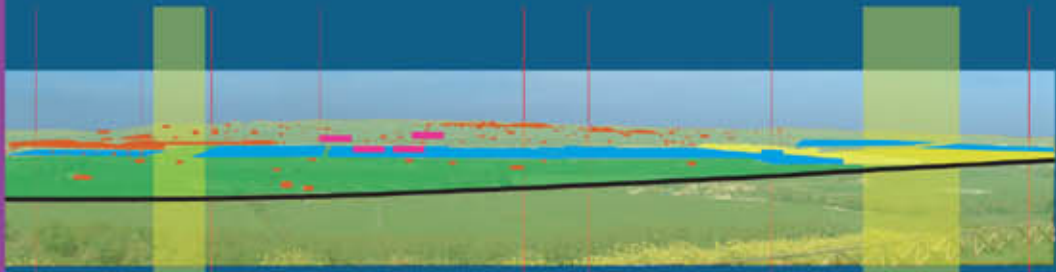


- Insediamento residenziale
- Insediamento terziario
- Fascia di mitigazione ecologica
- Corridoio ecologico
- Strada di quartiere
- Elementi di relazione

Capacità Villaggio Fontedamo

Completamento insediamento terziario
Volume totale 135.763 mc

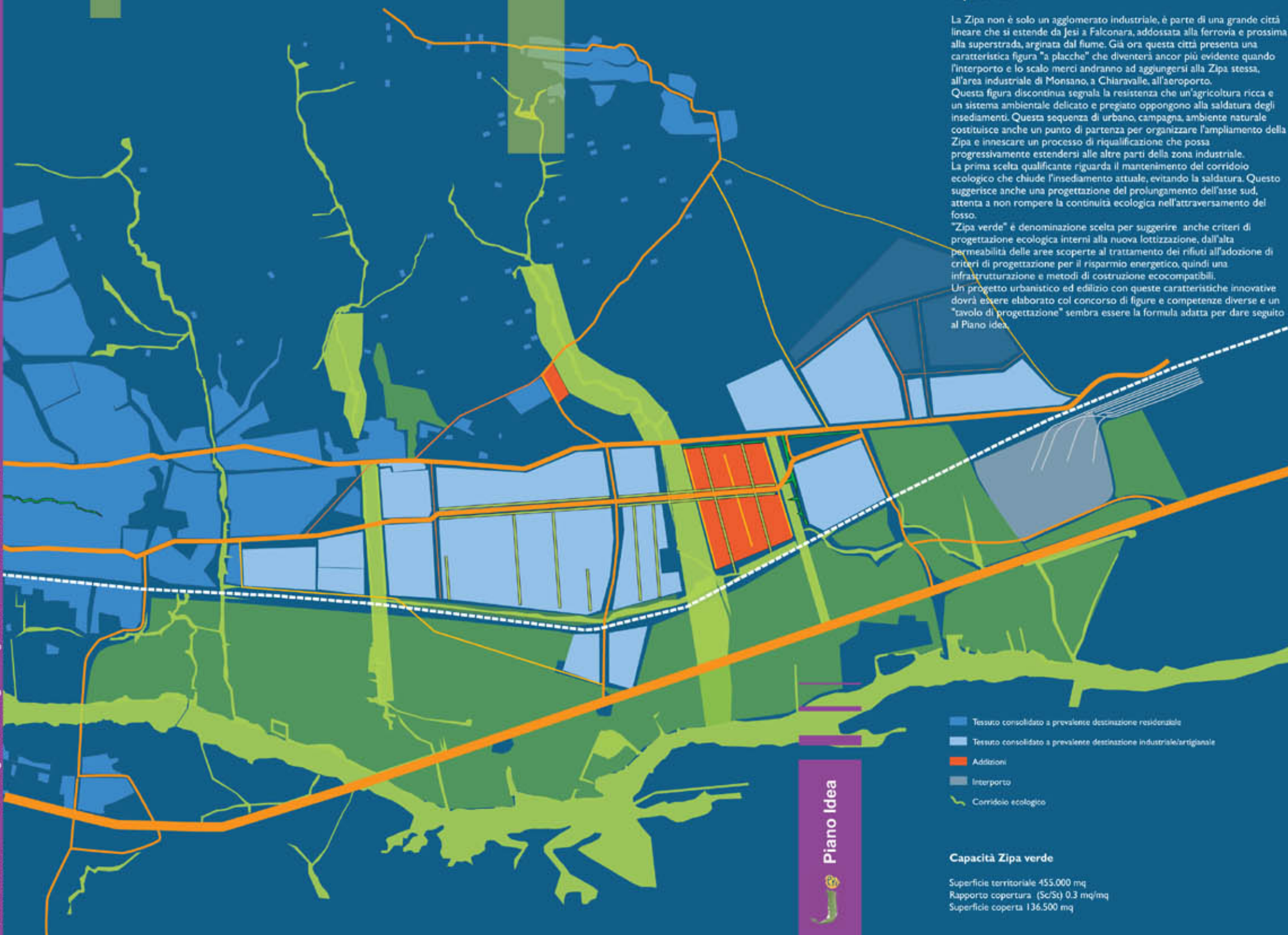
Nuovo insediamento residenziale
Superficie territoriale 60.000 mq
Indice di edificabilità territoriale 0.3 mq/mq
Superficie utile lorda max 18.000 mq
Volume max 54.000 mc



area artigianale, corridoio verde, Zipa 1, New Holland, Zipa 2, Zipa 3, ambito Zipa verde

Zipa verde

La Zipa non è solo un agglomerato industriale, è parte di una grande città lineare che si estende da Jesi a Falconara, addossata alla ferrovia e prossima alla superstrada, arginata dal fiume. Già ora questa città presenta una caratteristica figura "a placche" che diventerà ancor più evidente quando l'interporto e lo scalo merci andranno ad aggiungersi alla Zipa stessa, all'area industriale di Monsano, a Chiaravalle, all'aeroporto. Questa figura discontinua segnala la resistenza che un'agricoltura ricca e un sistema ambientale delicato e pregiato oppongono alla saldatura degli insediamenti. Questa sequenza di urbano, campagna, ambiente naturale costituisce anche un punto di partenza per organizzare l'ampliamento della Zipa e innescare un processo di riqualificazione che possa progressivamente estendersi alle altre parti della zona industriale. La prima scelta qualificante riguarda il mantenimento del corridoio ecologico che chiude l'insediamento attuale, evitando la saldatura. Questo suggerisce anche una progettazione del prolungamento dell'asse sud, attenta a non rompere la continuità ecologica nell'attraversamento del fosso. "Zipa verde" è denominazione scelta per suggerire anche criteri di progettazione ecologica interni alla nuova lottizzazione, dall'alta permeabilità delle aree scoperte al trattamento dei rifiuti all'adozione di criteri di progettazione per il risparmio energetico, quindi una infrastrutturazione e metodi di costruzione ecocompatibili. Un progetto urbanistico ed edilizio con queste caratteristiche innovative dovrà essere elaborato col concorso di figure e competenze diverse e un "tavolo di progettazione" sembra essere la formula adatta per dare seguito al Piano Idea.



- Tessuto consolidato a prevalenza destinazione residenziale
- Tessuto consolidato a prevalenza destinazione industriale/artigianale
- Addizioni
- Interporto
- Corridoio ecologico

Capacità Zipa verde

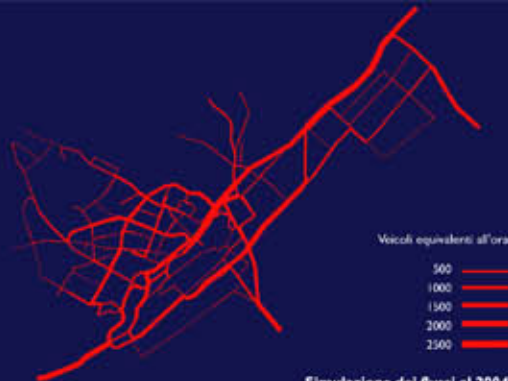
Superficie territoriale 455.000 mq
Rapporto copertura (Sc/St) 0.3 mq/mq
Superficie coperta 136.500 mq

Piano Idea

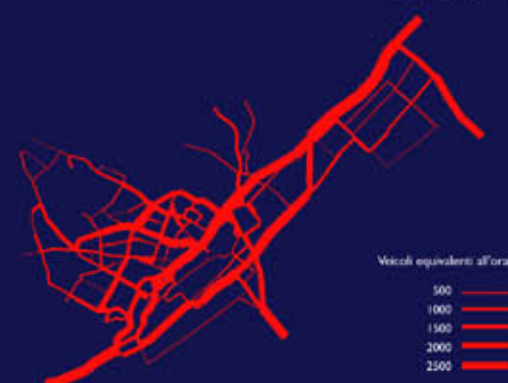
Rete, nodi e raccordi

L'aumento esponenziale degli spostamenti genera traffico in tutte le città italiane e l'aumento della dotazione pro-capite di auto private ingombra ovunque, in maniera insopportabile, lo spazio stradale. La forma, l'economia, la storia di ogni città danno a questo problema generale una connotazione specifica. Affrontare la questione, dominante nell'agenda politica jesina, significa in primo luogo cogliere gli aspetti locali, specifici.

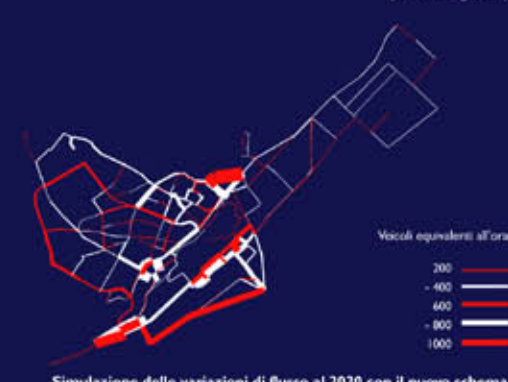
Le indagini predisposte per il Piano generale del traffico urbano hanno messo a fuoco il problema dei nodi rafforzando l'idea che a Jesi incida in maniera determinante il conflitto irrisolto tra due principali impianti stradali e di funzionamento della città: quello per anelli di circonvallazione del piano regolatore degli anni '60 e quello per assi di attraversamento longitudinali del Prg vigente. Il secondo è subentrato al primo interrompendolo e non è ancora diventato una compiuta alternativa. L'attivazione dell'Interporto, l'ampliamento della Zipa, il completamento di numerosi insediamenti a sud sottoporrono a ulteriori sollecitazioni questo impianto.



Simulazione dei flussi al 2004 (fonte: Sintagma srl)



Simulazione dei flussi al 2020 con la rete invariata (fonte: Sintagma srl)



Simulazione delle variazioni di flusso al 2020 con il nuovo schema (fonte: Sintagma srl)

- Superstrada e innesti
- Strade d'attraversamento urbano
- Strade interquartiere
- Strade di quartiere
- Nodi e raccordi qualificanti
- Rotatorie esistenti
- Rotatorie in corso di realizzazione o decise
- Rotatorie previste



Nuovo schema di funzionamento



Dotazione attuale dei parcheggi (fonte: Sintagma srl)

Localizzazione	Posti auto
1 Via Gola della Rosa	23
2 Incrocio via Tabano-via Paradiso-via Monte Revellone	67
3 Incrocio via Solazzi-via Verdi	41
4 Piazza S. Francesco	20
5 Via Cavalotti lato via Verdi	17
6 Via Cavalotti lato via Grecia	23
7 Largo Allende	24
8 Incrocio via Grecia-via XX Luglio-via Coppi	25
9 Piazza Sabatini	145
10 Via Gallodoro	237
11 Via Zannoni	145
12 Piazza Oborizzi	37
13 Ex Appenninaggio	72
14 Piazza Porrolesi	18
15 Parcheggio Conad	129
16 Piazza delle Conce	134
17 Piazza Beccio Pontelli	90
18 Ex Sina (piazza Mezzogiorno)	60
19 Piazza Sponcini	19
20 Piazzale Indipendenza	20
21 Piazza Colocci	21
22 Piazza Federico II	26
23 Angolo via Bixio-via Puccini	37
24 Piazza S. Savino	74

La proposta di ricostruire la rete poggia su alcune scelte fondamentali:

- l'assunzione della superstrada come "vera" circonvallazione di Jesi: i nuovi svincoli e il potenziamento in parte previsto e in parte da concordare vanno in questa direzione

- il raddoppio dell'attraversamento urbano, ora di fatto inesistente perché discontinuo, recuperando al ruolo originario viale della Vittoria, così da creare con l'Asse sud completato una doppia opportunità per gli spostamenti da una parte all'altra della città

- il completamento e adeguamento, attraverso nodi e raccordi, delle strade di penetrazione nella città collinare: via Paradiso - via degli Appennini - via Fausto Coppi - via XX Luglio; via Aldo Moro - via Papa Giovanni XXIII; via dei Colli - via Gramsci - via Puccini - via Erbarella, conferendo al primo di questi un ruolo decisivo per la redistribuzione dei traffici sulla rete

- la riprogettazione dei nodi di intersezione e dei raccordi delle strade di collegamento interquartiere e delle strade di quartiere con i due assi di attraversamento urbano, sia a nord sia a sud: via Cupramontana - viale della Vittoria - viale del Lavoro (a nord); via Zara - via Gallodoro - via del Prato - via XXIV Maggio - viale Don Minzoni - via Pasquinelli - viale dell'Industria (a sud).

Una rete per la mobilità



Svincolo Monsano con scavalco. Creazione di un nuovo nodo



Intersunzione via Erbarella - viale della Vittoria. Progetto di un intorno



Intersunzione viale Papa Giovanni XXII - viale della Vittoria. Imbocco per l'ospedale



Sottoattraversamento viale Cavallotti. Recupero di una passeggiata



Intersunzione asse sud - via XX Luglio. Sbocco diretto dell'asta ovest sull'asse sud



Svincolo di Cingoli. Ribilanciamento del nodo



Incrocio via Gramsci - via Puccini - via Verdi. Costruzione di una continuità



Adeguamento via Aldo Moro. Continuità per il viale dell'Ospedale



Prolungamento per l'Ospedale. Accesso diretto per l'ospedale



Adeguamento via Appennini - via Coppi. Nuovo collegamento diretto a ovest

Piano Idea





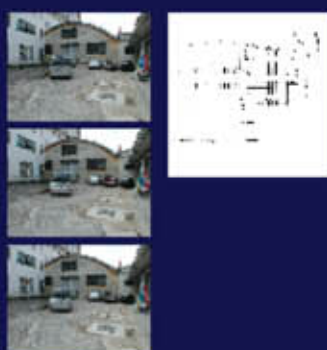
A1 - parcheggio Franchetti
Autosilo privato con accessibilità da via Mara Occidentali. È previsto un ampliamento del parcheggio con accesso da viale della Vittoria.
Posti auto complessivi: 260 (con ampliamento)

A2 - garage Mariani
Garage di proprietà privata. Possibili convenzioni tra il gestore e l'Amministrazione comunale potrebbero garantire un'offerta di posti auto di uso pubblico.
Posti auto complessivi: 300

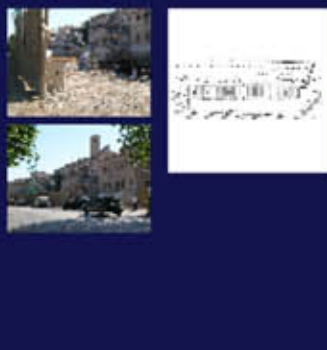
A3 - parcheggio di via Gianandrea
Posti auto complessivi: 50



B1 - area vecchio ospedale
Il Piano di Recupero prevede la realizzazione di spazi commerciali, direzionali e residenziali per un totale di 48.000 mq, oltre a una piazza bassa con porticati per 4.300 mq e una piazza alta di 1.810 mq. Destina 3.530 mq alla realizzazione di parcheggi ad uso pubblico con circa 70 posti auto collocati lungo viale della Vittoria.
Posti auto complessivi (esclusi quelli sul viale): 50



B2 - area Freddi
Il Piano di recupero dell'area, offre possibilità per il miglioramento dell'intersezione tra viale Giovanni XXIII e viale della Vittoria. Prevede la realizzazione di una piazza, di una risalita meccanizzata e di due piani interrati di parcheggi, uno privato ed uno pubblico.
Posti auto complessivi: 100



B3 - area Mercantini
Il Piano di Recupero prevede la realizzazione di spazi da destinare ad attività commerciali, artigianali, direzionali e residenze. È prevista inoltre la costruzione di tre piani interrati destinati a parcheggi: il primo sotto strada con ingresso a raso sul viale della Vittoria per parcheggi privati e il primo e secondo sottostrada per parcheggi pubblici con due ingressi e due uscite direttamente sul viale della Vittoria.
Posti auto complessivi: 400



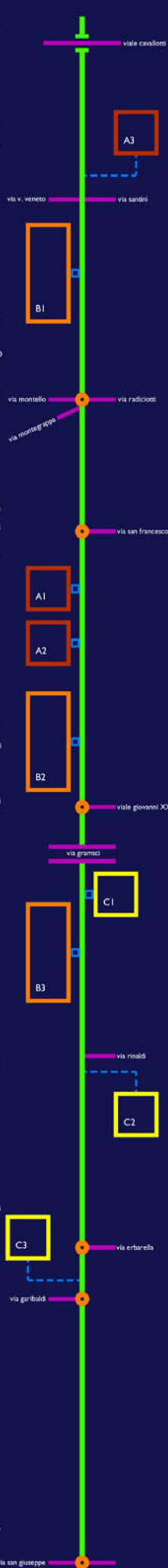
C1 - area studio 1
L'area artigianale individuata sul retro della corte edilizia di viale della Vittoria, per lo stato di degrado fisico e funzionale e la presenza di un doppio accesso carrabile (viale della Vittoria e via Gramsci), offre interessanti opportunità per la realizzazione di un autosilo pubblico. La destinazione d'uso UP (parcheggi pubblici), già prevista dal Prg, è stata modificata in UC (corti e giardini).
Posti auto (stimati): 50
Superficie area: 1.520 mq



C2 - area studio 2
Costa San Marco
L'area destinata dal Prg a VV (prati e scarpate) è localizzata a ridosso della chiesa di San Marco. La proposta presentata all'Amministrazione per la realizzazione di un parcheggio risulta interessante data la vicinanza al nucleo storico e la possibilità di un collegamento pedonale con il centro Mercantini in costruzione. Il progetto prevede posti auto interrati e la sistemazione della superficie a verde.
Posti auto complessivi: 200
Superficie area: 3.200 mq



C3 - area studio 3
Fonte Mastella
Il recupero dell'area semi-dismissa su via Garibaldi, vicina al centro e facilmente accessibile, rappresenta un'importante risorsa per la realizzazione di un parcheggio. La proposta presentata all'Amministrazione prevede la realizzazione di un parcheggio pubblico a raso, con ingresso da via Garibaldi, su aree aventi destinazione UP (parcheggi pubblici) e VO (orti urbani), con risalita pedonale meccanizzata fino al giardino dell'ex carcere.
Posti auto complessivi: 170
Superficie area: 5.730 mq



Viale della Vittoria, 1,5 km di strada con residenza (582 abitanti), commercio e pubblici esercizi (88 unità locali), attività artigianali e industriali (55 unità locali), servizi sociali e pubblici esercizi (100 unità locali), 630 posti auto disponibili sulle fasce laterali. Il pieno delle ore diurne contrasta con il vuoto delle ore notturne.

la sosta notturna		
49 auto	47 auto	64 auto
395 m	360 m	530 m

V. Veneto - San Francesco

San Francesco - Gramsci

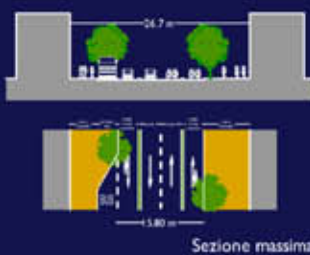
Gramsci - Napoli

La trasformazione

Il Piano idea restituisce al viale della Vittoria il ruolo originario di strada di attraversamento urbano con una serie di interventi volti a rendere compatibili le esigenze contemporanee e a valorizzare l'immagine del boulevard novecentesco.

Si riprogettano gli innesti dal lato nord realizzando una serie continua e organica di roatorie.

Si gerarchizzano e separano le 4 corsie carrabili ricavando 2 corsie di marcia centrali e 2 laterali per autobus e ingresso ai parcheggi coperti, si sostituisce la disordinata fascia laterale dei parcheggi con una lunga promenade pedonale e ciclabile che, in determinate fasce orarie, può ospitare la sosta per il carico e scarico delle merci, si opera un ridisegno complessivo semplice ed elegante.



I parcheggi

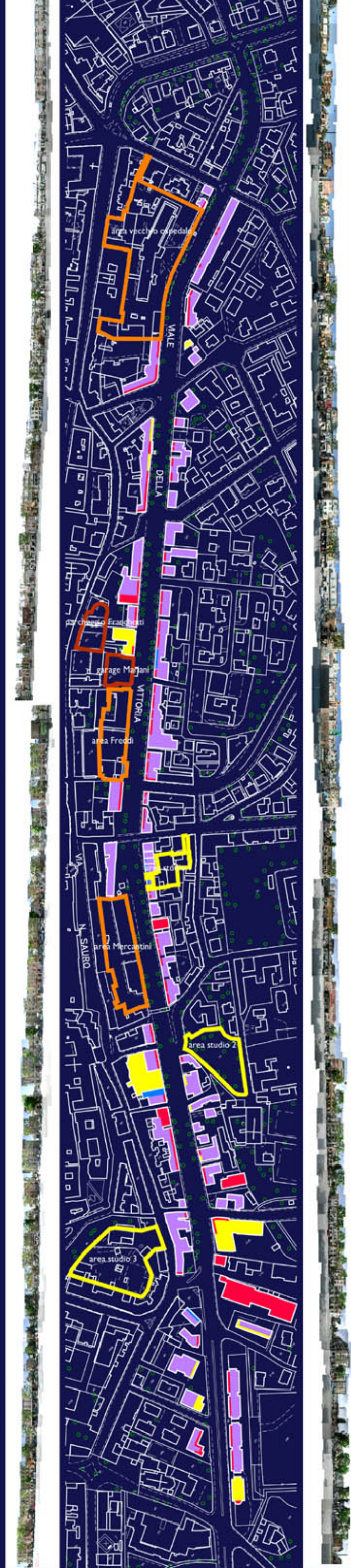
Esistono già e possono essere potenziate le alternative alla sosta in superficie con un sistema di parcheggi coperti distribuiti lungo i due fronti del viale e nell'immediato retro.

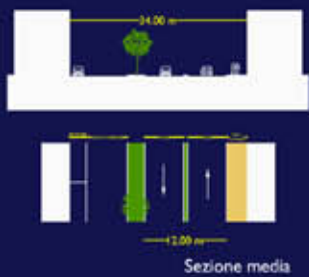
610 sono i posti auto attualmente disponibili con accesso diretto e indiretto □ □ al viale (garage Mariani, parcheggio Franchetti, parcheggio via Gianandrea).

550 sono invece i posti auto che si avranno con la realizzazione dei parcheggi coperti previsti e approvati o in corso di realizzazione □ (Mercantini, Freddi, vecchio Ospedale).

420 sono i posti auto che si aggiungerebbero con la realizzazione di parcheggi nelle aree individuate (aree studio 1,2 e 3) □ □

La riqualificazione di viale della Vittoria





L'Asse sud
L'attraversamento della città bassa poggia sulla continuità di differenti tratte stradali esistenti, recentemente realizzate e da realizzare, denominate dal Prg vigente e ormai note come "Asse sud".
Il funzionamento e la riconoscibilità dell'asse dipendono dalla fluidità dell'intero percorso e da una sistemazione delle differenti sezioni stradali adatta ai contesti urbani attraversati: industriali, artigianali, residenziali, commerciali. La nuova strada prevista dal Piano Idea per doppiare via del Verziere, assieme al progetto di riordino della mobilità nel quartiere Prato finalizzato alla creazione di un'isola ambientale, alleggerendo il traffico sulla tratta centrale dell'asse sud ne consentono la riqualificazione.

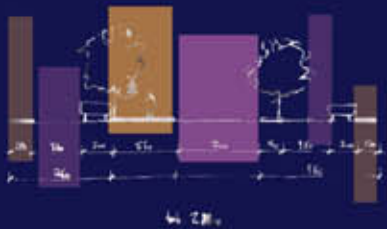
La riqualificazione dell'Asse sud



viale Trieste e sottopasso ferroviario

L'idea che ha suggerito il progetto definitivo di sistemazione del viale della stazione:

- riduzione della corsia carrabile
- ampliamento sul lato ovest del parterre alberato per creare uno spazio di passeggiata, prolungabile oltre la ferrovia con un sottopasso pedonale allargato
- sistemazione dei marciapiedi e degli spazi di parcheggio serviti dai controviali
- sistemazione del fondale raccordando con la piazza i giardini e lo spazio all'aperto del bar della stazione



via Prato - via XXIV maggio

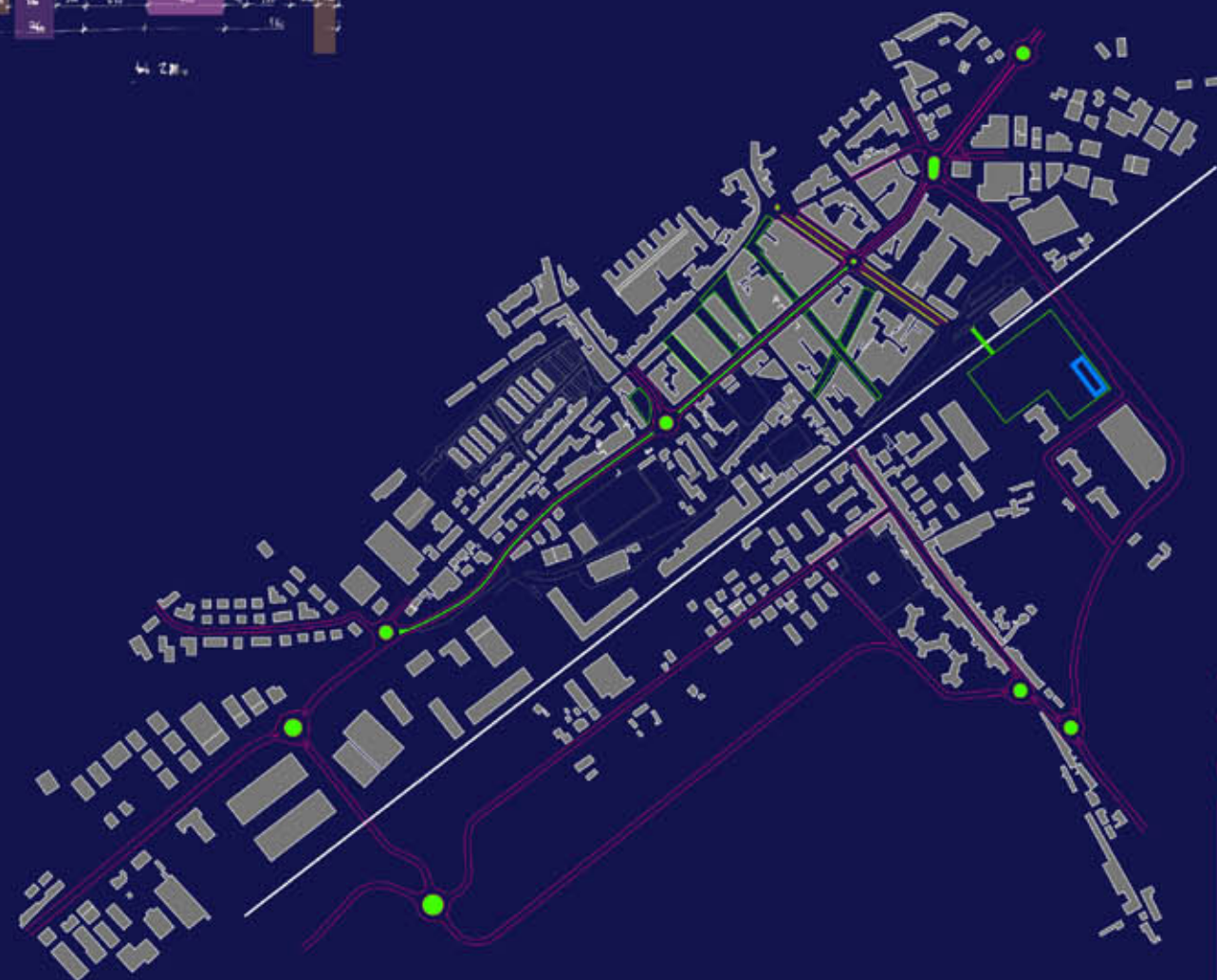
Per fluidificare e riqualificare la tratta difficile dell'Asse sud:

- svolta consentita solo a destra
- immissione solo in rotonda
- riorganizzazione della sezione per rendere compatibili i differenti usi
- riorganizzazione delle vie laterali per favorire l'uso pedonale e ciclabile

via G. Marconi

Per migliorare l'abitabilità del quartiere S. Maria del Piano

- senso unico in uscita
- doppio senso consentito solo per i residenti





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, mantengono in molti casi i caratteri più tradizionali del pubblico esercizio e raramente sembrano incontrare le esigenze molteplici di svago, 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 luoghi alternativi rispetto a quelli tradizionalmente riconosciuti e frequentati.

I parchi

sono localizzati prevalentemente nella parte residenziale a nord e 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 fruiti. Non sempre si registra una analoga soddisfazione per le prestazioni fornite dalle piccole aree verdi di quartiere, scarsamente progettate e curate.



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 ed aperte ad un uso non specializzato per la pratica degli sport più comuni.

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 ed i centri sociali

conservano nella situazione jesina la funzione ludico formativa che è loro propria. Sono concentrati principalmente nella parte mediana e bassa della città, dove rappresentano una dotazione pubblica complementare ad altre più scarse nella città storica.

Attenzione per le pratiche sociali



La domanda dei giovani

Dal Piano strategico sono emersi chiaramente alcuni modi, tempi e luoghi caratteristici secondo i quali i giovani jesini trascorrono insieme o da soli il proprio tempo libero. Consuetudine pratiche sociali, come le attività sportive, lo shopping, la musica e le feste, ma anche il semplice ritrovarsi, non sempre possono essere svolte in maniera completamente soddisfacente: a volte a causa di un deficit delle dotazioni esistenti, in altri casi per una carenza nelle prestazioni degli spazi utilizzati, in altri ancora a causa della difficile accessibilità non veicolare.

La mappa di alcuni dei principali recapiti, costruita a partire dal rilievo degli studenti delle scuole medie e superiori coordinati dal Centro di aggregazione giovanile del Comune di Jesi e dagli incontri con i giovani, mostra una geografia differenziata dei luoghi di aggregazione. E' quasi completamente ignorata l'area industriale della Zipa che, benché attualmente priva di qualsiasi attrattiva per i giovani, ha caratteristiche adatte per ospitare spazi ed attrezzature per lo svago e lo sport.

Lo standard urbanistico

Un modo tradizionale dell'urbanistica di rispondere alla domanda di servizi ed attrezzature pubbliche, necessarie alla vita di una collettività, è quello dello standard. Il Prg vigente ha virtualmente interpretato le normative di riferimento prevedendo una dotazione generalmente sovradimensionata (non sempre nella stessa misura però) rispetto ai minimi previsti, con l'obiettivo di un verosimile miglioramento delle condizioni abitative nella città. Il patrimonio di aree di cui sono stati previsti proprietà ed usi pubblici, non realizzati, costituiscono l'eredità con la quale confrontarsi ripensando l'assetto fisico e funzionale della città pubblica in relazione alle mutate condizioni insediative ed alla



Dotazioni a standard urbanistico previste e realizzate

	Dotazione minima (D.M. n.1446/1968)	Previsione PRG (rispetto alla dot. min.)	Standard realizzato (rispetto al PRG)	Standard residuo (rispetto al PRG)
SI istruzione	180.000	144.187 80%	113.573 79%	30.614 21%
SR cultura e ricreazione	80.000	69.065 88%	59.351 86%	9.714 14%
SH attrezzature socio sanitarie		1.246	1.200 96%	46 4%
SS centri organizzati e sport		133.402	104.704 78%	28.698 22%
VG giardini		34.797	5.360 15%	29.437 85%
VR verde per il ristoro e la sosta	360.000	253.664 70%	131.638 52%	122.026 48%
VV piste a scarpese		59.394	43.160 73%	16.234 27%
UP parcheggi	100.000	302.438 302%	130.286 43%	172.152 57%
UZ piste		50.982	18.147 36%	32.835 64%
VP parchi (art.21 L.R.3 giugno 1992, n.34)	120.000	314.627 262%	129.786 41%	184.841 59%
FH servizi sanitari e ospedalieri	40.000	123.489 309%	115.286 93%	8.203 7%
FI servizi istruzione superiore	60.000	80.471 134%	99.270 123%	-18.799 -23%
VP parchi	600.000	Standard non quantificato individuato nel Parco dell'Esino		
FR ricreazione, cultura e culto		12.033	8.790 73%	3.243 27%
FS servizi sportivi		98.977	71.680 72%	27.297 28%

(Fonte: Comune di Jesi - Piano Attuativo dei Servizi, giugno 1999 e Sistema Informativo Territoriale, aprile 2004)

Le reti della "città lenta"

Il Piano idea intende dare risposta ad una domanda di città "abitabile" rispetto ai modi peculiari con i quali la società jesina vive e vorrebbe vivere la propria città ed il proprio territorio. Si tratta di una domanda che il Piano strategico ha contribuito a precisare nei termini di "città lenta" in cui i percorsi ed i recapiti sono progettati unitariamente e connessi in una rete funzionale che consente di utilizzare la città anche senza l'automobile, spostandosi a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici più efficienti.

Si tratta di ricomprendere l'insieme delle aree pubbliche a standard in un progetto unitario e integrato con quello della "città veloce", quindi legare i parcheggi e le residenze alla rete di percorsi pedonali e ciclabili che in maniera sicura consentano di raggiungere i principali recapiti: spazi aperti e costruiti di proprietà pubblica quali sono ad esempio i parchi e le scuole, ma anche spazi aperti ad uso pubblico di proprietà privata, come sono, ad esempio, i centri commerciali e i grandi contenitori per il tempo libero.

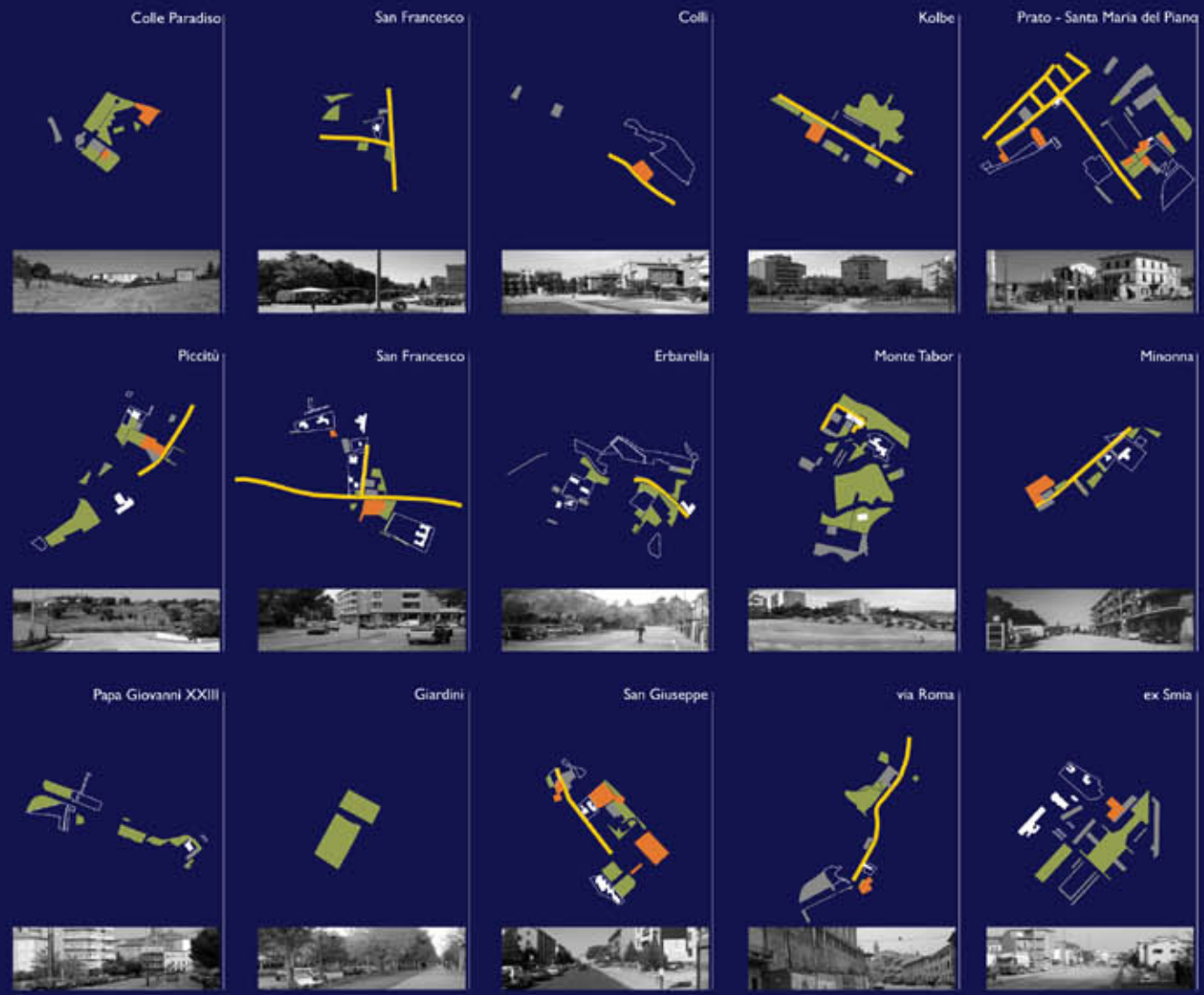
La rete non è solo un progetto di connessioni fisiche, ma anche di relazioni funzionali diverse e complementari per lo svolgimento delle attività quotidiane. Per questo richiede politiche orientate all'inserimento ed al coordinamento di attività economiche e di servizio, fino alla definizione del funzionamento temporale.

I servizi e le attrezzature di interesse collettivo

costituiscono i recapiti di soggetti appartenenti a diverse fasce di età: compiere i piccoli spostamenti quotidiani per recarsi a scuola, in posta e al supermercato, alla sede della circoscrizione o della associazione dovrà essere possibile senza ricorrere necessariamente all'uso dell'automobile, utilizzando la rete di percorsi della "città lenta".

Lo spazio aperto verde e pavimentato

dovrà rappresentare il tessuto connettivo della città. Dalla cura del progetto e della manutenzione dipenderà gran parte della qualità urbana, la quale potrà costruirsi solo con il contributo attivo della cittadinanza coinvolta nella gestione degli spazi pubblici sui quali più direttamente esercita il proprio dominio.



Centralità locali e città lenta

Centralità locali

In molti casi, a Jesi, i recapiti della "città lenta" si configurano come "centralità locali", ovvero particolari addensamenti di luoghi in grado di rispondere alle esigenze di un quartiere e della gente che lo abita. Materiali dello spazio aperto e dello spazio costruito presentano nei diversi quartieri un assortimento ricorrente: la sede della circoscrizione, la chiesa e il sagrato, la piazza ed i parcheggi, la scuola, il circolo, l'oratorio, i negozi ed i supermercati, le attrezzature sportive ed il campo giochi, i bar, le aree su cui si svolgono settimanalmente i mercati. Le differenze riguardano la sequenza e le proporzioni dei singoli materiali, dovute alle pratiche di uso collettive che li investono e ai significati sociali che vengono loro attribuiti. Progettare l'assetto fisico e funzionale dei singoli centri richiede di prestare attenzione al modo caratteristico con il quale gli spazi, le funzioni e i valori simbolici si combinano nelle singole parti di città.

Figure della città pubblica

Proporre un disegno della città pubblica significa avere una idea della articolazione complessiva dello spazio collettivo, sufficientemente ampia da comprenderne gli elementi più rilevanti e sufficientemente precisa da riconoscere il valore ed il ruolo dei singoli componenti. Le caratteristiche del territorio e delle parti di città, nonché delle singole aree prese in considerazione dal Piano idea, inducono a trattare sistemi di spazi di dominio pubblico diversamente connotati. In alcune situazioni dense, dove il rapporto fra lo spazio pubblico costruito ed aperto si risolve a favore dei primi, il Piano propone di privilegiare l'inserimento di un connettivo di spazi pavimentati e verdi: è il caso di viale della Vittoria e del Lavoro, via Papa Giovanni XXIII, via del Prato e via XXIV Maggio. In situazioni al margine della città o intercluse, dove prevalgono i materiali verdi e permeabili, il Piano interviene rafforzando relazioni in parte già organizzate e creandone di nuove, come nel sistema Foro Boario - Porta Valle - Vallato Pallavicino che, senza soluzione di continuità, può prolungarsi attraverso il Parco del Ventaglio fino ai quartieri Monte Tabor e Kolbe, oppure nel sistema che si sviluppa a cavallo di via del Lavoro lungo via dell'Erbarella ed il Torrente Granita. La necessità di leggere la città nel suo insieme, particolarmente quella di dominio pubblico, è propria di chi la vive e che, riconoscendo luoghi e percorsi, orientandosi facilmente, può costruirsi una mappa mentale che è elemento fondamentale della sua identità di abitante e della sua affezione.



Il Prg vigente, per esprimere la necessità di progettare gli elementi e soprattutto le relazioni interne dello spazio aperto e permeabile della città, aveva "inventato" una tavola apposita denominata "Progetto di suolo". Ciò che oggi ereditiamo da quel progetto è un disegno virtuoso di spazi e connessioni solo in parte realizzati ma in molti casi ancora possibili. L'impegno economico e gestionale richiesto impone di scegliere e di decidere circa le priorità della sua attuazione. Il Piano idea, organizzando la struttura della città pubblica attraverso un numero limitato di sistemi, individua le situazioni in cui è necessario completare o reinterpretare un disegno interrotto definendo le priorità di realizzazione rispetto al nuovo assetto proposto.

Progetto della città pubblica e trasferimento dello standard urbanistico

Il Piano idea si confronta con la sostenibilità economica e finanziaria del progetto per lo spazio di dominio pubblico. La realizzazione e la manutenzione di un sistema tanto esteso di spazi pubblici richiede risorse ingenti ed una gestione finalizzata degli oneri di urbanizzazione maturati dai maggiori interventi di nuova urbanizzazione come anche da quelli più minuti e diffusi sul territorio. Le pratiche ordinarie di gestione degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria e la conseguente traduzione in opere previste dallo standard urbanistico indicato per legge non possono risolversi in maniera automatica, al di fuori di una valutazione critica e contestuale sulle priorità individuate dal disegno strutturale della città pubblica. Obiettivi di medio e lungo periodo si possono perseguire attraverso la realizzazione delle opere a cui si riconosce carattere prioritario e sulle quali far convergere le risorse finanziarie che si renderanno disponibili. In questi ultimi anni è stata approfondita la riflessione sul welfare locale, adatto al contesto e alle risorse economiche, politiche e sociali mobilitabili, e molte esperienze si sono fatte o sono in corso. Ci si potrà riferire a questo patrimonio per ricostruire un progetto del suolo persino in un orizzonte temporale ed economico definito. Le prime esperienze fatte nella gestione delle varianti parziali al Prg vigente, concomitante con la costruzione del Piano idea, hanno consentito di verificare la fattibilità di un procedimento perequativo e hanno suggerito alcuni criteri per rendere certo e trasparente il processo: -censimento delle aree destinate a spazio pubblico e loro caratterizzazione; -costruzione di una tabella dei costi equivalenti agli standard dovuti riferita a valori di aree e immobili; -trasferimento delle risorse, acquisite attraverso operazioni immobiliari, sulle aree selezionate per l'intervento. È questo il processo che si è cominciato a chiamare: "trasferimento dello standard".

Regole, capacità e standard

23. Partizioni del territorio e Situazioni nel territorio

La Variante generale del Prg di Jesi suddivide il territorio comunale, ai fini della disciplina urbanistica, in cinque differenti campi, indicati come: "Territorio urbano edificato", "Territorio urbano di trasformazione", "Territorio rurale", "Servizi e attrezzature", "Infrastrutture e attrezzature per la mobilità". Questa partizione, e la sua denominazione, fanno riferimento al linguaggio che si è andato progressivamente affermando nelle nuove leggi urbanistiche che hanno introdotto, per l'attuazione, il metodo della perequazione urbanistica e delineato un criterio di suddivisione cui questa possa fare utilmente riferimento (abbandonando quello delle zone omogenee, oppure lasciandolo sullo sfondo). Partizioni e denominazioni che hanno forse il pregio di essere molto prossime al comune senso di riconoscimento del territorio e di potersi meglio agganciare alle nuove dimensioni della pianificazione urbanistica, quella struttural-strategica e quella regolamentare-operativa.

Il primo, *Territorio urbano edificato*, individua l'insieme delle parti strutturate nelle configurazioni spaziali e negli usi, parti interamente o parzialmente edificate con continuità dove si trovano insediamenti da conservare, mantenere, adeguare. Comprende, oltre alla città comunemente considerata "consolidata", anche la "città storica" e la "città recente", quest'ultima intesa come l'insieme di parti appena realizzate o in corso di realizzazione. Ciò che accomuna queste tre città, dal punto di vista della disciplina urbanistica (non dei caratteri evidentemente disomogenei), è l'esclusione dal processo di riconfigurazione/ristrutturazione promosso dalla Variante generale, in quanto vi si riconoscono livelli di dotazione e prestazione adeguati per il tempo di validità dello strumento urbanistico. Un giudizio relativo e non assoluto, che si accompagna a una scelta di priorità per la canalizzazione delle risorse nel futuro prossimo.

Entro questo territorio sono ricomprese le zone A del piano vigente, con le loro suddivisioni, le B1 e B2, le D1 e D2, classificazioni che il Prg ha utilizzato per identificare e disciplinare le zone residenziali e produttive esistenti e consolidate. E' un territorio soggetto a regolazione e a regolazione con tutela.

La seconda partizione, *Territorio urbano di trasformazione*, la quarta, *Servizi e attrezzature*, e la quinta, *Infrastrutture e attrezzature per la mobilità*, stanno al cuore della Variante e del progetto di ri-strutturazione che essa promuove. Mentre il Territorio della trasformazione individua singoli ambiti, di nuova urbanizzazione, di ristrutturazione e in trasformazione, le altre due partizioni sono trasversali rispetto ai tre Territori e si costituiscono come sistemi e/o come reti.

Con riferimento ai criteri di classificazione per zone omogenee del Prg vigente, il *Territorio urbano di trasformazione* comprende le zone C e le D4 di nuovo impianto, ma anche le B3 e D3 da ristrutturare e le zone A oggetto di interventi di riuso che introducono mutamenti fisico/funzionali radicali. *Servizi e attrezzature* è la "città pubblica", che ha i propri fulcri nei servizi e nelle attrezzature computati a standard, di livello locale e urbano, ma che si completa con la gamma diversificata degli spazi aperti che concorrono alla formazione della rete ecologica, con gli impianti tecnici e con l'insieme di servizi e attrezzature di pubblica utilità. Comprende le attuali zone S, F, U, V, oltre ad alcune D5. Vi si concentrano le opere pubbliche soggette a interventi di regolazione e trasformazione. Al centro di *Infrastrutture e attrezzature per la mobilità* sono le strade e le ferrovie con le loro stazioni e attrezzature regolate da normative e procedure particolari, individuate e perimetrare dalla Variante allo scopo di regolarne e trasformarne in maniera accurata e coordinata le pertinenze. In questo sistema rientrano le zone UP del Prg vigente (parcheggi pubblici computati a standard) e alcune voci della zona D5.

La terza partizione, *Territorio rurale*, individua le tante, estese e differenti, parti del territorio comunale dove la presenza dell'agricoltura e l'intricata tela di vincoli e tutele, costruita nel tempo per disciplinare aree a rischio e risorse territoriali fondamentali, porta la Variante a confrontarsi direttamente con le politiche e gli strumenti di pianificazione e programmazione sovralocale, in particolare Pai, Ppar, Ptc, e a tentare una composizione logica di norme e indirizzi che faciliti la gestione urbanistica comunale. È il territorio esterno alla città e alle frazioni in cui possono trovarsi sia insediamenti sparsi di valore storico documentale, sia isole produttive. Detto in zone omogenee, si tratta di tutte le zone E che nel piano vigente sono contrassegnate da puntuali inserti di A e D.

Benché sia cambiata la classificazione del territorio per le ragioni esposte, si è considerato il Prg vigente una sorta di catasto da aggiornare. La scelta di riprendere o di confrontarsi direttamente con alcuni criteri dell'azzonamento vigente (mettendo a punto anche un "convertitore" ad uso interno) nasce dalla considerazione che, se non intervengono cambiamenti profondi nelle condizioni (come è avvenuto, per esempio, con il passaggio da una stagione urbanistica di grande crescita ad una di trasformazioni), è ragionevole lavorare sulla classificazione ereditata. Nel caso di Jesi, poi, essa è l'esito di un accurato rilievo degli usi e delle caratteristiche morfologiche dei suoli e degli immobili che costituisce un patrimonio non usuale.

Il lavoro di adeguamento e rinnovo del sistema di regolazione operato dalla Variante generale ha perseguito un obiettivo di ripulitura e alleggerimento del palinsesto cartografico e normativo esistente il quale, per rispondere alle esigenze di interpretazione e gestione del Prg via via emerse e per adeguarsi alla folla di provvedimenti legislativi e di piani settoriali o sovracomunali, è diventato piuttosto complicato. Nella prospettiva di una ricomposizione e semplificazione complessiva delle regole, si è cercato di occupare uno spazio normativo essenziale e pertinente per il piano regolatore, evitando di ripetere quanto già disciplinato da leggi nazionali e regionali comunque cogenti per lo strumento urbanistico comunale (ad esempio il Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia che definisce i tipi di interventi o la legge regionale 13 del 1990 che norma gli interventi nel territorio rurale), recependo strumenti recentemente approvati (il Piano di recupero generale di coordinamento dei Piani di recupero particolareggiati), tralasciando definizioni di indici e parametri non necessari per il piano e già definiti dal regolamento edilizio (tipicamente il volume, un parametro che la Variante sostituisce definitivamente con la Sul - Superficie utile lorda, per regolare tutti i tipi di intervento: residenziali, per attività economiche e servizi). In particolare, si è voluto marcare lo spazio della regolazione urbanistica rispetto a quello della regolazione edilizia, necessario per evitare confusione e contraddizioni e per arrivare non troppo impreparati all'appuntamento, probabile e forse ravvicinato, con una nuova legge urbanistica regionale.

In altri termini, si è costruito un sistema regolativo congruente con il carattere di interfaccia assunto dal piano urbanistico comunale nel governo del territorio, in un quadro ormai ampiamente presidiato da leggi, strumenti e provvedimenti generali, settoriali e particolari, di livello nazionale e regionale, e ampiamente coperto dalla pianificazione attuativa di livello locale.

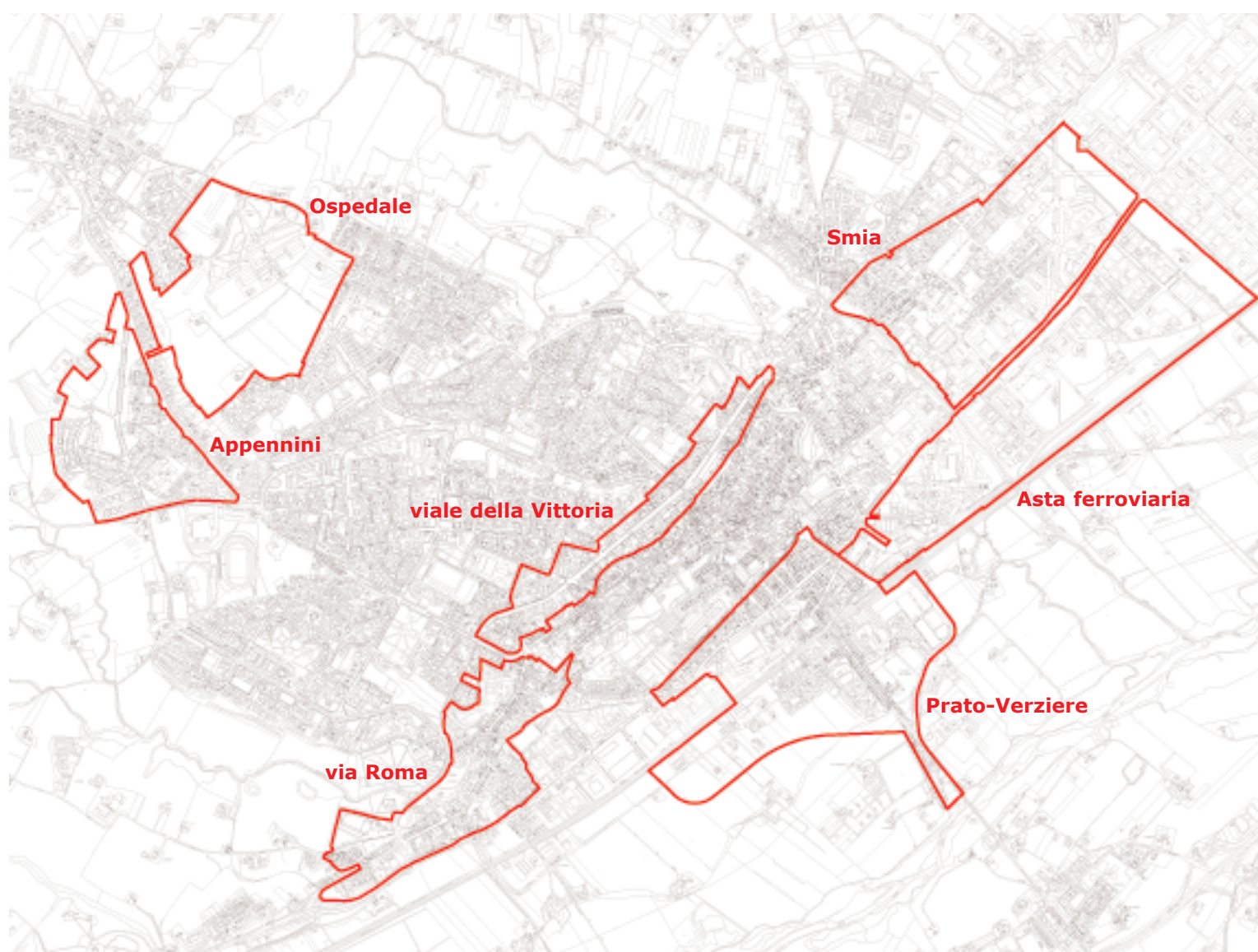
Con riferimento alle regole morfologiche, tratto distintivo del Prg vigente, si conviene che una trasformazione della città prevalentemente giocata al suo interno, con operazioni di ridisegno che devono garantire un miglioramento del funzionamento generale e della forma urbana, richieda indicazioni su alcuni aspetti d'impianto e di raccordo. Ma su questo aspetto la Variante introduce alcune novità.

Gli "abachi", che guidano l'edificazione attraverso il riferimento a tradizionali tipi

edilizi, e le "schede progetto" che disegnano l'impianto delle aree di trasformazione e di nuova edificazione, caratteristiche norme figurate del piano vigente, vengono sostituite da un sistema di regolazione, sussidiario rispetto a quello delle Partizioni, per alcune Situazioni del territorio urbano dove si concentrano gli ambiti di trasformazione previsti: Appennini, Ospedale, Via Roma, Viale della Vittoria, Prato-Verziere, Smia, Asta Ferroviaria.

L'azzonamento a grana fine e per parti, col quale a Jesi sono stati disciplinati gli interventi per quasi vent'anni, ha determinato un tipico problema di "connessione" ed è sembrato necessario individuare un livello intermedio di governo qualitativo delle trasformazioni urbane in grado di intercettare l'esperienza degli abitanti, il comune modo di riconoscere i problemi alla scala del quartiere o del villaggio, dove si mantiene la giusta distanza dai problemi particolari senza perdere di vista la concretezza dello spazio. La costruzione di questa nuova geografia delle Situazioni ha lo scopo di portare in evidenza i principali problemi legati alle relazioni urbanistiche (assetto complessivo e/o integrazione e funzionamento delle diverse parti), trattabili con indirizzi, prescrizioni specifiche e progettuali che completino o integrino quelli della disciplina generale. Cerca di rispondere all'obiettivo, ritenuto prioritario, di favorire un processo di riqualificazione dell'infrastruttura minuta della città attraverso l'individuazione delle relazioni fondamentali che possono mettere a sistema la città pubblica, il territorio della trasformazione e quello consolidato.

Le Situazioni sono rappresentate e disciplinate su un'apposita tavola di progetto: "Città pubblica, mobilità lenta, situazioni".



Le Situazioni nel territorio urbano

Poiché la disciplina delle Situazioni intende assorbire lo spazio normativo occupato nel Prg vigente da abachi e schede, i suoi indirizzi, le sue prescrizioni specifiche e progettuali (espresse anche attraverso disegni e simboli grafici) hanno funzione complementare e integrativa delle norme generali e si applicano sia agli interventi edilizi diretti sia a quelli soggetti a piano attuativo. Si tratta di una disciplina che, appoggiandosi sul sistema di spazi che si è convenuto di riconoscere come "città pubblica" (servizi e parcheggi, ma anche centralità locali e fasce ambientali), fornisce indicazioni sulla localizzazione e configurazione di alcune attrezzature pubbliche, traccia la rete della mobilità lenta coordinandola con la mobilità automobilistica e col trasporto ferroviario (percorsi pedonali, percorsi ciclabili, risalite, sovrappassi e sottopassi, accessi), quando necessario fissa essenziali requisiti morfologici degli edifici (allineamenti, altezze, interramenti). L'esplicitazione dell'indirizzo per l'intera Situazione, all'interno dell'articolo ad essa dedicato nelle Nta, dovrebbe favorire la comprensione delle singole regole e la loro corretta interpretazione nel processo di gestione del piano.

La sostituzione di abachi e schede progetto con un sistema di regolazione prestazionale è suggerita dalla verifica delle difficoltà a gestire nel tempo un modello, ma anche da considerazioni relative ai processi insediativi che oggi investono Jesi, alle trasformazioni del progetto di architettura, alle modifiche introdotte dalla perequazione urbanistica e dalla legislazione sui programmi complessi. Da un lato, a Jesi si verifica una sostanziale riduzione delle possibilità di completamento (lotti liberi interclusi), così che la determinazione di alcuni indici (rapporto Sul/Sf e rapporto di copertura) può essere ricondotta a specifici e noti casi rendendo superfluo il riferimento a un modello tipologico. Dall'altro, si riscontra una tendenza generale alla combinazione/ibridazione dei tipi edilizi e l'incidenza decisiva, per i requisiti formali e di abitabilità degli edifici, della definizione di alcuni parametri, tipicamente la Superficie utile lorda. Si è dunque prestata molta attenzione alla determinazione degli indici (mediamente abbassati e unificati per le diverse tipologie di intervento) e alla definizione della Sul (tenendo conto dell'insoddisfazione per le soluzioni adottate in alcuni edifici recenti, riconducibili alla inclusione, nel calcolo della Sul, di elementi importanti come, ad esempio, le scale condominiali). Inoltre, l'introduzione di sistemi di perequazione urbanistica nei processi di trasformazione, con le inevitabili incertezze dovute alla relazione con l'andamento del mercato immobiliare, ha suggerito di prestabilire pochi elementi fondamentali (quantità assolute e aree di concentrazione dell'edificabilità) in quanto risulteranno determinanti tempi e modi della pianificazione attuativa, peraltro ampiamente autonoma rispetto al piano urbanistico generale che si configura come "cornice".

La Variante generale si distingue nettamente dal Prg vigente anche per la presenza strutturata di una disciplina ambientale che interessa l'intero territorio comunale e che in quello rurale si è ancora ai numerosi provvedimenti intervenuti negli ultimi decenni, tali da "coprirlo" di una fitta rete di tutele per salvare gli elementi di pregio e fronteggiare quelli di rischio. L'introduzione di una disciplina specifica per la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio botanico-vegetazionale e del paesaggio agrario è l'aspetto più evidente, ma la "semplice" regola generale, introdotta nelle Norme tecniche di attuazione, di garantire la permeabilità del 50% dei suoli scoperti in tutto il territorio urbano, compreso quello a destinazione prevalentemente industriale, potrebbe indurre nel tempo importanti modifiche del paesaggio.

Volendo sintetizzare in termini sincopati le modifiche introdotte dalla Variante generale, si potrebbe dire che le parole Territorio, Ambito, Città, Situazione sono destinate a sostituire progressivamente, nel linguaggio tecnico e amministrativo, le parole Zona,

Scheda progetto, Abaco. Questa sostituzione terminologica, oltre a riassumere gli orientamenti illustrati, rende difficile rintracciare l'azzonamento funzionale del territorio e allude alla scelta di favorire processi di riarticolazione degli usi (adottando solo criteri di compatibilità del mix) interessanti a Jesi, dove la separazione tra la città residenziale e quella del lavoro è molto accentuata. Questa opzione si riflette nella gamma, generalmente ampia, delle destinazioni d'uso previste nelle diverse parti del territorio e si rappresenta nella tavola "Ripartizione del territorio comunale", dove scompare la caratterizzazione funzionale della città di collina e di valle.

Il processo di costruzione della Variante generale (dal Piano idea al Progetto comunale del suolo, passando per gli Approfondimenti e la Bozza), le scelte e i caratteri del progetto urbanistico, l'interpretazione della lista di elaborati richiesti dall'Amministrazione comunale e dalla Provincia per l'istruttoria, hanno conferito una forma particolare a questo prodotto urbanistico.

Come recita l'articolo 2 delle Norme tecniche di attuazione, la Variante generale, formata dal Piano idea e dal Progetto comunale del suolo (laddove il Piano idea ne costituisce la componente strutturale-strategica), è costituita dagli elaborati del Piano idea (Relazione, Indirizzi del Piano idea, 18 Tavole-manifesto, 13 Dossier), dalla Valutazione ambientale strategica del Piano idea, dalla Relazione integrata Piano idea e Progetto comunale del suolo, dalle Norme tecniche di attuazione¹, da un corredo di 16 tavole, 6 relative allo stato di fatto (contrassegnate dalla lettera "a") e 10 al progetto (contrassegnate dalla lettera "p"), a differenti scale e così denominate:

- 1a - Il tessuto urbano esistente e la viabilità
- 2a - Servizi e attrezzature di interesse pubblico
- 3a - Le vulnerabilità, le tutele e i beni culturali
- 4a - L'uso del suolo
- 5a - Il patrimonio botanico-vegetazionale
- 6a - La pericolosità geologica
- 1p - Prescrizioni e vincoli della pianificazione sovralocale
- 2p - La rete ecologica
- 3p - Le reti tecnologiche (elettrica, idrica, del gas metano, fognaria)
- 4p - La rete della mobilità
- 5p - Ripartizione del territorio comunale
- 6p - Città pubblica, mobilità lenta e situazioni
- 7p - Le aree di rispetto e rischio
- 8p - Città storica ed edifici di valore storico documentale
- 9p - Le aree soggette a strumenti attuativi
- 10p - Le zone omogenee secondo la legge 34/92 .

1. Per la redazione delle Nta ci si è avvalsi della consulenza dell'avvocato Mario Viviani.

24. Il modello generale di perequazione

Le decisioni prese dall'Amministrazione comunale circa i modi per applicare la perequazione urbanistica a Jesi sono restituite nell'Atto di indirizzo del Sindaco per il Progetto comunale di suolo, atto che ha accompagnato l'approvazione in Consiglio comunale degli Approfondimenti nel luglio 2005. Esse sono così espresse:

1. "Il metodo perequativo sarà applicato sia nelle aree d'espansione sia nei casi di trasformazione e recupero. In occasione di iniziative su aree d'espansione i benefici derivanti da tali operazioni saranno ripartiti al 50% tra i soggetti interessati e la comunità locale. L'Amministrazione utilizzerà questi introiti per la realizzazione e valorizzazione della "città pubblica", per sostenere e sviluppare "l'edilizia sociale", per abbattere la situazione debitoria dell'Ente".

2. Per la dotazione di standard "Si ritiene indispensabile che il futuro disegno della città rispetti i minimi normativi: sia quelli d'interesse locale (21 mq/ab) sia quelli d'interesse generale (17,5 mq/ab), per un totale di 38,5 mq/ab".

3. "Riguardo agli standards, si dovrà utilizzare al meglio le risorse esistenti riconducendole a sistemi di relazioni tra attrezzature, spazi pubblici, verde e mobilità Si dovranno fronteggiare eventuali disparità di localizzazione di standards, sia qualitative sia quantitative, risolvendole anche tramite operazioni di trasferimento degli stessi. ... Pur rispettando il dettato normativo, dovrà essere rimodulata la ripartizione interna dello standard per rispondere ai problemi di accessibilità, di sosta, di qualificazione pedonale, di mobilità lenta, d'aggregazione, di sport non agonistico; mentre la loro localizzazione dovrà prioritariamente essere incentrata nei sistemi pubblici individuati".

Questi indirizzi danno una particolare configurazione al modello jesino, infatti non esiste "il" modello, ma vi sono diversi modi di interpretare il principio fondamentale della perequazione urbanistica, che consiste nell'attribuzione di un medesimo indice di edificabilità alle proprietà di suoli e immobili che si trovano in analoghe condizioni di stato e di diritto, con la possibilità di "commerciare liberamente" le quote edificatorie corrispondenti.

Con riferimento a questi indirizzi, nella Variante generale la perequazione urbanistica è realizzata con l'uniforme attribuzione dei diritti edificatori, espressi in valori assoluti di mq di Superficie lorda di pavimento (Sul) realizzabile sull'intera superficie territoriale (St), alle proprietà comprese negli Ambiti di nuova urbanizzazione e negli Ambiti da ristrutturare del Territorio urbano di trasformazione. L'attribuzione dei diritti edificatori è indipendente dalle destinazioni specifiche assegnate alle singole aree comprese all'interno degli ambiti interessati e fa riferimento a classi di suoli riconosciute omogenee in riferimento alle preesistenti diverse condizioni di fatto e di diritto.

Gli ambiti complessivamente interessati sono 13, di cui 9 di nuova urbanizzazione e 4 da ristrutturare; 4 su 13 sono formati da sub-ambiti discontinui, ma anche in questo caso il piano attuativo dovrà essere unitario e garantire che l'edificazione prevista venga concentrata sulle aree specificamente individuate, non campite come sede stradale o come servizi e attrezzature di interesse pubblico.

Gli ambiti di trasformazione interessati, rispetto alla dotazione di standard minimi previsti per legge, presentano due condizioni:

- una prima, nella quale le aree indicate a standard, perimetrare all'interno degli ambiti, sono in quantità sufficiente a integrare il corredo urbanizzativo minimo prescritto dalle disposizioni vigenti;

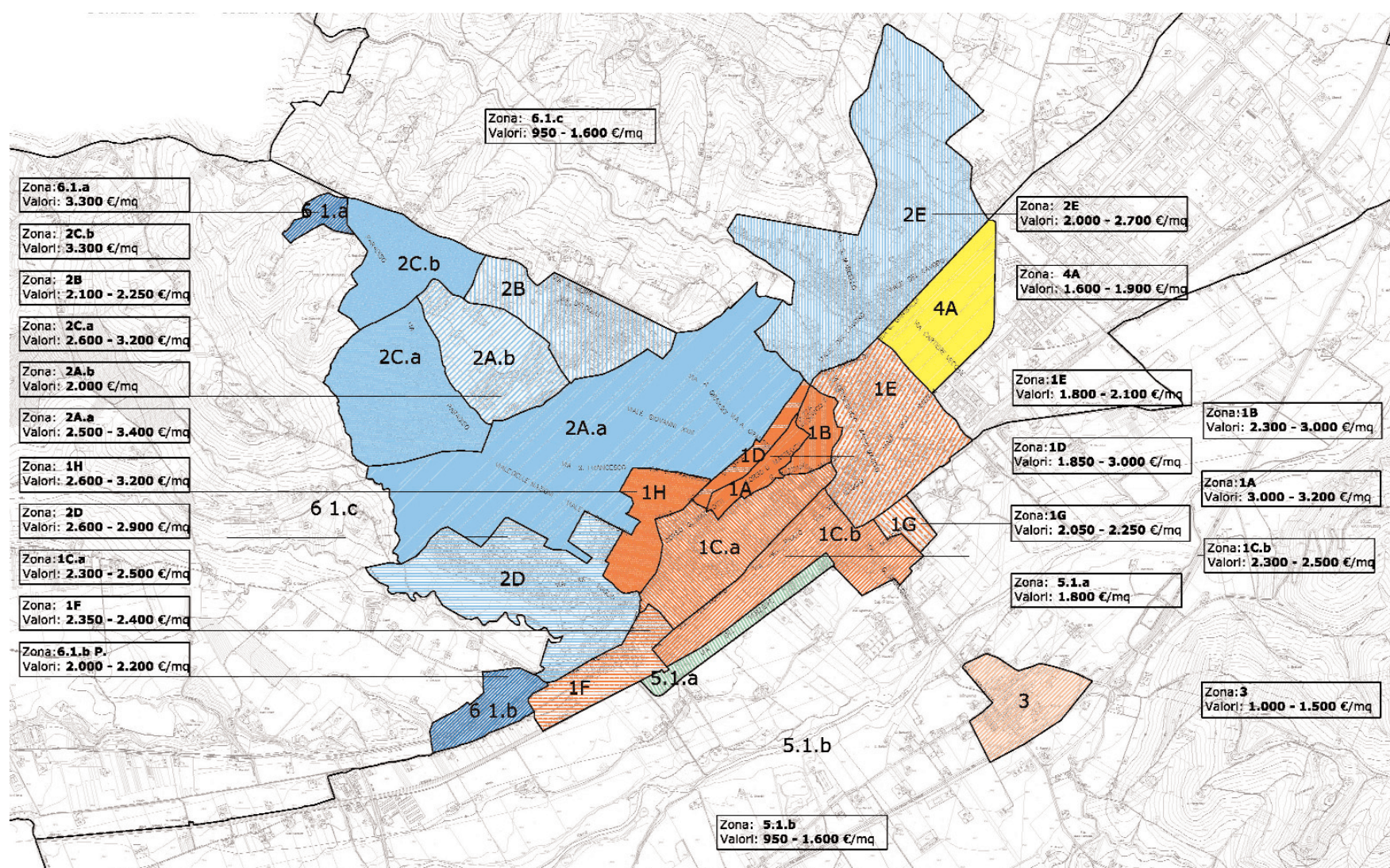
- una seconda, nella quale le aree indicate a standard non sono in quantità sufficiente e il corredo urbanizzativo minimo prescritto dalle disposizioni vigenti risulterà completo solo con l'individuazione da parte dell'Amministrazione, all'esterno dell'ambito, di altre aree da destinare a servizi e attrezzature pubbliche tra quelle previste per tale uso dalla Variante, o di opere da realizzare. In questa prospettiva la Variante indica quale sia il complemento di opere necessario per la corretta integrazione dei nuovi insediamenti nel sistema urbano.

Allo scopo di applicare la perequazione urbanistica nelle operazioni di trasformazione previste, si è ritenuto necessario procedere alla costruzione di una "Mappa dei valori immobiliari", da cui desumere quelli fondiari¹.

La Mappa restituisce il quadro conoscitivo dei prezzi espressi dal principale segmento del mercato immobiliare - quello residenziale - con riferimento ad ambiti urbani caratterizzati da un adeguato grado di omogeneità. La Mappa, la cui matrice di fondo è la suddivisione in microzone catastali deliberata dal Comune di Jesi, è stata ulteriormente articolata e precisata con elaborazioni eseguite sui dati e le informazioni fornite da operatori locali (agenzie immobiliari, associazioni dei costruttori, cooperative, Iacp). Dal valore immobiliare, detraendo tutti i costi di trasformazione (costi di costruzione, contributo di costruzione, spese tecniche, oneri finanziari, profitto d'impresa) è possibile derivare, mediante stima del "valore di trasformazione", il valore dell' "incidenza area", e quindi delle aree fabbricabili soggette a perequazione urbanistica. In ragione dei differenziali di valore esistenti tra la destinazione residenziale e le altre destinazioni d'uso, è anche possibile desumere il valore delle aree industriali, commerciali, direzionali, ecc.

Caratteristiche del quadro conoscitivo sono il fondamento tecnico oltre che la condivisione. La sua formazione, infatti, non si basa solo su informazioni ottenute con rilevazioni dirette (interviste a operatori qualificati, acquisizione di prezzi di compravendita, prezzi di offerta, costi di preventivo e di consuntivo, ecc.), ma anche sull'analisi delle fonti informative indirette o accreditate (*Osservatorio dei Valori Immobiliari* del Ministero delle Finanze, rivista specializzata "Consulente Immobiliare").

1. Per questa attività ci si è avvalsi della consulenza del prof. Stefano Stanghellini.



Mappa dei mercati e dei valori immobiliari

(Aggiornamento novembre 2005)

I 24 ambiti urbani che risultano dal quadro conoscitivo, costituenti mercati omogenei (sub-microzone), restituiscono un range di variazione dei valori piuttosto accentuato. Per le costruzioni nuove o ristrutturate i valori massimi (intorno a 3.200 euro/mq) si trovano attorno a Corso Matteotti, Via Piave, Via Paradiso, mentre la gran parte degli ambiti urbani (es. Via Mura occidentali, Via del Prato, Via Roma, Via Marco Polo nella microzona 1; Via Murri e Via Murat nella microzona 2) esprimono valori compresi nell'intervallo di 2.500-2.000 euro/mq. Le zone agricole ed importanti centri come Minonna esprimono invece valori oscillanti tra 1.000 e 1.600 euro/mq. Il quadro conoscitivo conferma dunque la polarizzazione degli interessi immobiliari su alcune parti di Jesi.

La Mappa costituirà la base per:

- valutare la sostenibilità economica delle principali operazioni promosse dalla Variante;
- garantire un uguale trattamento dei proprietari di suoli, in analoghe condizioni di fatto e di diritto, nelle transazioni pubblico-privato che i piani attuativi della Variante promuoveranno;
- rendere trasparente il sistema di scambi e compensazioni.

Per la Bozza del Progetto comunale del suolo si è operata una prima traduzione tecnica del modello di perequazione delineato, con particolare attenzione al caso più complesso e significativo del modello jesino: il cosiddetto trasferimento dello standard

e la ripartizione tra i soggetti interessati e la comunità locale dei benefici derivanti da iniziative di nuova urbanizzazione. L'esercizio ha consentito di individuare una serie di operazioni che potranno costituire un riferimento per la redazione di un apposito atto che definisca le procedure di attuazione della Variante generale. Le operazioni sono:

- verifica dei perimetri dell'ambito di intervento, condizione per distribuire precisamente l'edificabilità consentita dallo strumento urbanistico generale (è una scelta di trasparenza quella di esprimere l'edificabilità in valori assoluti, infatti l'eventuale aggiustamento dei confini non avrà ripercussioni sulla capacità edificatoria);
- traduzione delle quantità edificabili in edifici tipo, indicati per l'ambito in oggetto;
- stima della valorizzazione fondiaria complessiva (considerando il valore sul mercato dei diversi tipi edilizi previsti);
- quantificazione dei "normali" proventi per l'Amministrazione derivanti da oneri di urbanizzazione secondaria e dal contributo sul costo di costruzione (mentre gli oneri di urbanizzazione primaria saranno scomutati dal costo di realizzazione delle opere);
- calcolo dei costi delle opere effettivamente necessarie per sostenere il nuovo insediamento e per garantire la riqualificazione dell'intorno cui l'insediamento si appoggia con il suo nuovo carico urbanistico;
- confronto con i proventi per l'Amministrazione;
- stima di possibili oneri aggiuntivi legati alle opere indotte dalla nuova operazione urbanistica (opere di complemento);
- verifica della convenienza privata nell'operazione, dunque della fattibilità economica.

25. Capacità e standard

L'offerta residenziale concentrata

Fin dall'inizio del processo di pianificazione per la Variante generale, il Piano idea ha preso in carico i principali interventi in attuazione o in variante del Prg vigente non realizzati o in itinere, coerentemente con la scelta di raccogliere l'eredità evitando che il carattere incompiuto della grande trasformazione promossa da quel piano lasciasse 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, ora, della Variante generale. Per queste ragioni, le quantità che essi mettono in gioco sono considerate componenti fondamentali della capacità residenziale offerta dal nuovo Prg. Nella tabella che segue sono indicate le quantità previste nel Territorio urbano di trasformazione, distinguendo gli Ambiti di nuova urbanizzazione TT1 dagli Ambiti da ristrutturare TT2 e da quelli già in trasformazione TT3. Le operazioni ereditate, con strumenti attuativi che hanno intrapreso l'iter di approvazione senza essere ancora diventati cantieri (Appennini Alta 1, Appennini Bassa, Grotte di Frasassi, Foro Boario, Fater, S. Maria del Piano 1, Peralisi, Cartiera Ripanti, Vecchio Ospedale, Freddi, S. Maria del Piano 2, Asse sud- Gallodoro 2), si trovano in quest'ultima classe e pesano sul bilancio complessivo della capacità con 72.400 mq di Sul residenziale (un'offerta di alloggi che può variare da 720 a 786) e circa 58.000 mq. di Sul per altri usi, prevalentemente commerciali. Considerando separatamente i due contingenti costituiti da nuova urbanizzazione (Appennini Alta 2-Picciù, Ospedale-Togliatti, Verziere, Fontedamo 1 e 2, Minonna, Pantiere, Cartiere vecchie) e ristrutturazione (Consorzio agrario, Cascamificio, via Campania- via Don Minzoni, via Guerri), ossia gli ambiti che la Variante aggiunge a quelli in trasformazione, si osserva il maggiore peso del primo che, in termini di alloggi, è quasi il doppio: 572/742 contro 312/404. Alla capacità residenziale, negli Ambiti di nuova urbanizzazione e da ristrutturare, si aggiungono i quasi 295.000 mq di Sul per altri usi, sui quali pesano in maniera determinante l'intervento di Zipa verde e quello di Fontedamo 1, con un'offerta industriale e terziario-direzionale. La capacità residenziale che emerge dall'insieme delle operazioni previste e già programmate all'interno del Territorio urbano di trasformazione è di circa 170.000 mq di Sul, corrispondenti a un numero di alloggi, minimo e massimo, rispettivamente di 1604 e di 1932. La stima non considera la quota di alloggi che è stata appena immessa sul mercato o lo sarà a breve (Asse sud- via Roma, San Giuseppe 1 e 2, Smia 1, Mercantini, classificati come "Città recente"), circa 350 (per la stima degli alloggi si tiene conto della propensione del mercato verso tagli di dimensioni comprese tra i 90 e i 70 mq. netti, quindi grossomodo tra 110 e 85 mq, una dimensione che potrebbe portare a un leggero sottodimensionamento considerando che negli ambiti in trasformazione, dove risulta quasi sempre l'effettivo numero di alloggi, questi valori medi sono inferiori).

Se si utilizza il parametro convenzionale "abitanti teorici", con il rispettivo indice di 40 mq/ab (desunto da 120mc/abitante), si ottiene una capacità complessiva per oltre 4.000 abitanti, una soglia che porterebbe l'attuale popolazione di Jesi a superare ampiamente quella che gli scenari demografici e abitativi più ottimistici ci consegnano (42.000 abitanti) e che lascia spazio per la residenza temporanea e per quella destinata a *turn over* e investimento (destinazioni caratteristiche del patrimonio residenziale contemporaneo), con margini ulteriori per operazioni che decolleranno in ritardo rispetto al tempo di validità del piano (come si registra per il Prg vigente).

In termini di abitanti teorici insediabili, gli interventi più consistenti sono quelli di nuova urbanizzazione del Verziere e di Fontedamo e quello di ristrutturazione in via Campania -via Don Minzoni.

Sigla	Denominazione ambito	St (mq)	Sul residenza (mq)	Sul altri usi (mq)	Destinazioni d'uso (prevalenti)	n° alloggi min-max 110-85 mq	Abitanti teorici insediabili 40 mq/ab (120 mc/ab)	Standard urbanistici complessivi 38,5 mq/ab 10% St industr. 100% Sul comm.	Standard urbanistici in loco (mq)	Opere di complemento necessarie cui concorrono gli standard urbanistici da reperire altrove
Ambiti di nuova urbanizzazione - TT1										
TT1.1	Appennini Alta 2 - Piccittù	115.492 (22.652 + 92.840)	7.000		residenza	63-82	175	6.738	5.799 (Appennini Alta 2)	
TT1.2	Ospedale - via Togliatti	158.298 (37.012 + 121.286)	9.500		residenza	86-112	237	9.125		
TT1.3	Verziere	78.000	15.600		residenza	142-184	390	15.015	8.190	realizzazione nuovo tratto stradale del Verziere
TT1.4	Fontedamo 1	104.591	15.500	26.000	terziario direzionale e residenza	141-182	388	14.938	8.148	realizzazione nodo stradale su via Ancona
TT1.5	Fontedamo 2	39.379 (26.640 + 12.739)	2.500		residenza	23-29	62	2.387	1.302	
TT1.6	Minonna	7.150	1.800		residenza	16-21	44	1.694	1.694	
TT1.7	Pantiere	24.900	6.200		residenza	56-73	155	5.967	5.967	
TT1.8	Cartiere Vecchie	67.874 (26.839 + 21.422 + 19.613)	5.000	15.000	artigianato e residenza	45-59	125	8.180	8.180	
TT1.9	Zipa Verde	476.157		143.000	industria (eco-distretto)			47.616		
Totale ambiti TT1		1.071.841	63.100	213.254		572-742	1.576	111.660		
Ambiti da ristrutturare - TT2										
TT2.1	Consorzio Agrario	31.300	7.800	4.700	terziario e residenza	71-92	195	12.174	12.174	
TT2.2	Cascamificio	18.839	3.750	3.750	residenza e commercio	34-44	93	7.330	5.795	prolungamento via Latini
TT2.3	via Campania - via Don Minzoni	60.822 (20.179 + 7.217 + 33.426)	20.000	4.000	residenza e commercio	182-235	500	23.250	13.740	realizzazione scuola e ristrutturazione strade
TT2.4	via Guerri	34.767	2.800	11.200	residenza e commercio	25-33	70	13.895	11.767	sottopasso ferroviario
Totale ambiti TT2		145.728	34.350	23.650		312-404	858	56.649		
Totale ambiti TT1+TT2		1.217.569	97.450	236.904		884-1146	2.434	168.309		
Ambiti in trasformazione - TT3										
TT3.1	Appennini Alta 1	30.200	9.060		residenza	82-107	227	8.740	4767*	ampliamento scuola Gola della Rossa
TT3.2	Appennini Bassa	9.611	3.055		residenza	18*	76		1675*	
TT3.3	Grotte di Frasassi	6.460	3.465		residenza	27*	87		1960*	
TT3.4	Foro Boario	188.442	15.115	6.615	misto	137-178	378			
TT3.5	Faler	20.700	9.856		residenza	114*	246		6207*	
TT3.6	S. Maria del Piano 1	20.165	3.300	3.000	residenza e commercio	30*	83		9800*	
TT3.7	Pieralisi	31.484	11.643	1.936	residenza e commercio	125*	291		16658*	
TT3.8	Cartiera Ripanti	8.000	7.522	10.400	residenza e uffici	102*	230*		15051*	
TT3.9	Vecchio Ospedale	14.340	7.000	7.200	misto	63*	175		4410* - 5730**	
TT3.10	Freddi	4.145	586	4.754	commercio e direzionale	5*	15		1290**	
TT3.11	S. Maria del Piano 2	3.396	1.800		residenza	17*	45		1134*	
TT3.12	Asse Sud - Galloodoro 2	31.675		23.928	commercio direzionale e artigianato				17887*	
Totale ambiti TT3		368.618	72.402	57.833		720-786	1.623	62.485		
Totale territorio urbano di trasformazione - TT		1.586.187	169.852	294.737		1604-1932	4.057	230.794		
Città storica - TE1										
TE1	Palazzo Santoni		515			8*	13			
TE1	Palazzo Pianetti		723			7*	18			
TE1	Sant'Agostino		980			12*	25			
TE1	Largo Saponari		333			5*	8			
TE1	San Martino		534			9*	13			
TE1	Palazzo Ricci		2.700			25-32	68			
Totale Città storica TE1						66-73	145			

* Alloggi e standard del piano attuativo
** parcheggi privati ad uso pubblico (legge regionale 26/99 norme e indirizzi per il settore del commercio) che non costituiscono standard

L'offerta residenziale diffusa

La Variante prevede anche un'offerta residenziale diffusa, diversificata e piuttosto interessante per il tipo di domanda cui si rivolge: la quota di alloggi che possono essere realizzati ex-novo nel centro storico, anche grazie al Contratto di quartiere II (una settantina), quella che può essere recuperata dagli edifici abbandonati in campagna, posizionati in prossimità di strade asfaltate e raggiunti dalla rete idrica (tra cinquanta e sessanta), quella delle "Aree di ristrutturazione" e di alcuni lotti liberi interstiziali della "Città consolidata" (14.280 mq di fondiaria per residenza, 63.200 mq di fondiaria per attività industriali e artigianali), quella desumibile dagli ampliamenti in Aree di frangia.

Si tratta di un'offerta rivolta a un mercato minore e, soprattutto, a quella domanda di qualità o di riposizionamento individuata nel capitolo sugli Scenari abitativi.

La capacità stimata nel Piano idea forniva un ordine di grandezza per formulare ipotesi circa il sistema delle infrastrutture e dei servizi, consentire confronti con gli andamenti passati, valutazioni e scelte di indirizzo. Per questo gli indici territoriali, riferiti alle aree di trasformazione, avevano un carattere esemplificativo, allusivo dei paesaggi urbani proposti nelle diverse parti del territorio. Quelle stime di massima, che davano valori compresi in un *range* di 2400-3000 alloggi, un ordine di grandezza decisamente superiore a quello registrato dalla produzione del periodo precedente (poco più di 1.700), in seguito a una serie accurata di indagini tese a verificare le ipotesi localizzative e ad affinare i parametri, a partire dall'Approfondimento 2 e dalla Bozza del Progetto comunale del suolo, vengono sostanzialmente confermate, infatti la Variante prevede complessivamente (offerta concentrata e diffusa) 2200-2600 alloggi.

123

Gli standard

La ragionevolezza di questo carico insediativo, che tradotto in abitanti teorici porterebbe il comune alla soglia virtuale dei 45.000, oltre qualsiasi ottimistica previsione, ma rassicurante per l'Amministrazione che ritiene di dover agire sul fronte dell'offerta abitativa per la tenuta e la crescita demografica di Jesi, va rapportata con la dotazione di servizi e attrezzature pubbliche.

Su questo fronte il bilancio della Variante è il seguente:

- mq. 1.171.500 di servizi di livello locale (di cui esistenti mq. 606.919);
- mq. 292.000 di parcheggi, esclusi quelli lungo strada, considerati corredo necessario dell'infrastruttura (quelli esistenti, comprese le strisce stradali, sono mq. 130.286);
- mq. 988.962 di servizi di livello urbano (di cui esistenti mq. 295.026).

Nel bilancio incide in maniera determinante il conteggio degli standard da garantirsi con le operazioni di trasformazione per attività economiche, industriali, artigianali e commerciali, non solo con quelle residenziali.

Questi valori, che portano a un aumento medio del 50% la dotazione dei servizi locali, a raddoppiare la dotazione di parcheggi e a triplicare quella di servizi urbani e di interesse sovralocale, oltre a rendere sostenibile l'aumento della popolazione che potrebbe essere indotto dall'offerta residenziale, adeguerebbe la città alla domanda di servizi e attrezzature dell'area vasta che su di essa gravita. In questa direzione va la previsione di trasformare in un grande parco l'estesa area attorno all'ospedale, di creare una importante area attrezzata sportivo-ricreativa con la realizzazione di Zipa verde (entrambe legate a processi di perequazione urbanistica), di destinare a parco sportivo la fascia dell'Acquatiggio, parte di un importante corridoio ecologico.

Edilizia sociale

Il Piano idea non ha specificato dove potranno realizzarsi gli interventi destinati a soddisfare la domanda economicamente più debole e non lo fa neppure la Variante generale, sia perché si tratta di decisione che deve avvenire attraverso lo specifico strumento attuativo e non può legittimamente essere operata dallo strumento urbanistico generale, sia perché il Piano idea individuava l'obiettivo di non formare comparti di edilizia economica e popolare e di favorire, ovunque possibile, la frammistione di alloggi con dimensioni e caratteristiche tipologiche diverse, in proprietà e in affitto, prodotti da operatori diversi, destinati a differenti gruppi di popolazione urbana.

L'edilizia sociale, dunque, deve poter trovare posto in tutte le parti di città e in tutte le aree individuate come residenziali dalla Variante.

Ricostruendo il quadro degli interventi realizzati negli ultimi 30 anni in 11 comparti Peep (si veda l'immagine e la tabella alle pp. 32-33), in termini di aree messe in gioco, quantità e operatori attivati, si può constatare che:

- nel tempo si è ridimensionata l'estensione delle aree Peep e questo strumento ha cominciato ad 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: Compensorio 4 (dove l'intervento privato ha superato quello convenzionato di cooperative, imprese e Iacp), F. Piccittù sub A-B (dove l'edilizia privata ha avuto un peso molto vicino a quello dell'edilizia convenzionata: rispettivamente 115 e 138 alloggi), F. Piccittù 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. Piccittù 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, protagoniste 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.

Emerge dunque 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.

26. Indirizzi del Piano idea

La natura del Piano idea

Il Piano idea è un documento di natura programmatica, che "a partire dalla valutazione delle qualità del patrimonio urbano, delinea, per il territorio comunale, una strategia, partecipata ed equa, di sviluppo sostenibile e indirizza gli esiti sulla morfologia del territorio".

Questa individuazione dei caratteri del Piano idea si trova nella proposta per una nuova legge urbanistica regionale formalizzata nell'aprile 2003 col titolo *Norme per lo sviluppo sostenibile e il governo del territorio*, proposta sulla quale si sono basati sia la Delibera programmatica dell'Amministrazione comunale di Jesi, sia l'Atto di indirizzo della Variante al Prg del 12 settembre 2003, cui fa riferimento il prodotto tecnico, denominato Piano idea, consegnato il 30 luglio 2004.

Quella proposta di legge ha subito modifiche successive e altre versioni sono state elaborate, senza però giungere all'approvazione prima dello scioglimento del Consiglio regionale. Il quadro legislativo resta dunque quello della legge regionale n.34 del 1992, la quale prevede come strumento urbanistico comunale "esclusivamente" il piano regolatore generale.

Tuttavia, è ragionevole ipotizzare il prossimo varo di una nuova legge che tenga conto dei forti cambiamenti intervenuti nella pratica e nella teoria urbanistica italiana, come hanno fatto le Regioni che hanno già rinnovato la disciplina urbanistica. Tutte le versioni del testo regionale marchigiano confermano l'idea di distinguere, per la pianificazione comunale, due principali componenti: l'una di carattere programmatico e l'altra di carattere operativo-regolamentare (la quale può comprendere due strumenti distinti). Più in particolare, si deve sottolineare che, pur cambiando la denominazione della prima componente ("Piano strutturale" anziché "Piano idea"), nelle successive bozze di legge marchigiane viene confermata la natura a suo tempo indicata per il Piano idea e si trovano utili chiarimenti sul suo valore giuridico.

Infatti, la proposta del 25 maggio 2004 delle *Norme per lo sviluppo sostenibile e il governo del territorio* definisce il Piano strutturale "un documento che, a partire dalla valutazione delle qualità del patrimonio urbano e territoriale, delinea, per l'intero territorio comunale, una strategia, partecipata ed equa, di sviluppo sostenibile e ne valuta e indirizza gli esiti sulla morfologia degli insediamenti e del territorio".

"Il piano strutturale costituisce il quadro di riferimento per le politiche comunali in materie quali ambiente, trasporti, edilizia pubblica, servizi sociali. Non conforma lo stato di diritto dei suoli e non conferisce diritti edificatori. Stabilisce obblighi per l'amministrazione comunale per la redazione del piano operativo e degli strumenti urbanistici attuativi" (primo e secondo comma dell'art. 14).

La proposta successiva, del 4 ottobre 2004, individua il Piano strutturale come "lo strumento di pianificazione urbanistica generale, predisposto dal Comune, con riguardo a tutto il proprio territorio, per delineare le scelte strategiche di assetto e sviluppo e per tutelarne l'integrità fisica ed ambientale e l'identità culturale".

"Il Piano strutturale non ha efficacia conformativa della proprietà, salvi i casi in cui introduca vincoli di tutela ambientale in adeguamento ai piani sovraordinati" (primo e secondo comma dell'art.13).

Si registra, dunque, una convergenza su due aspetti che dovrebbero connotare la prima componente del piano urbanistico comunale: la natura strutturale-strategica e il carattere non conformativo dello stato di diritto dei suoli.

Il Piano idea di Jesi, prodotto sperimentale per l'incertezza del quadro legislativo nel

quale è stato elaborato, è stato voluto e resta documento di carattere strategico, strutturale e ambientale, con valore programmatico per le politiche comunali, strumento di indirizzo per il "Progetto comunale del suolo", l'altra componente della pianificazione comunale che la proposta di legge regionale dell'aprile 2003 prevedeva con funzione regolamentare e che, qualora non intervengano cambiamenti nella legislazione marchigiana, assumerà la forma del piano regolatore generale.

Gli indirizzi programmatici

In particolare, il Piano idea fissa alcuni fondamentali indirizzi programmatici che dovranno essere tradotti e specificati nel prg, cioè in uno strumento dotato di valore conformativo nei confronti delle proprietà, che conferisca e disciplini i diritti edificatori. Tali indirizzi sono:

Tutela dell'integrità fisica e ambientale. Mantenimento dei margini naturali che rendono riconoscibile la figura urbana di Jesi, completando a ovest la città addensata sulla collina e separando con corridoi ecologici le addizioni nella piana a est.

Tutela dell'identità culturale. Riconoscimento di una "città storica", allargata rispetto all'attuale centro storico, dove regolare gli interventi con particolare attenzione ai valori documentari e identitari, ai caratteri tipologici e morfologici, alla dotazione e articolazione di servizi e attrezzature.

Scelte strategiche di assetto. Potenziamento delle infrastrutture della mobilità con ridefinizione del loro ruolo, riconoscendo alla superstrada la funzione portante della rete stradale di Jesi, diversificando il sistema di attraversamento urbano in senso longitudinale, creando un sistema di collegamenti interquartiere a ovest.

Sviluppo sostenibile. Assunzione di una prospettiva ecologica per la progettazione e realizzazione dei luoghi dell'abitare, quelli prevalentemente residenziali e quelli dove si svolgono attività lavorative.

Scelte strategiche di assetto e sviluppo sostenibile. Riqualificazione dello spazio di dominio pubblico utilizzando al meglio le risorse esistenti, ovvero raccordando per portare a sistema, diversificando e rendendo riconoscibili i luoghi di aggregazione, ripermeabilizzando il suolo dove possibile per contribuire alla continuità ecologica, decidendo le priorità per attenuare disparità di quantità e qualità tra le diverse parti del territorio.

I disegni

Il Piano idea è un programma disegnato. I disegni che lo corredano, tutti di carattere schematico, devono intendersi come esplicativi degli indirizzi e indicativi delle soluzioni che dovranno essere approfondite dal Progetto comunale del suolo e conseguentemente tradotte, se del caso, con disegni e disposizioni di valore prescrittivo.

Il processo

Il carattere programmatico del Piano idea fornisce una cornice e un limite per eventuali stralci attuativi che anticipino, sottoforma di variante del Prg vigente, il Progetto comunale del suolo, stralci riferiti ad ambiti territoriali (per esempio Appennini alta) o a temi (per esempio i corridoi ecologici) per i quali non è necessario attendere l'affinamento e le prescrizioni proprie del Progetto comunale del suolo (prg).

Gli indirizzi particolari

Sui corridoi ecologici

I corridoi ecologici, per adempiere compiutamente alla loro funzione di garanzia della continuità e diversità biologica, dovranno essere inedificabili e in alcuni casi (quando lo stato delle acque o la sopravvivenza della vegetazione ripariale abbiano raggiunto situazioni critiche) dovrà essere prevista l'inutilizzabilità del suolo anche a fini agricoli, consentendo solo mirate operazioni di manutenzione.

Sulla capacità insediativa

Il programma di interventi delineato dal Piano idea interessa le aree che hanno caratteristiche tali da stabilire un rapporto diretto con la strategia generale di assetto urbanistico: aree messe in gioco da operazioni infrastrutturali (quartiere Verziere) e aree che, opportunamente dimensionate e progettate, consentono l'attuazione degli indirizzi programmatici (Appennini alta, Foro Boario, Villaggio Fontedamo, Zipa Verde).

Gli indici territoriali, riferiti alle aree individuate nel Piano, hanno carattere esemplificativo allo scopo di rendere possibile un confronto tra le densità e i paesaggi urbani immaginati nelle diverse parti del territorio. Devono, perciò, intendersi come indicazione di massima, da verificare alla luce delle modalità di attuazione che saranno previste e del quadro complessivo delle operazioni attivate dal Progetto comunale del suolo.

La capacità complessiva stimata nel Piano idea fornisce un ordine di grandezza per formulare ipotesi circa il sistema delle infrastrutture e dei servizi. La capacità complessiva definitiva risulterà dalla verifica e dall'affinamento, nel Progetto comunale del suolo, delle previsioni sulle aree strategiche del Piano idea e dalla somma di tutte le operazioni interstiziali, ottenuta aggiungendo i completamenti, le trasformazioni e i recuperi possibili.

Allo scopo di valutare puntualmente il residuo del Prg vigente sarà opportuno utilizzare come sussidio la "partecipazione degli interessati" (anche mediante avvisi pubblici) per censire l'effettivo interesse all'intervento (per esempio entro i prossimi 3/5 anni), sia nelle aree di completamento sia nelle schede progetto non ancora attuate.

Sulla perequazione

Nella proposta di legge regionale del 4 ottobre 2004, nel capitolo dedicato alla perequazione, si attribuisce ai piani strutturali il compito di definire i criteri di perequazione e di compensazione. I commi 2 e 3 dell'art. 5 recitano:

"La perequazione è realizzata con l'attribuzione di diritti edificatori alle proprietà immobiliari ricomprese negli ambiti territoriali oggetto di trasformazione urbanistica".

"I diritti edificatori e gli oneri relativi sono attribuiti indipendentemente dalle destinazioni specifiche assegnate alle singole aree ed in percentuale del complessivo valore della proprietà di ciascun proprietario. Sono liberamente commerciabili negli e tra gli ambiti territoriali interessati dalle trasformazioni".

Tenendo conto di questo orientamento, delle esperienze maturate in numerosi comuni italiani, articolate e specificate in base ai problemi e alle possibilità di volta in volta riconosciuti, il Piano idea propone alcuni indirizzi generali per l'applicazione di modalità perequative nel Progetto comunale del suolo.

- La superficie territoriale (St) è convenzionalmente costituita da tutte le aree perimetrate per un'unica operazione di trasformazione urbanistica, indipendentemente dal concreto uso previsto dal piano attuativo per le aree stesse.

- L'eventuale frazionamento in due o più parti di un ambito di pianificazione attuativa, individuato come unitario dal Progetto comunale di suolo, è consentito solo a seguito di una favorevole valutazione di utilità effettuata dal Consiglio comunale sulla base di un progetto preliminare riferito all'intero ambito.

- Il Progetto comunale di suolo prevederà anche ambiti unitari di pianificazione attuativa costituiti da sub-ambiti non contigui: questi particolari ambiti non potranno essere comunque frazionati.

- L'indice di edificabilità territoriale (It) si applica a tutta la superficie territoriale di un ambito unitario di trasformazione urbanistica. I conseguenti diritti edificatori (espressi in volume o in superficie lorda di pavimento) sono liberamente commerciabili e possono trovare concreta realizzazione solo sulle aree previste come edificabili dal piano attuativo, aree sulle quali i rispettivi proprietari sono tenuti a consentire l'allocazione e l'utilizzazione dei diritti edificatori provenienti anche dalle aree non edificabili. Il piano attuativo deve perciò prevedere, per l'utilizzo delle aree edificabili, indici fondiari minimi in modo da assicurare l'utilizzazione dei diritti edificatori prodotti da aree sulle quali il piano stesso non consente l'edificazione privata.

- I diversi indici di edificabilità territoriale saranno calibrati in funzione della posizione dell'ambito di trasformazione nel contesto urbano e territoriale, delle caratteristiche fisiche del suolo e di quelle ambientali e paesaggistiche dell'ambito e del suo intorno, tenendo conto anche degli obiettivi di qualità perseguiti.

128

Sul cosiddetto "trasferimento dello standard"

Il "trasferimento dello standard" proposto dal Piano idea, inteso come localizzazione delle aree e/o delle opere a standard al di fuori dell'ambito unitario di intervento, è dovuto alla constatazione che: a) la realizzazione e la manutenzione di un sistema di spazi pubblici richiede una gestione integrata delle aree ottenute tramite esproprio o cessione, delle opere realizzate dall'Amministrazione comunale direttamente e dai privati a scomputo, dei contributi commisurati agli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria o al costo di costruzione; b) gli obiettivi di medio e lungo periodo si possono perseguire adottando criteri di priorità per gli interventi e facendo convergere su di essi le risorse che si renderanno disponibili.

Le operazioni per rendere certo e trasparente il processo di trasferimento dello standard sono:

- censimento e caratterizzazione delle aree destinate e da destinare a spazio d'uso pubblico (standard);
- costruzione di una tabella dei costi equivalenti alle aree e agli edifici considerati ai fini della cessione dello standard, riferendola a valori certificati;
- previsione delle risorse che le trasformazioni private metteranno a disposizione;
- utilizzazione programmata delle risorse acquisite sulle aree selezionate per gli interventi a standard prioritari;
- monitoraggio dello stato di attuazione e di qualificazione del sistema dello spazio di dominio pubblico.

Sull'azzonamento

La scelta di riprendere il linguaggio e alcuni criteri dell'azzonamento del Prg vigente nasce dalla considerazione che, se non intervengono cambiamenti profondi di orientamento, da un lato, o di condizioni esterne, dall'altro (come è avvenuto con il passaggio da una stagione di grande crescita ad una di trasformazioni), è ragionevole utilizzare la risorsa costituita dal fatto che operatori e cittadini hanno imparato un linguaggio normativo e gli Uffici hanno accumulato un'esperienza gestionale. Questo consente anche una più sollecita e facile attuazione della variante generale, la quale si configura come nuovo strumento urbanistico.

Le novità tenderanno, in particolare, a semplificare l'articolazione delle zone e a individuare distintamente le aree per servizi tra quelle a standard e quelle per usi privati. Con riferimento alle regole morfologiche, tratto distintivo del Prg attuale, si conviene che una trasformazione della città prevalentemente giocata al suo interno, con operazioni di ridisegno che, nel loro insieme, devono garantire un miglioramento del funzionamento generale e della forma urbana, richiede indicazioni su alcuni aspetti d'impianto dei nuovi interventi e sui raccordi con l'intorno. Tuttavia occorre puntare all'essenziale e, soprattutto, fare in modo che le eventuali modifiche da apportare in fase di gestione non rendano necessario il continuo ricorso a varianti.

Sull'edilizia economica

Il Piano idea non ha specificato dove potranno realizzarsi gli interventi destinati a soddisfare la domanda economicamente più debole.

La scelta di non indicare comparti di edilizia economica e popolare è dettata dal principio secondo il quale questa decisione deve avvenire attraverso lo specifico strumento del Peep e non può legittimamente essere operata neppure dal Prg. D'altra parte, il Piano idea individua l'obiettivo di non formare comparti di edilizia economica e popolare e di favorire, ovunque sia possibile, la frammistione di alloggi con dimensioni e caratteristiche tipologiche diverse, in proprietà e in affitto, prodotti da operatori diversi, destinati a differenti gruppi di popolazione urbana.

L'edilizia sociale, dunque, deve poter trovare posto in tutte le parti di città; tutte le aree individuate come residenziali dal Piano idea, e successivamente dal Progetto comunale del suolo, possono essere interessate da interventi economici e popolari. Dipenderà dal montaggio delle operazioni di attuazione del Prg, nelle quali potrà giocare un ruolo fondamentale l'uso del patrimonio comunale.