

Comune di Jesi

Assessorato allo Sviluppo Sostenibile
e ai Progetti Speciali

Q9

Corridoio Esino



Il progetto Corridoio Esino, condotto all'interno del programma ministeriale SISTEMA, è al tempo stesso il prodotto e la condizione di un riposizionamento di Jesi in reti più ampie di governance nel governo del territorio.

Il progetto nasce dopo che il Comune di Jesi aveva prodotto un piano strategico per la città, ed era stato accolto club prestigioso della "Rete delle città strategiche". Nel corso della progettazione del piano si era individuato il governo d'area vasta come uno dei temi cruciali perché Jesi – e con Jesi il territorio della Vallesina e delle aree contermini – potesse fare un salto di qualità.

Nello stesso periodo il Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, realizzando un'indagine a tappeto sulla situazione del territorio italiano, individuava l'area della Vallesina, insieme a 12 altre aree del centro-nord come area cardine per lo sviluppo nazionale, finanziando così un progetto per la definizione di una strategia complessiva per l'area. La compresenza di porto, interporto, aeroporto e futuro scalo merci (insieme alle eccellenze paesaggistiche e produttive della Vallesina) era senza dubbio la condizione per giudicare la Vallesina area di interesse nazionale; d'altra parte proprio l'apertura dimostrata dal Comune di Jesi verso forme innovative di governance ha fatto sì che esso fosse selezionato come comune capofila del lavoro.

Il progetto ha dato risultati interessanti, individuando alcuni temi che non potranno essere elusi dai programmi delle prossime Amministrazioni. Ne ricordiamo alcuni, nel poco spazio disponibile in questa sede.

E' stato costituito il "Forum dei Sindaci". Circa 25 Sindaci dell'area – tra Ancona e Frabiano - e delle Valli vicine hanno concordato sul fatto che solo cooperando, individuando temi e progetti da condividere e sviluppare in modo congiunto. Hanno individuato alcuni temi strategici per lo sviluppo territoriale su cui impegnarsi prioritariamente:

il fiume: l'assetto e il rischio idrogeologico, valore ambientale e uso pubblico;

la produzione: le prestazioni ambientali delle aree produttive;

il marketing territoriale per lo sviluppo del territorio;

il paesaggio: la produzione agricola e i valori storici e ambientali;

la mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale;

la logistica e i flussi: uno snodo territoriale efficiente e sostenibile: integrazione tra porto, interporto, aeroporto e futuro scalo merci.

Rendere sempre più continua efficace l'attività del "Forum dei Sindaci" alimentandone le discussioni e le attività, è una delle sfide per la prossima Amministrazione comunale di Jesi.

Si è capito che una reale integrazione funzionale tra porto, interporto, aeroporto e futuro scalo merci (che oggi appaiono un'unica piattaforma sostanzialmente perché accostati in una piccola area di territorio e non per una reale convergenza di strategie) è una condizione

indispensabile per un reale supporto del sistema infrastrutturale allo sviluppo locale.

Si è capito infine che solo modificando il territorio attraverso buone pratiche attente al paesaggio, coniugando in modo sapiente competitività, coesione, sostenibilità ambientale, mantenendo in poche parole l'immagine della Vallesina come quella di un parco di attività, si potrà davvero realizzare le potenzialità di questo territorio che potrà così diventare un'area di qualità, in grado di scambiare conoscenze e prodotti con l'intero territorio europeo.

Jesi aprile 2008

Assessore allo
Sviluppo Sostenibile e
ai Progetti Speciali
Daniele Olivi

Il Sindaco
Fabiano Belcecchi

Oltre l'occasione creata dal Ministero delle Infrastrutture che con il progetto Sistema ha indotto alcuni sistemi territoriali italiani, selezionati sulla base di ben precisi parametri, a riflettere sulla propria struttura spaziale e sul legame tra i propri assetti e le traiettorie auspicabili di sviluppo, se osserviamo i diversi paesi europei possiamo notare che la costruzione di scenari strategici di scala territoriale sembra costituire un fenomeno di portata più vasta. L'Unione Europea che, con le sue varie articolazioni di governo, appare sempre più un soggetto rilevante nel campo delle politiche territoriali, sembra aver fornito un impulso decisivo in questa direzione. Basti pensare, per richiamare solo alcuni passaggi, alle ipotesi di organizzazione del territorio comunitario quali lo *Sdec*, alla produzione di numerosi strati informativi nell'ambito del programma *Espan*, utili strumenti per la costruzione di un nuovo atlante dello spazio europeo, al finanziamento di numerosi progetti di cooperazione su temi di natura territoriale – anche in relazione all'allargamento ad Est – nell'ambito del programma *Interreg*, fino alla costruzione di un lessico e di un'agenda di temi comuni che ha avuto un' almeno provvisoria sistematizzazione in due documenti approvati nel corso della presidenza tedesca del 2007: *la Carta di Lipsia per le città sostenibili* e *la Territorial Agenda of the European Union*. Se il contributo italiano in questo processo non è stato dei più visibili o, almeno, in qualche misura sottostimato da altri partner europei (un attento osservatore e interprete quale Andreas Faludi, per esempio, è portato a distinguere da un lato radici francesi, dall'altro matrici tedesche e olandesi nelle politiche territoriali messe di volta in volta in atto) la tradizione culturale italiana, che vanta consistenti pratiche di analisi regionale e qualche tentativo originale di pianificazione, consentirebbe però di inserirsi con maggiore determinazione in questo processo, arricchendolo con un proprio contributo originale. Esistono infatti approcci e questioni, in parte già esplorati in Italia nel passato, che tornano ora con interesse al centro del dibattito europeo: basti pensare, a titolo di esempio, alla lunga riflessione che ha avuto luogo in

Italia, sollecitata anche dalle caratteristiche del territorio, sul tema del policentrismo, ora centrale in Europa per la costruzione di politiche di sviluppo non sbilanciate sui sistemi metropolitani maggiori. Ripensare la costellazione di piccoli e medi centri come sistemi urbano-metropolitani, appunto come reti o sistemi di piccole e medie città, appare una sfida culturale e al tempo stesso uno strumento rilevante per costruire una politica di *coesione territoriale* in diversi contesti europei, tanto più ora che si è formato un consenso ampio sul fatto che la geografia e il territorio contano, sono punti di partenza ineludibili, per la costruzione di una traiettoria di sviluppo locale. Senza la possibilità di dilungarsi in questa sede in un'analisi esaustiva, un punto di vista italiano potrebbe portare contributi su altre questioni. Potrebbe aiutare a non accostarsi al tema dello *spatial development* esclusivamente con categorie funzionaliste, tenendo invece sempre ben presenti le qualità fisiche e identitarie dei territori osservati; a utilizzare immagini più ricche dell'idea di sviluppo come semplice portato dell'accessibilità supportata da una politica tradizionale delle infrastrutture: se si osserva lo scenario europeo l'accessibilità è fattore di sviluppo decisivo per le aree più arretrate ed escluse dai grandi flussi di comunicazione mentre per le aree avanzate è forse più utile riflettere sulla costituzione di un paniere complesso di infrastrutture e attrezzature pensato nel suo insieme come fattore di attrattività. Senza dimenticare che l'attrattività non è l'unica dimensione dello sviluppo accanto alla quale va continuamente messa in valore la capacità dei territori di generare sviluppo endogeno. Il contributo italiano può anche essere rivolto alla costruzione di forme innovative di governance che cerchino di adattarsi al perimetro dei problemi considerati: non fosse altro che per la farraginosità del sistema di governo italiano si è portati alla sperimentazione di forme consensuali di amministrazione del territorio che possono forse portare qualche risultato interessante anche per altre realtà.

Confrontandola con questo quadro e osservando la scansione del testo che segue, sarà forse agevole cogliere il senso dell'operazione compiuta con il progetto "Corridoio Esino", le sue specificità, la selezione dei temi, il peso attribuito alle diverse questioni.

Per dar conto dell'approccio messo in atto, la mossa decisiva che conviene osservare è quella dello spostamento d'attenzione che si è operato dalla prima immagine di sintesi, quella appunto del territorio come attraversamento, come *corridoio*, a quella più ricca e aperta che interpreta l'area come *parco di attività* suggerendo così che la specificità di quest'area sia quella di ospitare attività produttive e infrastrutture decisive per lo sviluppo entro quadri territoriali e paesaggistici di grande valore e che questa specificità andrebbe mantenuta e potenziata da una politica di sviluppo basata sull'innovazione.

Nel corpo del testo l'enfasi maggiore non è tanto posta sulla questione della competitività del territorio, che però costituisce una sorta di tessuto connettivo dei diversi temi, quanto piuttosto grande attenzione è posta alla costruzione materiale del territorio, alle sue fragilità ai problemi e alle opportunità che esso pone, come nella migliore tradizione della pianificazione italiana. Quindi la costruzione di forme di *governance* innovative, che si affianca alla definizione dello scenario, che in attesa di futuribili e più radicali riforme amministrative, consentano di costruire comunque nuove istituzioni per il governo del territorio (il *forum dei sindaci* è uno dei risultati più delicati e fragili ma al tempo stesso più preziosi dell'esperienza condotta). Il deciso carattere territoriale del progetto lo porta infine ad aprire interessanti connessioni tra i temi dello sviluppo e quelli che comunemente si rifanno al governo del paesaggio: se già lo scenario si deposita in cinque temi strate-

gici dall'evidente connotazione fisico-spaziale, con l'individuazione di campi territoriali in cui i temi strategici vengono declinati in problemi e opportunità locali, il lavoro si apre ad un'evidente connotazione paesaggistica. Infine gli approfondimenti tematici, che avendo già contribuito notevolmente a costruire scenario e temi per i campi territoriali, vengono comunque riproposti in modo riconoscibile e possono rappresentare un promemoria per costruire ulteriori politiche e progetti rilevanti, in particolare per quanto riguarda il tema delle infrastrutture in cui è operato un interessante spostamento d'accento verso i temi della gestione, della sicurezza, dell'ambiente.

Se interpretata correttamente, l'opportunità offerta dal progetto Corridoio Esino dovrebbe essere in grado di garantire un patrimonio di conoscenze e competenze capace di orientare per i prossimi anni l'azione amministrativa locale sui temi dell'area vasta e dello sviluppo sostenibile.

Jesi aprile 2008

Coordinatore tecnico
del progetto Corridoio Esino
Vincenzo Zenobi

Indice

Il Progetto Sistema “Corridoio Esino”	9
--	----------

PARTE 1. Scenario	13
--------------------------	-----------

1. Come intendere lo scenario	14
--------------------------------------	-----------

2. Il territorio Esino	17
-------------------------------	-----------

2.1 Interpretazioni	17
---------------------	----

2.2 Schemi territoriali	26
-------------------------	----

3. La visione: dal Corridoio al Parco delle attività	37
---	-----------

3.1 La rilevanza della dimensione territoriale, oltre Jesi	37
--	----

3.2 Le ipotesi iniziali: la Vallesina come Corridoio	38
--	----

3.3 Verso una interpretazione più aperta: il Parco delle attività	39
---	----

4. Le forme del partenariato e la governance	41
---	-----------

4.1 Il Forum dei sindaci e il Tavolo tecnico	42
--	----

4.2 Gli esiti del processo partenariale	43
---	----

4.3 Come costruire il futuro del Parco delle attività dell’Esino	45
--	----

5. Cinque temi strategici	50
----------------------------------	-----------

5.1 Il fiume Esino	51
--------------------	----

5.2 La produzione	52
-------------------	----

5.3 Il paesaggio	53
------------------	----

5.4 La mobilità	54
-----------------	----

5.5 La logistica e i flussi	55
-----------------------------	----

PARTE 2. Linee guida 57

6. Cinque campi territoriali per integrare le strategie 58

6.1	Campo territoriale A La foce dell'Esino e la costa da Falconara ad Ancona	60
6.2	Campo territoriale B La valle del sole e dell'ombra di Jesi	69
6.3	Campo territoriale C La valle stretta di Castelplanio e Monte Roberto	89
6.4	Campo territoriale D Le incisioni e il versamento appenninico	96
6.5	Campo territoriale E La sinclinale di Fabriano	105

PARTE 3. Approfondimenti 115

7. L'atlante delle politiche e dei progetti Dipartimento di Architettura e Pianificazione Politecnico di Milano 116

8. Indirizzi progettuali per la qualificazione ambientale Dipartimento Interateneo di Pianificazione Territoriale e Urbanistica Università di Roma "La Sapienza" 121

9. Studio di fattibilità e progetto di massima per un sistema integrato della mobilità, merci e passeggeri TRT Trasporti e Territorio 138

10. Le percezioni e i punti di vista degli attori locali: una sintesi dei risultati delle interviste IRS Istituto per la ricerca sociale 144

Gruppo di lavoro 152

Il progetto sistema “Corridoio Esino”

Il Progetto Sistema Complessità territoriali

Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha promosso nel luglio del 2003 una iniziativa denominata “Progetto Sistema – Complessità territoriali” in una dozzina di aree del centro-nord Italia, con l’obiettivo di sostenere e accompagnare operazioni di programmazione e progettazione territoriale, supportando la promozione di “idee-programma”, ovvero di progetti in grado di costituire occasione di sviluppo locale e caratterizzati da:

- condizioni di fattibilità tecnica, economica e amministrativa;
- presenza di potenzialità “aggregative” tra i soggetti locali;
- auspicabili effetti di riqualificazione territoriale;
- particolari ipotesi attuative di natura innovativa, anche tramite intese con le amministrazioni titolari di altri fondi per le medesime finalità.

Il Progetto Sistema nella valle dell'Esino

Tra le aree individuate figura Jesi, dove il Progetto Sistema ha finanziato studi di fattibilità, indagini specifiche, studi e progetti, attività di comunicazione, organizzazione e gestione del partenariato locale, complessivamente orientati a dare forma alle “idee programma”.

Jesi, infatti, è stata negli ultimi tempi al centro di una serie di innovazioni nel campo delle politiche urbanistiche, promuovendo la Variante generale del piano regolatore insieme ai processi di pianificazione strategica e di Agenda 21 locale.

Questi nuovi strumenti hanno permesso di elaborare una nuova immagine interpretativa della città, che ha messo al centro il sistema di relazioni territoriali che investono Jesi e che la connettono ad un contesto territoriale ampio, che non è più solo quello tradizionale dei Castelli, ma che riguarda l'intera valle dell'Esino, da Fabriano al mare.

Tale contesto, riconosciuto già nel Piano territoriale della Regione Marche come “Corridoio Esino”, ospita infrastrutture e attrezzature logistiche di livello nazionale (aeroporto, porto di Ancona, il nuovo interporto, il progetto di scalo merci, l'autostrada adriatica, la superstrada), presenta risorse naturalistiche di grande importanza (come la Riserva Regionale Orientata di “Ripa Bianca”), può vantare patrimoni della cultura materiale di grande pregio (come il Verdicchio) e un paesaggio di straordinaria qualità storico-testimoniale (i centri vicini e il sistema delle colline).

Questo insieme di risorse ha suggerito, nel Piano strategico e nel Piano

Idea della Variante generale del Prg, la necessità di procedere ad un progetto unitario per il Corridoio Esino.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, riconosciuta la valenza strategica nazionale del Corridoio Esino, ha inteso rilanciare le ipotesi formulate dal Piano strategico e dal Piano idea, promuovendo in questo territorio il Progetto Sistema e indicando il Comune di Jesi come beneficiario dei finanziamenti.

Gli obiettivi per il Corridoio Esino

Il Progetto Sistema ha permesso di mettere in campo, per la prima volta, una strategia di sviluppo per questo territorio capace di trattarne le molteplici dimensioni (infrastrutturali, ambientali, economico-sociali) secondo una logica integrata, che potesse rendere il Corridoio Esino un sistema territoriale interconnesso, valorizzandone i punti di forza e trattando le criticità rilevanti.

Gli obiettivi perseguiti sono:

1. Riaggregare, adeguare e integrare il quadro conoscitivo, con particolare riferimento a:
 - profilo, prestazioni, impatti e compatibilità delle infrastrutture esistenti e di progetto;
 - valori e criticità ambientali;
 - opportunità, nodi problematici, performance e scenari di sviluppo del sistema economico-produttivo locale.
2. Dotarsi di un portafoglio progettuale di qualità, uscendo da logiche puramente settoriali per costruire un quadro di interventi fattibili, adeguati rispetto alle criticità e alle opportunità dell'area, e modulati secondo un disegno di insieme coerente e aperto verso strategie positive di sviluppo.
3. Raccordare e finalizzare le azioni già in campo e altri possibili progetti, spesso promossi da soggetti diversi, entro uno scenario più ampio di sviluppo del territorio.

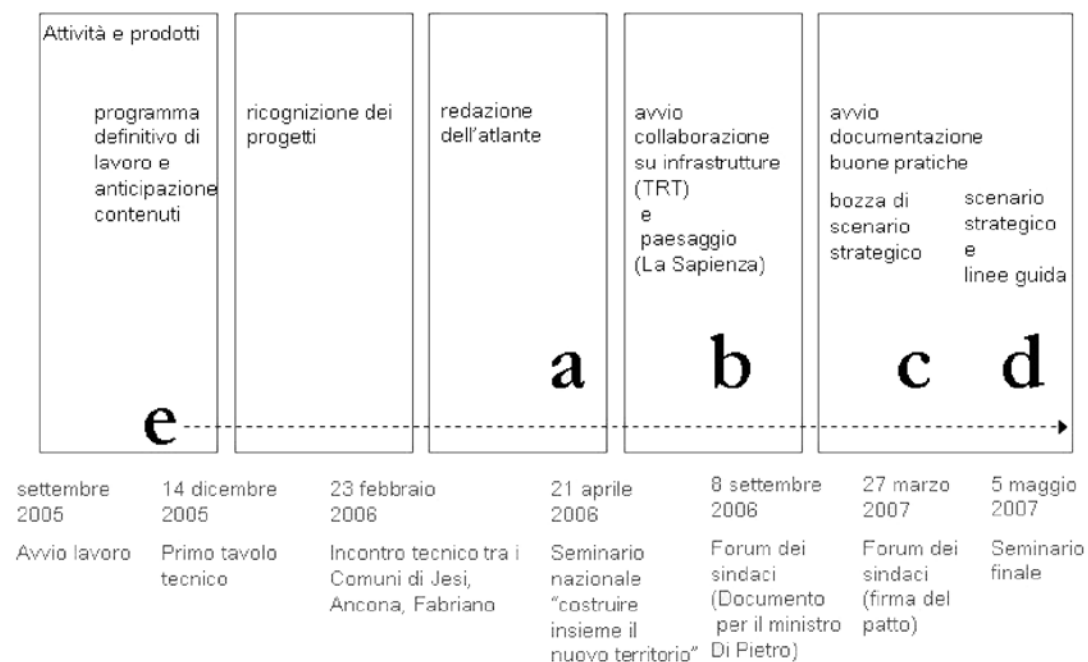
Le azioni del progetto

Il programma si è articolato in Azioni di sistema, Azioni di contesto e Azioni locali. Le Azioni di sistema hanno avuto il compito di indirizzare e governare l'insieme del programma, con riferimento ad attività di coordinamento, di valutazione, di gestione del *partenariato* e di *comunicazione*. Le Azioni di contesto, da un lato, hanno perseguito l'obiettivo di definire i caratteri di una strategia complessiva per il Corridoio Esino, producendo ipotesi generative (costruzione di *scenari*), dall'altro, hanno riguardato i differenti sistemi di relazioni che interessano il Corridoio Esino perseguendo la sostenibilità: relazioni tra i progetti infrastrutturali, tra il Corridoio Esino e altri territori, tra le prospettive di sviluppo territoriale e la valorizzazione delle risorse endogene, tra le dimensioni ambientali fondamentali.

Le Azioni locali sono state indirizzate ad approfondire la conoscenza dei singoli interventi che interessano il Corridoio Esino, in alcuni casi per migliorarne la qualità progettuale, in altri per affrontare criticità

che finora non hanno trovato un trattamento progettuale adeguato. In particolare esse hanno comportato la costruzione di un *Atlante* dei piani, dei progetti e delle politiche e la elaborazione di *Linee guida* per gli interventi previsti nei 5 differenti campi territoriali individuati.

Cronologia del progetto



PARTE 1:

Scenario

1. Come intendere lo scenario

Per restituire gli obiettivi del Progetto Corridoio Esino si è usata la parola “scenario” con differenti accezioni che è opportuno esplicitare, riprendendo definizioni che la riflessione di alcuni studiosi ci consegna.¹

Scenari per affrontare l'incertezza e confrontare ipotesi alternative

«Gli scenari sono una forma di ragionamento sul futuro: una forma qualitativa, normativa (costruita cioè in vista di un fine), non predittiva (non è predizione né profezia, né previsione scientifica), argomentativa» (Vettorello 2001).

Come sostiene Bernardo Secchi, «il nostro tempo sembra determinato dall'incertezza, che rende ora sovradeterminati molti dei fenomeni che in passato avevamo isolato e rinchiuso in steccati di sempre più specifiche discipline di ricerca. [...] Sovradeterminazione come esito di un numero di cause sovrabbondante rispetto a quelle necessarie e tra le quali diviene difficile stabilire ordini di importanza e priorità. [...] Il carattere sovradeterminato dei fenomeni urbani ha prodotto la necessità di esplorare con maggior profondità [...] l'ampio spazio che si apre tra visioni finalistiche ed esperienza quotidiana, tra concept e progetto. Uno spazio (in between) che sempre più spesso tende ad essere colmato da immagini evasive e seduttive, ma anche immagini di un futuro possibile o desiderato, [...] che si accostano, sovrappongono e mescolano.»

«Se in un campo sovra-determinato di fenomeni, quale è appunto quello delle trasformazioni urbane, si isolano alcuni aspetti e ci si interroga su cosa succederebbe se questi fenomeni giungessero alle loro estreme o probabili conseguenze, si ottengono immagini del futuro, scenari appunto, tra loro almeno parzialmente incompatibili ed è proprio questo loro parziale antagonismo che li rende interessanti. [...] L'unico terreno concretamente praticabile è quello della scelta tra immagini antagoniste prodotte da soggetti, [...] da interessi e da retroterra culturali tra loro parzialmente incompatibili [...] che delimitano il campo dei conflitti di volta in volta ritenuti legittimi.» (Secchi 2002).

I 3 scenari coi quali si è interpretata la molteplicità di progetti e politiche che interessano il territorio dell'Esino (documentati dall'Atlante) hanno proprio questo scopo: rendere evidenti, semplificandole ed estremizzandole, differenti prospettive. Per costruire il futuro e aggredire problemi complessi, infatti, il confronto tra ipotesi alternative è uti-

1. Rielaborazione da un estratto della tesi di specializzazione di Lorenzo Pallotta “Un nuovo corridoio infrastrutturale nel Sud Milano”, 2003

le ad esplicitare il percorso e la natura delle scelte possibili, a rendere collettivamente trasparenti i probabili effetti delle scelte, indicando percorsi di selezione.

In questo primo uso degli scenari il fine del Progetto è ancora implicito, racchiuso nell'individuazione dei "problemi emergenti" e dei possibili "temi progettuali".

Scenario come visione

Secondo alcune interpretazioni, si costruiscono simulazioni sul futuro «[...] perché forse pensare al futuro costringe a colmare la scarsa/superficiale conoscenza che abbiamo del presente [...] Costruire scenari, in fondo è come raccontare storie attraverso le quali ridurre non tanto l'incertezza nei confronti del futuro, quanto l'ignoranza nei confronti del presente». Ma si costruiscono anche per un nuovo bisogno di immaginare il futuro senza «[...] doverlo rinchiudere in un progetto unico, finito e definitivo, [...] con la consapevolezza delle difficoltà generate dall'incertezza». (Gasparrini 2003).

Nel Progetto si è fatto uso della parola scenario anche in questa accezione, per riferirsi alla rappresentazione allusiva delle prospettive, alla visione verso la quale possono tendere domande e desideri della società insediata. "Parco delle attività" è stata la locuzione con la quale si è restituita questa visione, esplicitando le condizioni di partenza, ricostruendo uno sfondo di riferimento interpretativo su cui impostare una serie di azioni progettuali coerenti.

Scenario come tematizzazione strategica

Lo scenario «[...] il più delle volte viene giocato entro contesti strategici ed inteso come una storia sul futuro in grado di organizzare una sequenza ipotetica di eventi con lo scopo di mobilitare gli attori, ed in cui ciò che conta sembra essere non solo il contenuto sostantivo dello scenario, ma anche la capacità di istituzionalizzare un modo di pensare il futuro, [...] dove il primato è all'azione rispetto alla conoscenza, all'azione come mezzo di riduzione dell'incertezza» (Tosi 2001).

«Esplorare il campo delle possibilità future di un territorio consente [...] di riflettere sui caratteri odierni di quel territorio, riconoscendone limiti e potenzialità, indicati dalle risorse fisiche ed economiche, dalle pratiche sociali [...] di riconoscere] le resistenze che quel territorio, la sua società e la sua economia oppongono oggi alla trasformazione, ma anche le sue disponibilità alla modificazione. [...] si tratta di proporre prospettive possibili, progetti praticabili, immagini che ci aiutino, non a prefigurare esattamente uno stato finale, ma a costruire un futuro delineando le azioni e le strategie possibili, individuandone gli attori ed i loro compiti.» (Gasparrini 2003). Si tratta di «[...] selezionare gli elementi e le variabili rilevanti, ragionando su possibilità e probabilità, provando a costruire uno o più ordini ipotetici dei diversi fenomeni che investono il territorio. [...] significa riflettere sul probabile e sul possibile, sulle politiche necessarie a realizzare situazioni future migliori di quelle attuali, per le quali valga la pena mobilitare attori e nuove risorse.» (Tosi 2001).

Lo scenario, in questo caso, si definisce «come una combinatoria intelligente di strategie, di congruenze, di conflitti [...] Ipotesi di progetto, adeguatamente scomposte, delle quali si rappresentano interdipendenze ed impatti, relativamente ad un insieme di criteri progettuali,

includendo nella costruzione del problema anche i punti di vista dei decisori» (Vettoretto 2001).

E', questa, una terza accezione attribuita al termine nel Progetto: scenario come tematizzazione strategica. Sono scenario anche i "5 temi strategici" individuati che, da un lato, declinano la visione (il Parco delle attività), dall'altro, tengono insieme le azioni proposte per i 5 campi territoriali, azioni orientate dalle "Linee guida" allo scopo di ridurre criticità e cogliere opportunità.

- Secchi B. (2002), *Scenari*, www.planum.net
- Tosi M.C. (2001), *Introduzione*, in AA.VV., *La costruzione di scenari per la città contemporanea: ipotesi e casi studio*, Quaderni del dottorato in urbanistica n°1, Dipartimento di Urbanistica- I.U.A.V., Venezia.
- Vettoretto L. (2001), *Scenari: introduzione dei casi ed alcune prospettive*, in AA.VV., *La costruzione di scenari per la città contemporanea: ipotesi e casi studio*, Quaderni del dottorato in urbanistica n°1, Dipartimento di Urbanistica - I.U.A.V., Venezia.
- Gasparrini C. (2003), *Passeggeri e viaggiatori*, Meltemi, Roma

2. Il territorio Esino

2.1 Interpretazioni

Questa breve introduzione motiva la scelta di proporre differenti profili del territorio Esino: come territorio di progetti; come insieme di contesti paesistici; come ambito di pianificazione e rappresentazione sovralocale; come insieme di sistemi urbani nella rete europea.

Il “Progetto Corridoio Esino” ha preliminarmente definito l’Esino come *territorio di progetti*. In questa interpretazione (semplificata rispetto a quella del Piano territoriale regionale dal quale ha preso le mosse) sono posti in evidenza soprattutto i canali infrastrutturali, di rango nazionale e internazionale, e le piastre logistiche e produttive ad essi addossate.

Lo studio e il raffronto delle numerose proposte di trasformazione in campo (catalogate all’interno dell’*Atlante dei progetti*, la prima operazione ricognitiva intrapresa) hanno rilevato non solo un paniere sovrabbondante di proposte, con decisa prevalenza di quelle riferite all’impalcato infrastrutturale, ma anche una fondamentale sottovalutazione degli equilibri ambientali e dei valori paesaggistici dei territori interessati. Lo studio di fattibilità per un sistema integrato della mobilità, da un lato, l’individuazione di indirizzi progettuali per la qualificazione ambientale, dall’altro, sono state operazioni fondative di un approccio che persegue la selezione delle opere e dei progetti prioritari, mettendoli a sistema e rendendoli compatibili con i differenti contesti paesistici.

Affinché questo obiettivo sia perseguibile, il territorio Esino deve essere osservato e agito come *ambito di pianificazione sovralocale*, le amministrazioni pubbliche locali devono dotarsi di nuovi strumenti di governance (per questo il Progetto ha promosso il forum dei sindaci). Approfondendo il tema della governance locale ci si imbatte nella diversa rilevanza assunta dalle relazioni che intercorrono fra tre città (Ancona, Jesi e Fabriano), rispetto all’insieme delle relazioni che si stabiliscono sul territorio. Come trattare questa diversa rilevanza? Come interpretare e indirizzare le relazioni fra i tre centri?

E’ utile, a questo punto, considerare il territorio Esino come *insieme di sistemi urbani*. Ciò individua come centrale il ruolo delle città e l’insieme delle reti-corti, medie e lunghe-che le legano per processi di coalescenza. Si tratta di assumere un punto di vista che sa guardare al territorio vicino e lontano, in particolare all’Adriatico e all’est europeo, la parte attualmente più svantaggiata del continente, ma anche quella che ha maggiori margini di miglioramento e crescita nei prossimi anni, con la quale il territorio Esino ha legami già forti.

L'Esino come territorio di progetti¹

Nel Corridoio sono presenti infrastrutture di rango nazionale e internazionale che, unitamente a un sistema di raccordo e di scambio con la rete locale, stanno via via configurando una centralità lineare nella regione. L'espressione Corridoio Esino, ripresa dal Pit della Regione Marche, deriva da una lettura del territorio regionale strutturato in corridoi vallivi, sui quali si ritiene necessario intervenire con progetti e politiche integrati.

Si tratta di un territorio di importanza strategica, sia in riferimento alla regione Marche, sia nel quadro dei collegamenti e delle dotazioni logistiche di livello nazionale e internazionale, con un importante ruolo di interfaccia tra l'entroterra (il fabrianese in particolare) e la dorsale adriatica. La definizione del Corridoio come territorio strategico prende corpo da una sua rappresentazione come piattaforma logistico-infrastrutturale, di connessione fra la costa adriatica, l'entroterra appenninico e il versante tirrenico.

Questo territorio è interessato da importanti processi di mutamento. Le pressioni esterne derivano dalla vicinanza con il Corridoio infrastrutturale 1, dall'attenzione della Regione Marche per le politiche sovranazionali (il programma CADSES – Central, Adriatic, Danubian and South-East European Space²), dall'attenzione del Ministero delle infrastrutture per il riequilibrio delle disparità di accesso ai grandi corridoi internazionali. D'altro canto è un territorio costellato di imprese, piccole e medie soprattutto, ma anche grandi e comunque inserite in reti lunghe, con un tessuto imprenditoriale sano che risente della lentezza degli adeguamenti infrastrutturali. E' un territorio fragile dal punto di vista ambientale, ma con un'identità interessante e con potenzialità sul versante del turismo naturalistico e dell'agriturismo, dell'enogastronomia. E' un territorio socialmente vario.

L'area è stata scelta per il "Progetto Sistema" in quanto manifesta caratteri di elevata "complessità territoriale", intendendo con questa espressione: compresenza di progetti di diversa natura, necessità di integrarli in un quadro coerente, elevata complessità decisionale, sia orizzontale (per numero e tipi di attori coinvolti nei progetti), sia verticale (lungo la filiera della multi-level governance).

Per rendere l'idea dell'affollamento progettuale, puntualmente documentato da un inedito Atlante dei progetti, si possono richiamare quelli di natura infrastrutturale e logistica che hanno meritato un apposito approfondimento:

- la connessione dell'autostrada adriatica con il porto di Ancona e, quindi, con il progetto Autostrade del mare;
- il nuovo passante ferroviario previsto per il collegamento fra la linea Orte-Falconara e la linea adriatica;
- il nuovo scalo merci previsto da RFI nel comune di Jesi, adiacente all'Interporto;
- la realizzazione dell'Interporto di Jesi;
- il progetto stradale del Quadrilatero Umbria-Marche per collegare le aree interne dell'Appennino umbro-marchigiano con la costa adriatica.

Il Piano di inquadramento territoriale della Regione Marche, insistendo sull'importanza del telaio costituito dall'autostrada A14, dalla SS16

1. Si vedano:

- Dipartimento di architettura e pianificazione Politecnico di Milano, *Atlante dei progetti*, Milano, maggio 2006;

- Trt Trasporti e territorio, *Studio di fattibilità e progetto di massima per un sistema integrato della mobilità, merci e passeggeri, nel Corridoio Esino. Relazione finale*, Milano, aprile 2007

adriatica e dalla direttrice di collegamento Ancona-Perugia (SS76), propone il rafforzamento dei collegamenti tra la A14, il porto di Ancona, l'aeroporto di Falconara, gli interporti di Jesi e di Orte, la rete ferroviaria della dorsale costiera adriatica.

Il progetto "Ancona Nord" del Piano territoriale di coordinamento provinciale si concentra sul nodo di Falconara come innesco cruciale dell'asse Orte-Falconara sulla linea adriatica.

Il Prusst dell'Area Urbana di Ancona prevede diversi interventi volti a rafforzare il nodo infrastrutturale del capoluogo e ad adeguare il relativo sistema di mobilità.

Si tratta di un insieme di progetti per grandi opere, che investe reti e piattaforme logistiche, complessivamente volto a supportare, potenziare e innovare il ruolo economico della regione, anche in competizione con altri territori italiani.

Le criticità di prospettiva sono essenzialmente di due tipi: da un lato, quello inerente alle compatibilità ambientali, o meglio all'integrazione della dimensione ambientale nei processi di trasformazione e sviluppo del territorio; dall'altro, quello inerente alla mancata tematizzazione del Corridoio Esino come specifico territorio di politiche, per cui le diverse progettualità si affollano senza capacità di legarsi e creare sinergie.

L'Esino come insieme di contesti paesistici²

L'insieme dei progetti, oltre a presentarsi come affollato e disorganico, insiste su un sistema ambientale delicato e di pregio.

Considerare i paesaggi di questo territorio, ovvero i contesti caratterizzati da specifici patrimoni di risorse fisico-naturalistiche e storico-culturali, è dunque modo per affrontare il tema del rapporto tra modernizzazione (rappresentata dai progetti di infrastrutturazione e logistica) e sistemi locali. I contesti, infatti, rappresentano un quadro di riferimento indispensabile alla definizione di strategie generali per la tutela, valorizzazione e riqualificazione dei paesaggi della valle dell'Esino, per la identificazione delle dinamiche di trasformazione e dei rischi ad esse connessi

In analogia con quanto indicato dalla Convenzione europea sul paesaggio, i contesti paesistici sono intesi come ambiti caratterizzati da differenti relazioni tra valori di identità, sistemi di permanenze storico-culturali, risorse fisico-ambientali, assetti funzionali, risorse sociali e simboliche. Il loro riconoscimento è l'esito di un itinerario di esplorazione basato su "sguardi trasversali", che mettono a fuoco il paesaggio senza "mirare" esclusivamente ad esso. La prospettiva dell'integrazione di politiche ed interventi volti al paesaggio presuppone, infatti, una strumentazione disciplinare in grado di muovere dalla complessità del paesaggio contemporaneo, di considerarne gli aspetti fisico-naturalistici e storico-culturali, di indagare le dinamiche economiche produttive, di valutare il peso degli immaginari collettivi, di assumere differenze e specificità come valore ineliminabile sia nelle attribuzioni di senso sia nella prospettiva di valorizzazione e sviluppo del territorio.

I contesti paesistici individuati lungo la valle dell'Esino sono 7: la sinclinale di Fabriano; le incisioni della gola della rossa; il versante appenninico; la valle stretta; la valle del sole; la valle dell'ombra; la foce.

2. Si veda Dipartimento Interateneo di Pianificazione Territoriale e Urbanistica, Università degli Studi di Roma "La Sapienza", *Indirizzi progettuali per la qualificazione ambientale del sistema naturalistico e della piattaforma logistica del Corridoio Esino, Relazione finale*, Roma, aprile 2007

Ogni contesto si distingue per:

- struttura, ovvero assetti idrogeologici, assetti ambientali, assetti insediativi;
- caratteri identitari, ovvero patrimonio ambientale, storico-culturale, sociale;
- politiche e dinamiche in atto, ovvero progetti significativi selezionati dall'Atlante.

L'Esino come ambito di pianificazione e rappresentazione sovralocale³

Il Corridoio Esino è un sistema multipolare diffuso, dove le relazioni tra i diversi ambiti territoriali sono dinamiche e dipendono sia dalle differenti scale dei fenomeni, sia dalle politiche intraprese, sia dai rapporti tra gli attori coinvolti. Le reti di governance sono diventate più dense, in senso verticale coinvolgendo i diversi livelli di governo, in senso orizzontale per la presenza di numerosi attori agenti nella costruzione delle politiche territoriali. Uno degli obiettivi principali di Progetto Sistema è quello di indagare la possibile costruzione di una visione condivisa dei problemi e delle risorse, di proporre strategie progettuali utili a trattarli, promuovendo nel contempo forme di partenariato che vedano partecipi i soggetti istituzionali e gli attori locali.

Le questioni d'area vasta possono essere approfondite prendendo in considerazione le "reti corte", comprendenti i comuni tra di loro più prossimi, e le "reti lunghe", riferite al sistema complesso che si snoda tra entroterra e costa, entro il quale Jesi occupa una posizione baricentrica sotto il profilo geografico.

Dall'interazione con tecnici, amministratori, politici, imprenditori, cittadini attivi in campo culturale, si conferma come siano già in atto forme di concertazione e cooperazione significative, che coinvolgono porzioni diverse di questo territorio.

Esistono due Unioni di Comuni che coinvolgono, rispettivamente, Agugliana, Camerata Picena, Offagna, Polverigi, Santa Maria Nuova a sud dell'Esino; Castelplanio, Castebellino, Maiolati Spuntini, Monte Roberto, Montecarotto, Poggio S. Marcello, San Paolo di Jesi nella Media Vallesina. Le Unioni sperimentano nuove forme di gestione associata di funzioni e servizi.

Il Gal Colli Esini, che comprende 22 comuni (Airo, Arcevia, Barbara, Castebellino, Castelleone di Suasa, Castelplanio, Cerreto d'Esi, Cingoli, Cupramontana, Genga, Maiolati Spuntini, Matelica, Mergo, Montecarotto, Monte Roberto, Poggio San Marcello, Poggio San Vicino, Rosola, San Paolo di Jesi, Sassoferrato, Serra de Conti, Serra San Quirico, Staffolo, Fabriano), alcuni appartenenti anche alle Unioni, rappresenta un'altra esperienza importante volta alla costruzione di una strategia condivisa per lo sviluppo del territorio.

Sulla base del D.Lgs. n. 112/98 la Regione Marche ha dichiarato, tramite la delibera del Consiglio Regionale n. 305 del 1 marzo 2000, l'area di Ancona, Falconara e la Bassa valle dell'Esino, comprendente la zona industriale di Jesi, ad elevato rischio di crisi ambientale (AERCA): un altro motivo per concordare politiche comuni.

Nonostante livelli molteplici di interazione, liberamente scelti o indotti da problemi e provvedimenti sovralocali, emerge da parte degli attori locali la necessità di procedere nella riflessione comune e nella

3. Si veda Dipartimento di architettura e pianificazione, Politecnico di Milano, *Bozza scenario strategico, Dossier buone pratiche*, Milano, dicembre 2006

dimensione operativa. Inoltre, pur essendo diffusa la percezione di una leadership esercitata dalla città capoluogo, si registra attenzione e interesse per le nuove forme di partenariato ed è comune a molti la consapevolezza che l'unica possibilità per affrontare i problemi di questo territorio e per svilupparne le potenzialità, dipenda dalla condivisione di obiettivi e strategie.

Inoltre, la Vallesina, nella percezione degli attori locali, è il territorio più dinamico della regione Marche. Da questa condizione derivano progetti di ulteriore sviluppo, domande di protezione delle ricchezze ambientali e paesaggistiche presenti, richieste di miglioramento della qualità della vita.

Se la Vallesina è riconosciuta come un territorio con una sua caratterizzazione, è rilevante però anche il fatto che si riconoscono una serie di sub-sistemi territoriali (incardinati su Fabriano, Jesi, Ancona) all'interno del più complessivo sistema disposto lungo la valle dell'Esino.

Il fiume fatica ad essere fattore di connessione: costituisce più elemento della morfologia storica del territorio che veicolo di identificazione. L'Esino e la sua valle hanno accolto ciò che lo sviluppo ha prodotto, in termini di aree industriali, strade, ferrovie, piattaforme logistiche, grandi attrezzature, ecc. L'Esino e la sua valle sono stati il deposito della crescita economica di centri che però hanno storicamente guardato al fiume come ad un ambiente altro rispetto a quello proprio, tradizionale delle colline.

E infatti, se si vanno a ricercare articolazioni all'interno del territorio dell'Esino, emerge che esso è articolato non solo in senso longitudinale, con i differenti ambienti e sistemi che si incontrano percorrendo la valle dall'interno verso il mare, ma anche in senso trasversale, laddove si tendono a contrapporre gli assetti del fondovalle (un ambiente industrializzato e urbanizzato, in alcuni casi con effetti di compromissione ambientale anche rilevanti) e quelli dei versanti e dei crinali delle colline, caratterizzati dalla presenza di capitali ambientali e paesistici di notevole pregio, che ancora però si stenta a capire come valorizzare.

L'Esino come insieme di sistemi urbani nella rete europea⁴

Nella valle del fiume Esino, attraversata dalla superstrada e dalla ferrovia Ancona-Roma, Fabriano (nell'alta valle), Jesi e Chiaravalle (nella parte mediana), Falconara e Ancona (sul mare) costituiscono entità urbane riconoscibili, anche se ormai profondamente integrate nei processi economici, interessate da relazioni giornaliere di una popolazione complessiva che si aggira sui 300.000 abitanti non solo della valle, ma anche dei numerosi centri collinari e della costa.

Un territorio che può essere di 1000 kmq (i confini non sono dati, ma presunti in base alla "comunità di dialogo" che si è formata) e che, per le attività ospitate, è nodo di reti nazionali e internazionali, est europee in primo luogo.

"Con riferimento alla territorializzazione delle dinamiche demografiche e industriali osservate nei comuni delle Marche nei tre decenni 1951-1981 retrospettivamente, si può affermare che la formazione di

4. Si vedano

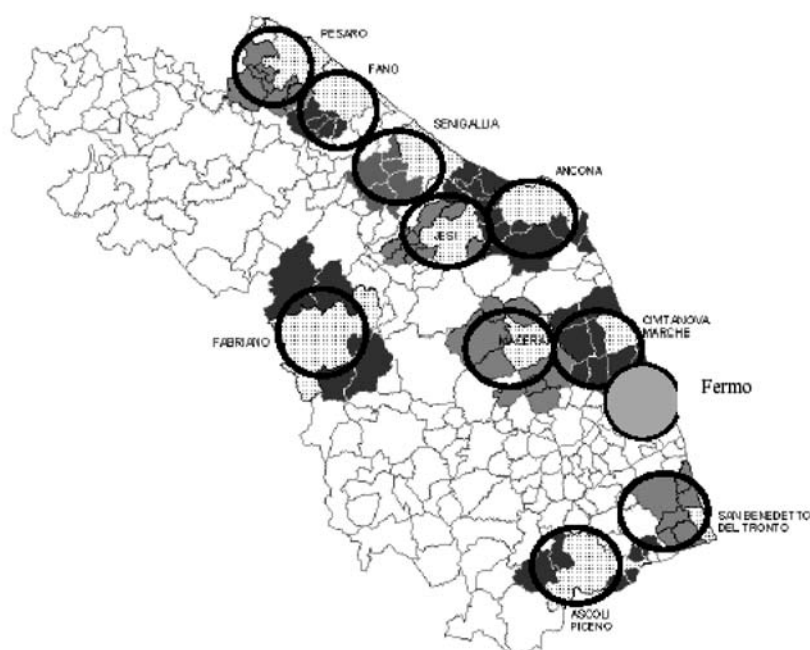
- A.G. Calafati, *Le nuove città delle Marche*, Rapporto nell'ambito delle attività condotte dalla Regione Marche come partner del Progetto PlaNet Cense, <http://calafati.econ.univpm.it/>;

- Planners Network for Central and South East Europe (PlaNet CenSE), *Mobilising the Potentials of Central and South East Europe – Chances, challenges and choices for future development*, Berlin, November 2006.

un limitato numero di agglomerazioni a carattere urbano costituite da insiemi di comuni contigui rappresenti il fenomeno caratterizzante”⁵ [...] “Nelle Marche i processi di coalescenza hanno condotto alla formazione di sistemi locali con densità e con scale molto diverse. Alcuni di essi hanno progressivamente rafforzato la loro dimensione urbana. In termini di varietà dei beni disponibili localmente, di orientamento degli individui, di grado di apertura in termini di scambi di merci e informazione, di innovazione e investimento questi sistemi locali hanno assunto la natura di città”⁶.

“Il processo di coalescenza tra comuni contigui è stato in primo luogo determinato dalla rapida estensione, avvenuta nelle Marche negli anni Cinquanta, dei “cicli circadiani” degli individui, cicli attraverso i quali l’individuo organizza nello spazio l’insieme di attività e di transazioni richieste dal processo sociale (ed economico).

Le “nuove città” delle Marche



Fonte: Antonio Calafati

Tale rapida estensione dei cicli circadiani, generata dalla diffusione dei mezzi di trasporto e da un nuovo orientamento relazionale da parte degli individui, ha determinato una integrazione tra i maggiori e minori punti focali interni ai comuni contigui appartenenti ad una determinata agglomerazione intercomunale. I punti focali, un tempo locali, di ciascun comune sono diventati parte dello stesso ciclo circadiano, il quale ha assunto un'estensione sovracomunale. La rete formata dai cicli circadiani degli individui si è poi progressivamente e molto rapidamente infittita come conseguenza del forte incremento della popolazione – e, conseguentemente, del capitale fisico – avvenuto nelle aree di crescita.”⁷

5. A.G. Calafati, cit., p. 5

6. Ivi, p.9

7. Ivi, p.6

“Il territorio delle Marche si esprime, oggi, in termini di un policentrismo urbano che configura un nuovo “modello Marche”: lo sviluppo economico regionale dipende dallo sviluppo economico di undici città formatesi per coalescenza (ciascuna delle quali presenta una specifica struttura sociale, economica, nonché una diversa capacità politico-amministrativa). Ma i meccanismi di funzionamento di queste città – in particolare, le logiche di accumulazione e di sviluppo che le caratterizzano – non sono affatto conosciuti e non sono neanche oggetto di indagine. Le nuove città delle Marche sono ancora oggi città “invisibili” sia ai decisori pubblici che agli analisti.” “Nel porre in evidenza questi nuovi sistemi locali si deve considerare che si tratta di città da completare o da sostenere nel loro processo di costruzione. Città nelle quali si trova gran parte del potenziale evolutivo delle Marche, ma nelle quali si stanno accumulando dis-equilibri sociali ed economici capaci di bloccare lo sviluppo economico della Regione”.⁸

La lettura in termini policentrici, che mette al centro le città e le relazioni che intercorrono fra le stesse, non si estende solo dal Corridoio Esino alla regione Marche, ma ha un orizzonte molto più vasto. La nascita di “polycentric urban networks” è uno degli obiettivi della ricerca “PlanetCense” per rafforzare competitività, integrazione e coesione nei territori dell’Europa centro-sud-est.

Il riconoscimento di sistemi urbani policentrici forti (seppure basati su città di media e piccola taglia), in grado di raggiungere i livelli di competitività presenti nel nord Europa, è legato alla creazione di zone integrate transnazionali. In questa prospettiva il territorio Esino viene ricompreso nella “Adriatic sea Region”, dove la cooperazione e l’integrazione è particolarmente fertile nel settore industriale e in quello turistico.

Transnational integration zones



8. Ivi, p.15

Esempi di networks cooperativi tra città



Fonte: PlaNET CenSE

Un territorio frammentato

Gli elementi che compongono il territorio dell'Esino mantengono la discontinuità urbana propria del paesaggio tradizionale, con la sua riconosciuta bellezza e, a confronto con altri contesti italiani di sviluppo maturo, i problemi che ne inficiano la competitività e l'appetibilità sono ancora ampiamente trattabili.

Un efficiente sistema paesistico, ambientale e agricolo ha potuto adattarsi ed accogliere forme d'uso nuove e legate a pratiche urbane che investono il territorio, grazie anche ad un forte frazionamento proprietario, ad un'ampia offerta di edifici rurali adatti ad accogliere nuove modalità abitative, alla presenza di centri storici di grande valore. Nei contesti vallivi, alla presenza di centri maggiori con specifiche identità culturali, funzionali e produttive si sono affiancate numerose piattaforme produttive e logistiche, molto dinamiche e in continua crescita, nuove polarità terziarie. L'insieme di questi elementi è sostenuto da un sistema infrastrutturale stradale e ferroviario, robusto nei suoi rami

principali e nelle direttrici sovralocali, ma leggero nel reticolo locale che, per le strade, si appoggia alla maglia storica variamente adattata nelle sue tratte e nei nodi.

Il territorio dell'Esino assume quindi una figura frammentata formata da un insieme di piastre, in alcuni casi di nuova formazione e funzionalmente caratterizzate (aree produttive, logistiche, di servizio alle infrastrutture, di escavazione e deposito), in altri casi esito della crescita di nuclei antichi, in alcuni altri, limitati ma rilevanti, costituite da insediamenti terziari isolati. Le città storiche si allunga e deforma per la formazione di consistenti addizioni insediative (aree industriali, piattaforme logistiche e della mobilità) che occupano decine di ettari ciascuna determinando caratteristiche continuità territoriali.

Tale figura poggia su uno sfondo formato da paesaggi agricoli caratterizzati da alcune rilevanti differenze e connotati da problematiche di tipo geologico e idrogeologico accentuate dalle recenti trasformazioni delle modalità di produzione agricola (nelle colline) e di occupazione/impermeabilizzazione del suolo (in particolare modo nel fondovalle).

Si tratta di una condizione specifica assai differente dalla cosiddetta "città diffusa" che caratterizza altre parti della stessa regione. Una condizione meno parcellizzata ma non meno dinamica.

L'immagine della frammentazione fisica, rappresentata da un territorio costituito da placche accostate, coincide con la frammentazione degli attori del territorio e delle loro decisioni.

Alcuni aspetti rendono particolarmente significativa questa condizione nel contesto Esino per le problematiche che solleva e per la possibile opportunità rappresentata dal Progetto sistema.

La frammentazione definisce un quadro complessivamente diseconomico e che erode le qualità specifiche del territorio. Produce scelte localizzative e di uso del suolo senza un quadro d'insieme della domanda futura; la ricerca dell'efficienza interna delle singole operazioni non considera adeguatamente le relazioni e le conseguenze indotte sul sistema infrastrutturale complessivo, sul sistema ecologico e ambientale, sul paesaggio.

Le placche (utilizzando ancora l'immagine fin qui adottata) evidenziano così una doppia dimensione problematica: nell'accostarsi non si integrano e si penalizzano reciprocamente, non permettono cioè di definire un vero sistema insediativo efficiente, sovrapponendosi alla figura del paesaggio la erodono e ne compromettono l'equilibrio. D'altra parte, la frammentazione non è sempre percepita come un problema rilevante, in quanto sembra garantire condizioni di efficienza delle singole iniziative ed attività economiche rispetto alle quali il territorio Esino costituisce una piattaforma territoriale ancora accogliente, dotata di servizi, accessibile, con una buona disponibilità di aree in concorrenza, in alcuni casi con servizi per le imprese, attrattiva per chi vive e lavora nel territorio.

2.2 Schemi territoriali

Le connessioni infrastrutturali che dai porti del sud Europa si dirigono al nord e all'est configurano le Marche come un hub di livello nazionale. In questo quadro il territorio Esino non può essere solo un luogo di passaggio e una piattaforma logistica transnazionale.

Questo territorio non è una delle tante alternative di connessione trasversale italiana, ma deve proporsi come gateway per la regione ed emergere come destinatario privilegiato degli investimenti prioritari per le infrastrutture.

Qui si trovano infatti:

- la connessione viabilistica più rapida per Perugia e Roma
- l'unica ferrovia trasversale mediana di Italia percorsa da treni Eurostar
- il porto adriatico più a nord per i collegamenti passeggeri con la Grecia
- l'unico aeroporto della regione
- un interporto (che sarà) tra i più grandi d'Italia.

Questo territorio ha una dotazione infrastrutturale che ne ha mantenuto la competitività per un lungo periodo. Oggi, pur non essendo ancora a rischio di saturazione, è interessato da importanti progetti di adeguamento che hanno tempi realizzativi molto lunghi e affrontano solo in parte i nodi critici.

Lo sviluppo nel trasporto merci è legato alla risoluzione di altri nodi nazionali mentre i servizi passeggeri non sembrano adeguati a soddisfare la domanda.

Il potenziamento delle dotazioni logistiche sembra una priorità anche se il loro funzionamento tende a caratterizzarle come isole laddove le connessioni infrastrutturali e i rapporti col territorio sono ancora da costruire, come la valutazione degli impatti.

La scarsa copertura finanziaria del parco progetti rileva problemi per l'attuazione delle previsioni.

Il territorio inquadrato per comprendere le principali relazioni di sistema è una fascia lunga 60km e larga poco più di 10km che va dal mare alle prime cime appenniniche, fino a raggiungere Fabriano, strutturato dal fiume Esino e dalle decine di suoi affluenti. Presenta un netto divario tra la naturalità dei territori boscati sulle prime alture appenniniche, il suolo della pianura utilizzato per colture generiche, le colline intensamente sfruttate per varietà tipiche e colture di pregio.

I valori paesaggistici e i delicati equilibri ambientali hanno portato ampie porzioni del territorio ad essere oggetto di vincolo, tuttavia sono ancora scarse le azioni di tutela e le realizzazioni delle opere di difesa, rinaturalizzazione e ripristino ambientale.

Quello dell'Esino è un sistema insediativo ancora riconoscibile benché alcune agglomerazioni tendano a saldare i centri più antichi e più importanti lungo alcune direttrici di sviluppo: una campagna abitata che non è ancora "città diffusa".

Qui è insediata la quota prevalente di unità locali e addetti della provincia e si registrano dinamiche di crescita stabili. Diverse attività produttive si organizzano in piastre e si addensano lungo i tracciati infrastrutturali. Rappresentano i luoghi privilegiati di sviluppo della produzione di beni, servizi, ricerca e innovazione del territorio.

Il territorio è governato da più di trenta amministrazioni comunali, con una competizione che può ostacolare la condivisione di progetti collettivi necessari allo sviluppo. Tuttavia si registrano importanti occasioni di convergenza intorno a politiche e progetti.

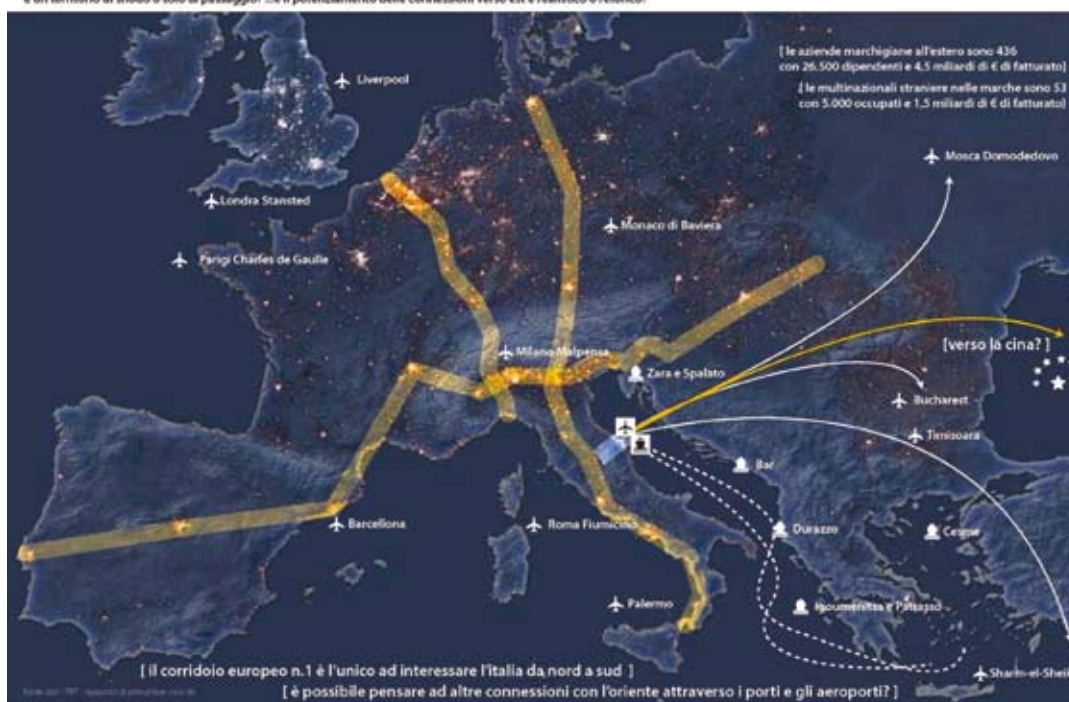
A seguire:

- un territorio di transito
- un territorio di snodo - ferrovie - viabilità - intermodalità
- un corridoio preferenziale o tante alternative?
- il territorio del Progetto Sistema
- un parco di reti e nodi - viabilità
- un territorio di reti e nodi - ferrovia
- un territorio di reti e nodi - in progetto
- un territorio di isole infrastrutturali
- un territorio strutturato intorno all'acqua
- un territorio coltivato
- un territorio abitato
- un territorio abitato - dati
- un territorio di attività
- un territorio a rischio
- un territorio vincolato
- un territorio tra i confini
- trenta comuni in un piccolo spazio da condividere

Un territorio di transito e di snodo

un territorio di transito

i corridoi europei e le connessioni infrastrutturali programmate non passano dalle marche.
 è un territorio di snodo o solo di passaggio? ...e il potenziamento delle connessioni verso est è realistico o retorico?



un territorio di snodo - ferrovie - viabilità - intermodalità

le connessioni lunghe dai porti del sud al nord ed est Europa configurano le Marche come un hub di livello nazionale.
 il nodo esino è solo un luogo di passaggio e una piattaforma logistica transnazionale o ha un ruolo di gateway anche per il territorio?



Un corridoio e il suo territorio

un corridoio preferenziale o tante alternative?

il corridoio esino è il luogo degli investimenti prioritari o è una delle alternative di connessione trasversale della regione tutte perseguibili e prioritarie?
nel corridoio esino sono localizzate le eccellenze infrastrutturali regionali:

l'unico aeroporto della regione

è connesso direttamente alla linea ferroviaria Orte - Falconara
[Castelferrato 12 treni/giorno da Ancona + 9 treni/giorno da Jesi - Fabriano]
e all'autostrada A14 (uscita Ancona Nord) e la Strada Statale 76
è in grado di accogliere Voli charter, Voli di linea, Voli cargo, Volo postale
Ryanair, Alitalia, Lufthansa, Evolavia, Turkish, Carpatis, Qubair
DHL, collega Ancona con il proprio hub di Bergamo Orio al Serio
CSO Taloni (spedizioni e magazzini) servizi doganali, di delivery nazionale
e internazionale, charter cargo, servizio espresso aereo
collegamento regolare merci della Air Eonit con Sarajevo

l'unica connessione trasversale mediana di Italia percorsa da Eurostar

la tratta Falconara/Fabriano (62 km) è elettrificata ed ha 12 stazioni
- da Falconara a Montecaprio (27 km) è a doppio binario ha le caratteristiche evolute della
linea Adriatica e permette velocità massime di 180 km/h. La potenzialità della linea nel
doppio binario è di 220 treni/giorno.
- da Montecaprio a Fabriano (35 km) è a semplice binario ha velocità massime
di 115 km/h.
I servizi ferroviari
Eurostar (interregionale, Regionale [55 Falconara-Orte 589.513
Treni/km/anno])
l'offerta di lunga percorrenza con treni ES riguardano la
relazione Roma Ancona (Tirreno - Adriatico).
I servizi di ambito locale sono eserciti da treni IR
e riguardano le diverse relazioni intermedie
lungo la linea Roma - Ancona.
Tra Ancona/Fabriano l'offerta è di 42
treni/giorno + 3 treni/giorno tra
Ancona - Montecaprio + 2
treni/giorno tra Ancona -
Jesi.

un interporto tra i più grandi d'Italia

L'interporto di Jesi dovrebbe costituire il principale termi-
nale dei flussi di merce lungo il corridoio, consentendo
altresì di attrarre doganieri dai bacini confinanti e razionaliz-
zare gli scambi offrendo una possibilità moderna e ben
organizzata di interscambio modale e di gestione dei flussi
comerciali. L'operatività è stata immaginata a livello
sottaregionale nell'ambito del complesso di infrastrutture
interportuali e logistiche del centro Italia. Ha un dimensiona-
mento equilibrato delle strutture coperte e delle aree
intermodali rispetto alla superficie territoriale complessiva.

la connessione più rapida per Perugia e Roma

Si estende in direzione Est - Ovest lungo tutta la provincia di Ancona e collega la
SS 16 nei pressi della A14 con la SS 3 "Flaminia" e costituisce il primo tratto del
collegamento Ancona - Perugia - Roma. La strada statale è stata ammodernata a
quattro corsie (in variante rispetto all'itinerario storico) in prossimità di Fabriano
tra il km 12 e il km 20 e tra Serra San Quirico e la SS16.
è parte del progetto Giallinifero che ne prevede la riqualificazione del tracciato

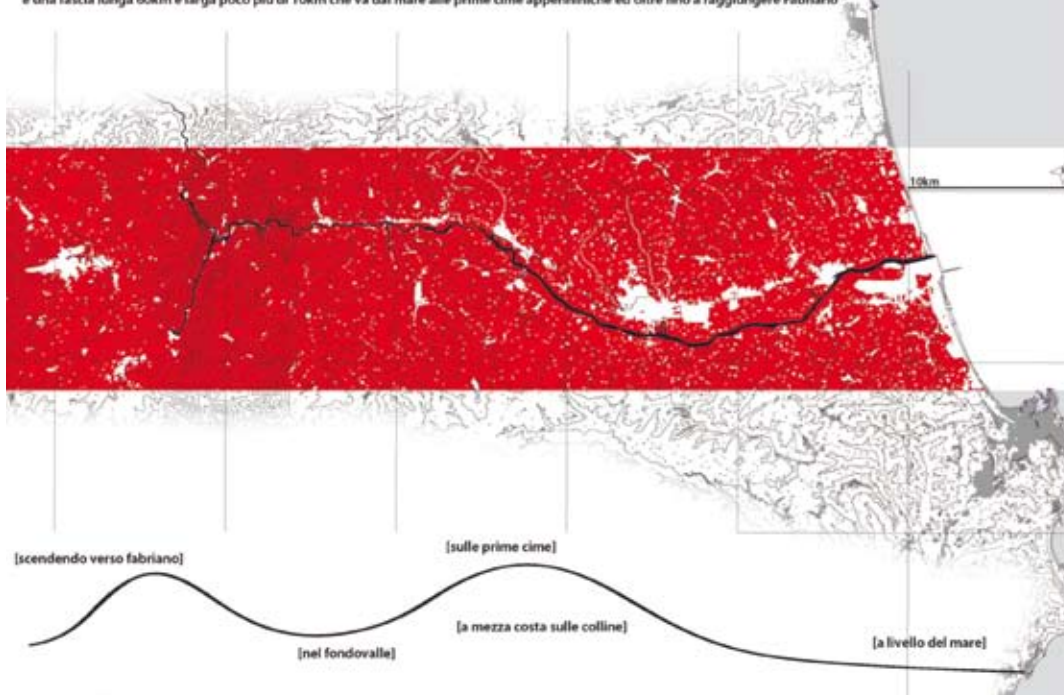
il porto adriatico più a nord per le

connessioni passeggeri alla grecia

Lo scalo dorico ha il proprio orizzonte marittimo
nell'area dell'Adriatico, dello Ionio e del mare
Egeo, favorito da una posizione baricentrica
rispetto alle opposte coste balcaniche e dallo
sviluppo di relazioni di traffico forti e consoli-
date con la Grecia. Il proprio orizzonte continen-
tale è invece caratterizzato dal ruolo di cerniera
nei collegamenti nord-sud attraverso le regioni
del Corridoio Adriatico e dalle relazioni con il
retroterra produttivo in prevalenza racchiuso
entro gli ambiti dei distretti marchigiani.
Presenta una connotazione polifunzionale
(cantieristica, traffico commerciale e passeggeri,
pesca e balneazione diporto, zone industriali
portuali, servizio delle centrali termoelettriche
e della raffinazione del petrolio).
Il mercato principale per il porto di Ancona è
quello legato ai servizi ferry di short sea ship-
ping che alimentano il traffico internazionale di
passeggeri (di cui lo scalo dorico è leader
nell'intero bacino Adriatico-Ionio e quello delle
merci in TR/Trailer più alto).
E' connesso alla rete forte delle rotte transoe-
ceane attraverso tre servizi leader principali:
per Gioia Tauro, il porto del Pireo e un servizio di
landbridge terrestre per raggiungere Taranto.
La efficienza infrastrutturale maggiore è
comunque rappresentata dal progetto di
racordo autostradale tra la A14 e il porto

il territorio del progetto sistema

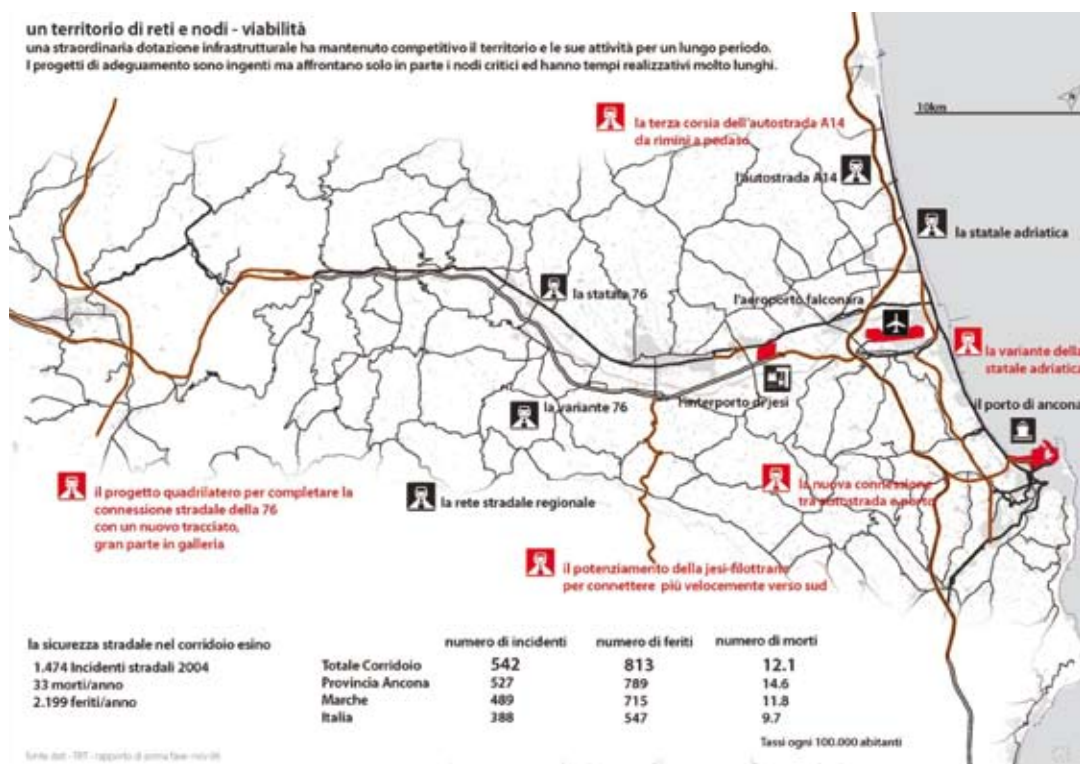
è una fascia lunga 60km e larga poco più di 10km che va dal mare alle prime cime appenniniche ed oltre fino a raggiungere Fabriano



Reti e nodi

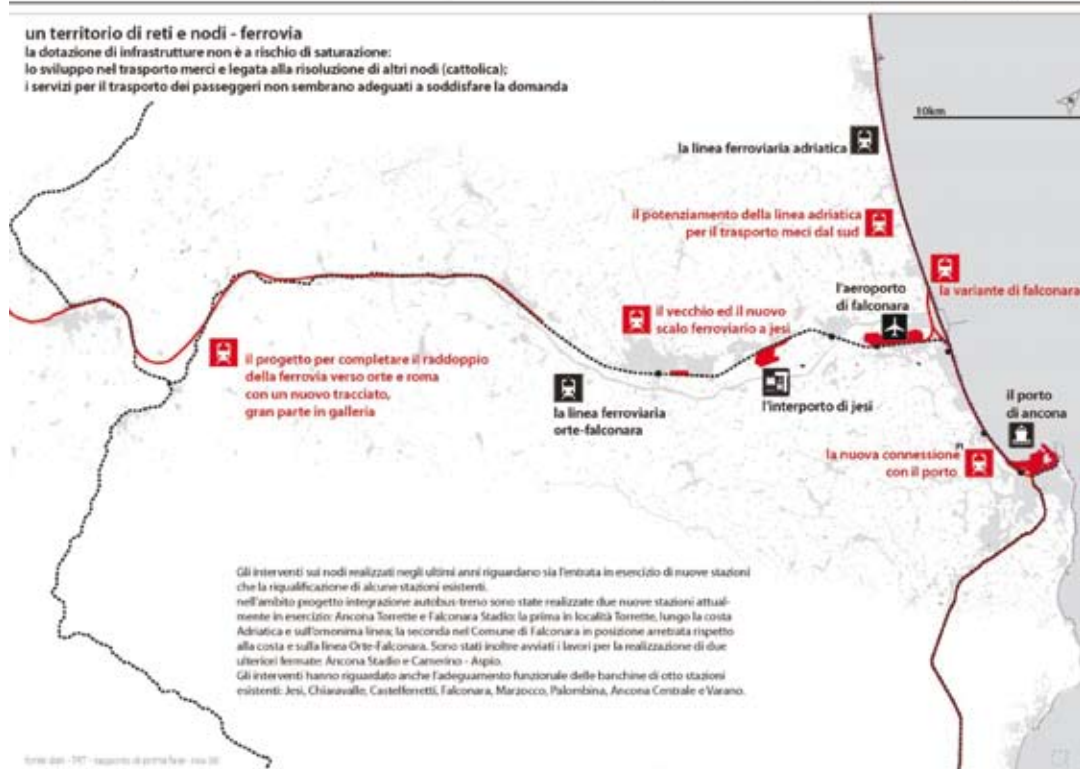
un territorio di reti e nodi - viabilità

una straordinaria dotazione infrastrutturale ha mantenuto competitivo il territorio e le sue attività per un lungo periodo. I progetti di adeguamento sono ingenti ma affrontano solo in parte i nodi critici ed hanno tempi realizzativi molto lunghi.



un territorio di reti e nodi - ferrovia

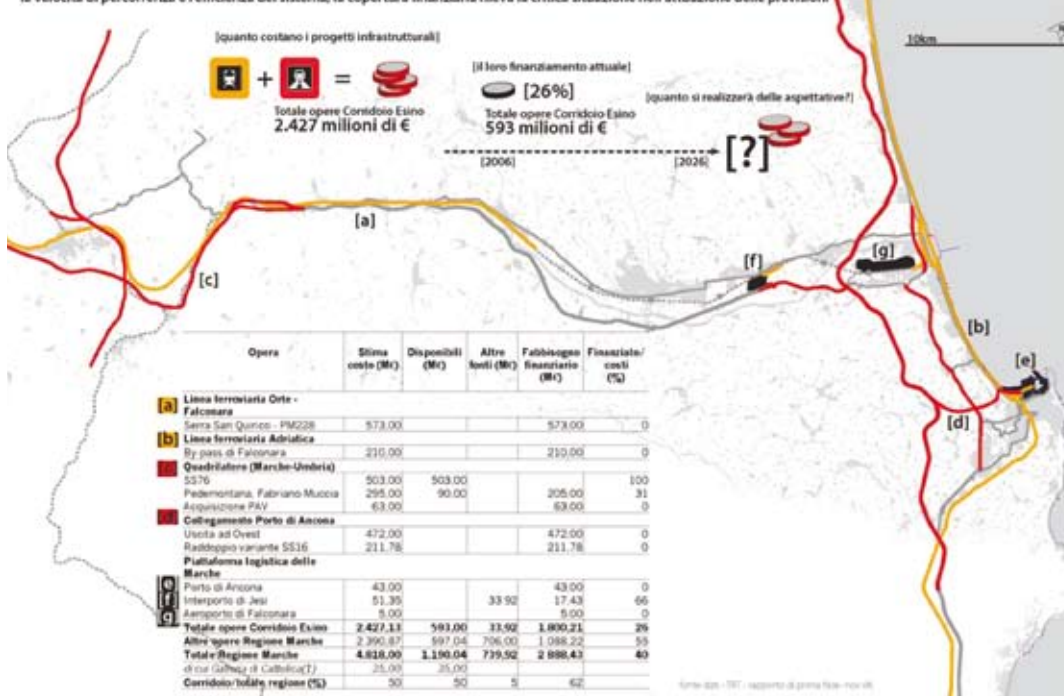
la dotazione di infrastrutture non è a rischio di saturazione: lo sviluppo nel trasporto merci è legata alla risoluzione di altri nodi (cattolica); i servizi per il trasporto dei passeggeri non sembrano adeguati a soddisfare la domanda



Progetti e isole infrastrutturali

un territorio di reti e nodi - in progetto

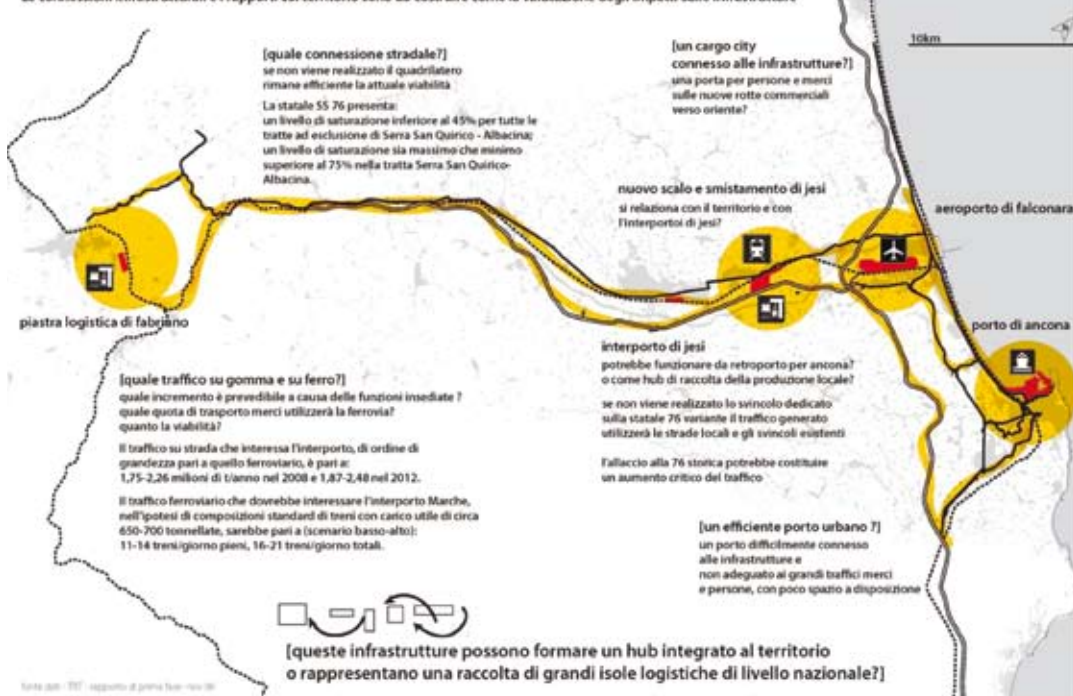
un parco progetti infrastrutturali di rilevante entità che interessa tutto il territorio, potenziando la capacità, la velocità di percorrenza e l'efficienza del sistema; la copertura finanziaria rileva la critica situazione nell'attuazione delle previsioni



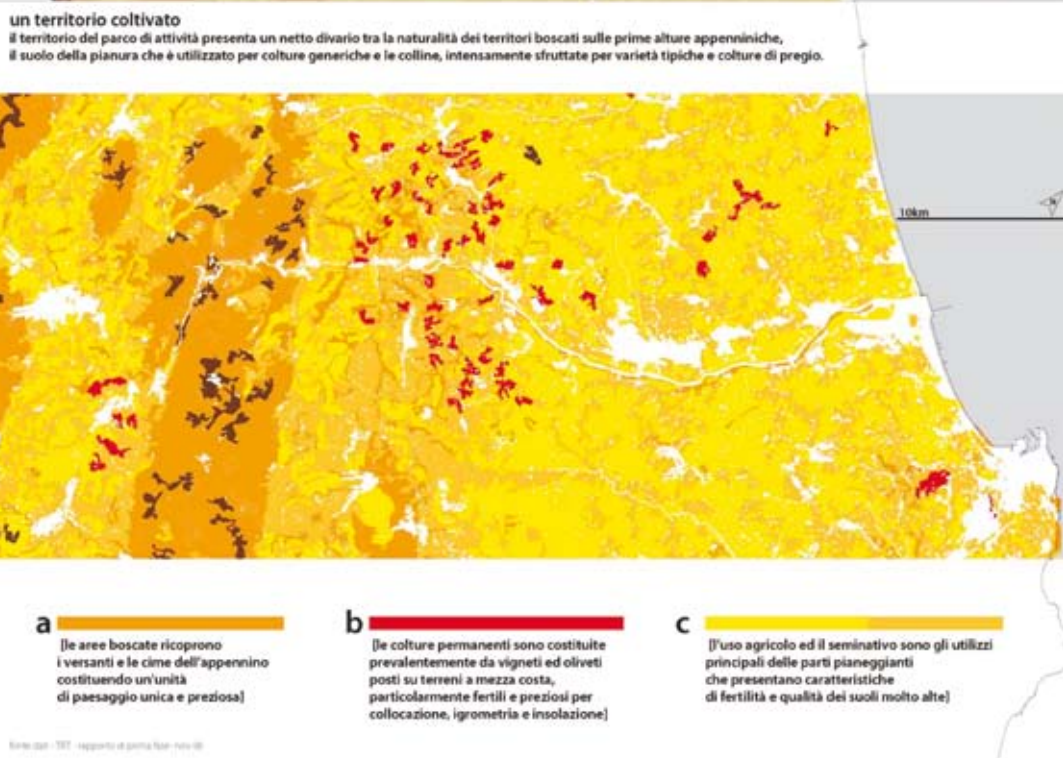
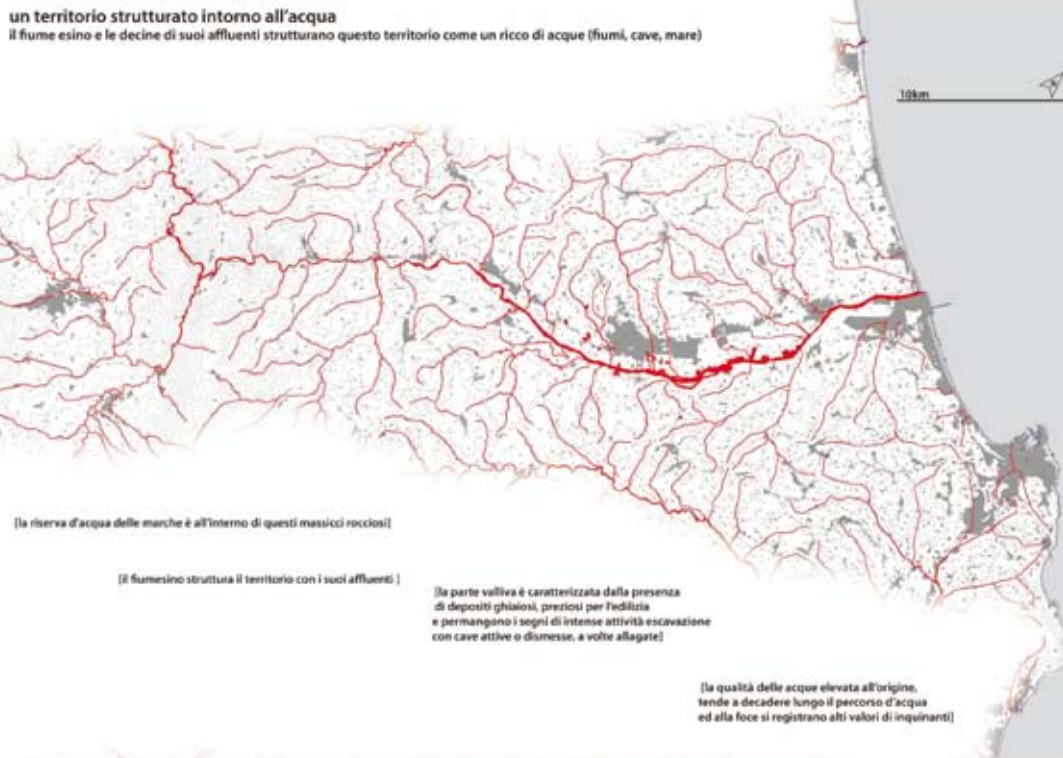
un territorio di isole infrastrutturali

sono vere e proprie macchine infrastrutturali che si isolano dal contesto e funzionano in modo autonomo.

Le connessioni infrastrutturali e i rapporti col territorio sono da costruire come la valutazione degli impatti sulle infrastrutture



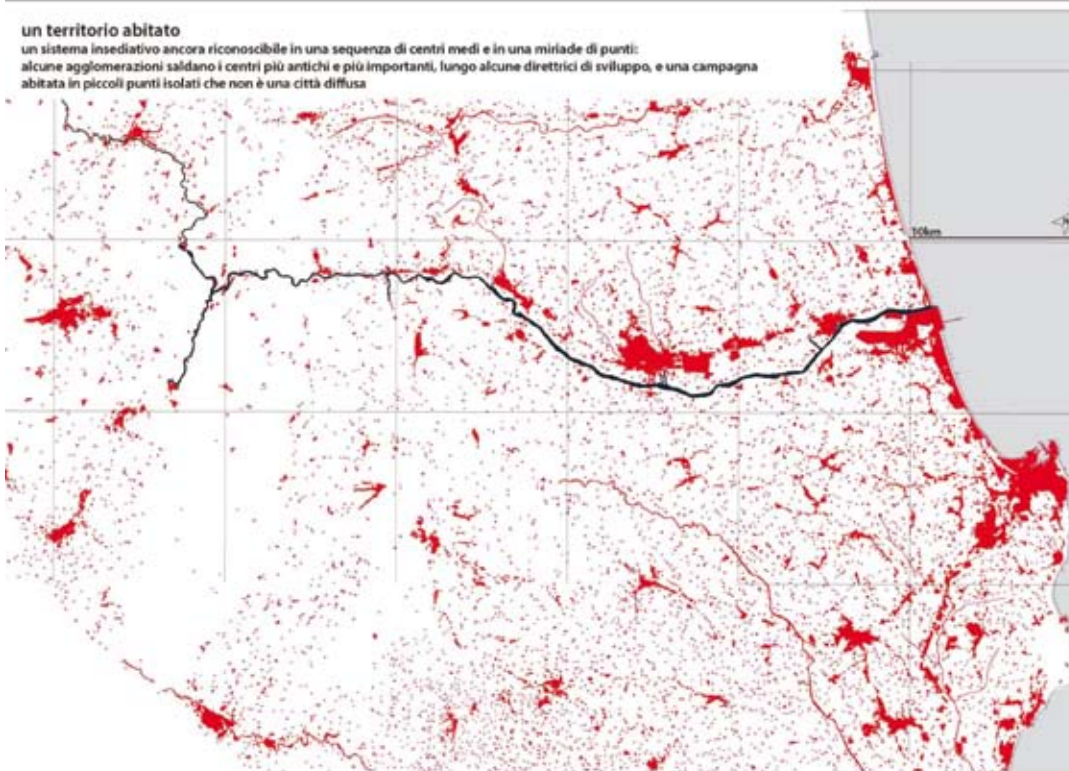
L'acqua e l'agricoltura



Un territorio abitato

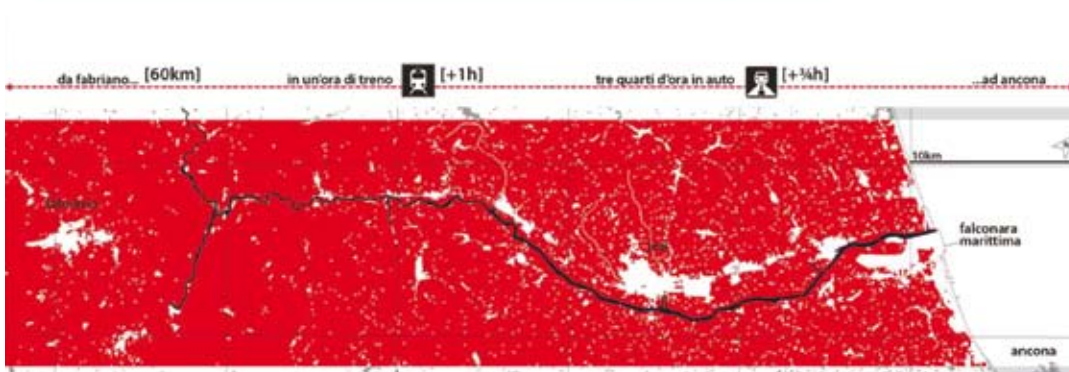
un territorio abitato

un sistema insediativo ancora riconoscibile in una sequenza di centri medi e in una miriade di punti: alcune agglomerazioni saldano i centri più antichi e più importanti, lungo alcune direttrici di sviluppo, e una campagna abitata in piccoli punti isolati che non è una città diffusa



un territorio abitato - dati

un sistema insediativo che raccoglie la quota prevalente di attività e addetti della provincia e presenta dinamiche di crescita stabili



[territorio esino superficie di circa 720 kmq]
Provincia di Ancona superficie di circa 1.940 km2
[20% della Regione Marche]

[popolazione residente 279.398]



x10.000

[2005]
[2001] [+2% variazione 91-01]
[1991] [+2% variazione 01-05]

[densità]

[388 ab/km2]



x1000

Fonte dati: ISTAT - rapporto di governo 2001 - 2006



unità locali (imprese e istituzioni)

il tessuto produttivo è sempre più caratterizzato da piccole-medie imprese
Provincia di Ancona 41.114 (2001)

il 60% è nei comuni del Corridoio Esino [24.648]

+24 %
+ 4.811



addetti

Provincia di Ancona 188.144 (2001)

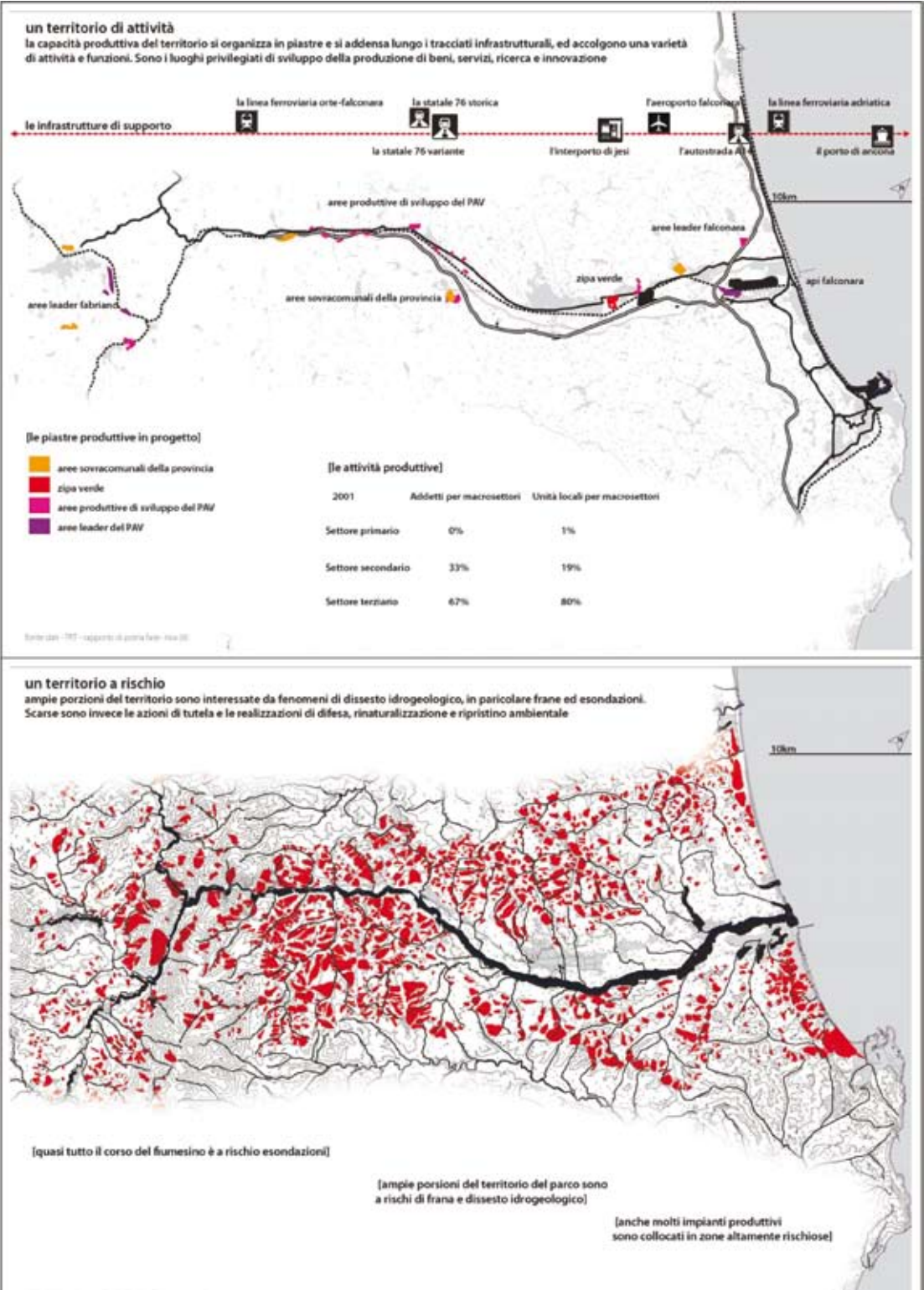
il 60% è nei comuni del Corridoio Esino [119.421]

+ variazione 1991-2001

+11 %
+ 11.573



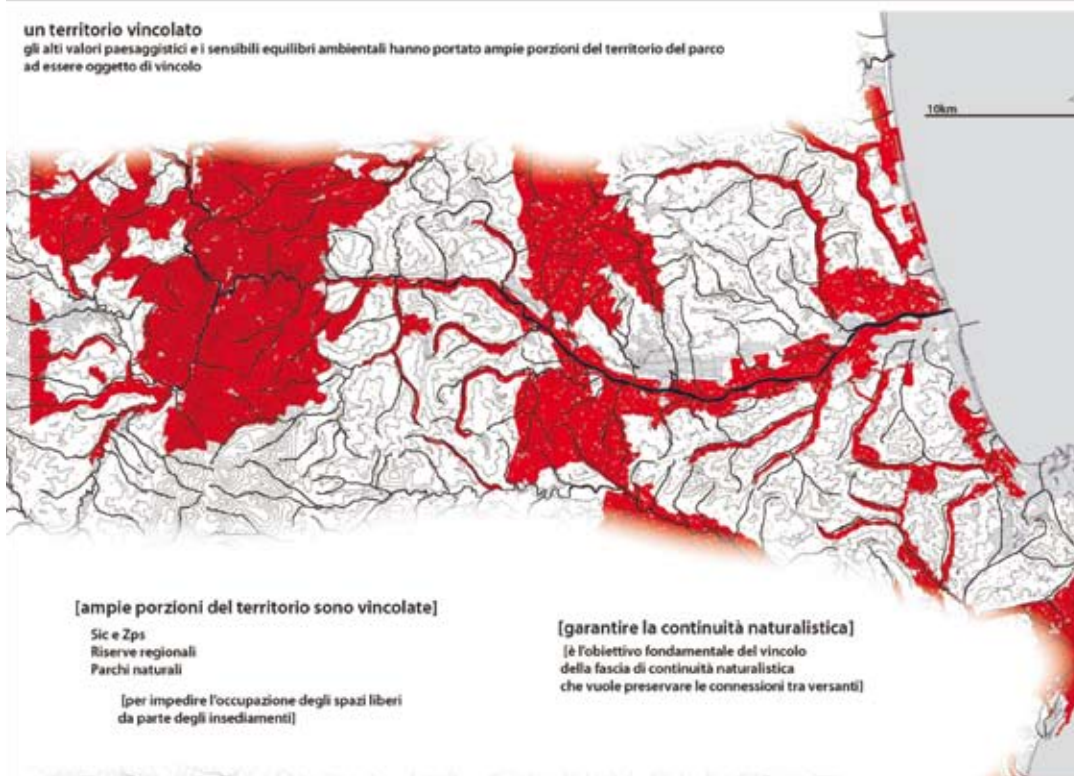
Le attività e i rischi ambientali



I vincoli e i confini amministrativi

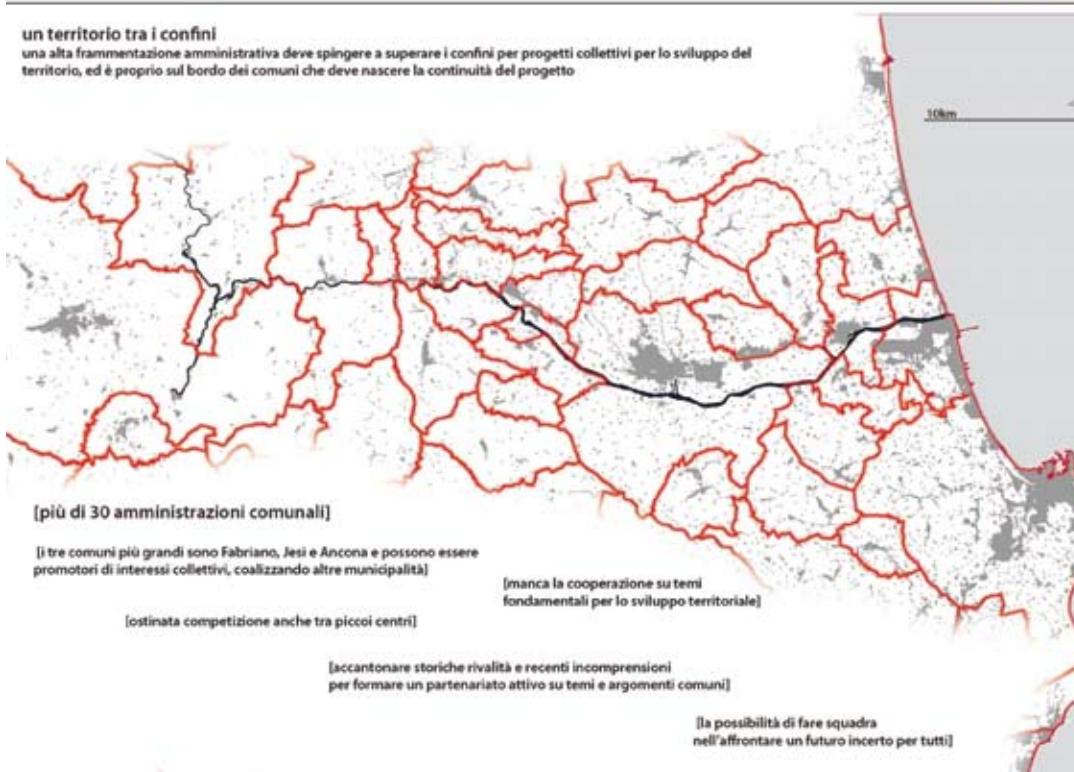
un territorio vincolato

gli alti valori paesaggistici e i sensibili equilibri ambientali hanno portato ampie porzioni del territorio del parco ad essere oggetto di vincolo



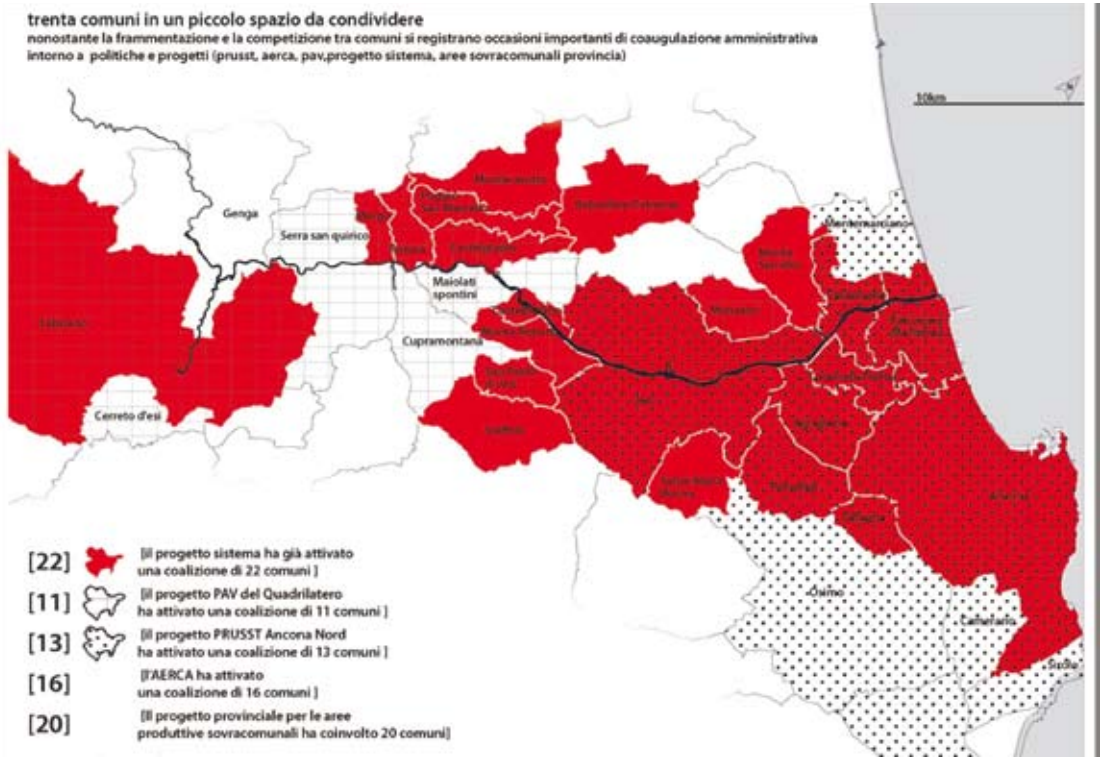
un territorio tra i confini

una alta frammentazione amministrativa deve spingere a superare i confini per progetti collettivi per lo sviluppo del territorio, ed è proprio sul bordo dei comuni che deve nascere la continuità del progetto



Oltre i confini

trenta comuni in un piccolo spazio da condividere
nonostante la frammentazione e la competizione tra comuni si registrano occasioni importanti di coagulazione amministrativa intorno a politiche e progetti (prusst, aerca, pav, progetto sistema, aree sovracomunali provincia)



3.1 La rilevanza della dimensione territoriale, oltre Jesi

3. La visione: dal Corridoio al Parco delle attività

Nel momento in cui è stato impostato il lavoro per il Progetto sistema, il Piano strategico di Jesi, concluso un anno prima, costituiva una eredità importante, perché aveva contribuito a porre all'attenzione due elementi rilevanti.

Il primo elemento era relativo al tipo di interpretazione che il Piano strategico forniva, in base al quale Jesi veniva letta come *territorio di interconnessione* tra vocazioni, opportunità, criticità, orientato, secondo una logica di *complementarietà definite localmente*, a rafforzare le reti del Corridoio Esino. Il concetto di rete allude a:

- *rete di economie*, come distretto atipico connotato da una varietà di produzioni, accostato a distretti più tradizionali;
- *rete di società locali*, come maglia di piccoli e medi centri autonomi, dinamici, operosi;
- *rete di ambienti e paesaggi*, come territorio ricco di risorse di pregio;
- *rete di infrastrutture*, come armatura portante di un sistema eccellente di flussi di persone e di merci.

Un territorio di interconnessione deve saper *sviluppare e governare* l'intreccio di questo insieme di reti.

La lettura territoriale del Piano strategico forniva dunque il supporto argomentativo, testato anche attraverso un vasto processo di interlocuzione con gli attori locali, alla costruzione delle ipotesi del Progetto Sistema.

Il secondo elemento era relativo al primo nucleo partenariale che il Piano strategico aveva permesso di montare.

Il Piano strategico del Comune di Jesi, infatti, ha rappresentato un processo di partecipazione in cui sono stati coinvolti diversi soggetti della comunità jesina e gli attori rilevanti delle politiche di area vasta.

Al fine di articolare il più possibile le forme di ascolto e di interazione con la società locale, il Piano strategico aveva lavorato in modo differenziato, con più filoni di attività e più dispositivi di coinvolgimento degli attori: dalle interviste ai focus group, dagli incontri con le scuole ai tavoli.

In particolare, questi ultimi erano dedicati ad occasioni di approfondimento su temi specifici individuati sulla base degli elementi emersi nella fase precedente. Tra questi, uno aveva come tema il Corridoio Esino e vi hanno partecipato i principali soggetti responsabili delle politiche infrastrutturali: Regione Marche, Provincia di Ancona, Comuni di Ancona, Falconara, Chiaravalle, Società Quadrilatero, Società

Interporto Marche, Consorzio Zipa, Autorità portuale di Ancona, Aerodrica, Trenitalia, Rfi, Anas.

Il tavolo di lavoro aveva sostanzialmente due obiettivi: il primo era quello di mettere per la prima volta insieme i rappresentanti di istituzioni pubbliche, di agenzie tecniche e i vari soggetti che si occupano di sviluppo industriale, logistica e infrastrutture, per scambiare le conoscenze disponibili sui progetti in corso (interporto, scalo merci, quadrilatero, ecc.) e sul futuro delle infrastrutture già presenti; il secondo era quello di condividere alcuni obiettivi di fondo e gettare le basi per un lavoro successivo nell'ipotesi di trasformare le numerose e diverse iniziative in atto in un vero e proprio progetto di sviluppo territoriale per la valle dell'Esino.

Dal punto di vista del partenariato, l'eredità del Piano strategico era dunque ancora più cospicua: c'erano degli attori, c'erano state delle modalità di interazione, erano stati raccolti primi elementi di conferma dell'importanza di lavorare ad una scala territoriale. Si trattava di organizzare questi elementi all'interno di una nuova opportunità di azione chiamata "Progetto Sistema".

3.2 Le ipotesi iniziali: la Vallesina come Corridoio

Per cominciare si è ritenuto utile proporre una immagine di riferimento per il territorio dell'Esino.

La prima immagine utilizzata è stata quella di *Corridoio Esino*, ripresa dal Pit della Regione Marche, derivata da una lettura dei caratteri del territorio regionale che pone al centro i corridoi vallivi e la necessità di intervenire integrando sistemi diversi di infrastrutture.

Quella di "corridoio" era una definizione che assumeva per alcuni versi dei dati di fatto (la configurazione della Vallesina) e una problematica interpretazione di stampo funzionalista del territorio che, nonostante le critiche, resiste nel tempo (territori come grandi piattaforme per intercettare flussi; territori come porzioni locali di corridoi plurimodali estesi al livello europeo).

Si trattava dunque di un'immagine non del tutto convincente perché troppo legata al problema delle infrastrutture e circoscritta alla fascia valliva, penalizzante rispetto all'ipotesi di mettere in valore le differenze e le necessarie coesistenze tra paesaggi della pianura e della collina. Un'immagine che aveva in sé alcune ragioni di debolezza in quanto non intercettava altri aspetti del territorio Esino, ritenuti rilevanti dagli stessi attori (come provano le interviste raccolte): il delicato assetto idrogeologico che caratterizza il fondovalle e le colline, il rischio ambientale legato alle attività insediate, le conseguenze delle opere sul sistema ecologico, le conseguenze negative delle aree produttive e logistiche sull'abitabilità, la competizione tra funzioni qualificanti il territorio, l'indebolimento di preziose risorse paesaggistiche, storiche e di cultura materiale.

Occorreva dunque costruire un'immagine in grado di riconoscere le possibilità offerte dalle grandi reti ma anche di ancorarle ad un riconoscibile progetto di territorio plurale, dove la presenza di spazi per logistica e infrastrutture non minaccia quella di spazi per la natura, la produzione agricola, il turismo sostenibile, il loisir.

3.3 Verso una interpretazione più aperta: il Parco delle attività

Progressivamente è dunque emersa, grazie agli approfondimenti analitici e al lavoro con il partenariato, una geografia dell'Esino più complessa di quella che si potrebbe immaginare semplicemente tenendo conto della valle che scende da Fabriano al mare. Una geografia che comprende un territorio variamente definito, che sollecita letture secondo andamenti longitudinali (il "corridoio"), ma che accoglie anche letture meno ortodosse, secondo andamenti trasversali (dal fondo-valle salendo lungo i crinali e poi aprendosi verso le valli confinanti), e che è aperta a interpretazioni ancor meno sistematiche, riconoscendo nell'Esino ambienti insediativi diversi, addensamenti e rarefazioni, centralità e strutturazioni lineari, piastre infrastrutturali e paesaggi collinari.

Per cogliere queste differenti dimensioni, occorre accettare che le geografie dell'Esino siano molteplici e che una immagine unitaria in grado di restituire una visione unica di questo territorio sia impossibile. L'immagine del "corridoio", nel corso del lavoro con i diversi soggetti coinvolti, ha perso pregnanza, perché troppo costrittiva (così a ridosso della logica del territorio-ricettacolo di flussi, del locale come substrato di reti globali, come aggancio delle opportunità delle "reti lunghe") rispetto alle opportunità e alle preferenze degli attori.

Il Progetto Sistema ha provato così a costruire una immagine differente, quella di "Parco delle attività", che è parsa più inclusiva e aderente agli obiettivi perseguiti, un'immagine che pur mantenendo la centralità del fiume e della valle che esso disegna, consente di trattare la reticolarità delle relazioni, la diversificazione di attività, modelli insediativi, forme di abitabilità come insieme complesso.

La denominazione "parco di attività" prende spunto dal concetto di "parc d'activité" francese e lo estende per identificare aree produttive e terziarie di nuova generazione dove convivono imprese ad alto valore aggiunto, istituti di ricerca e formazione, servizi alle attività economiche e alle persone, in ambiti fortemente pianificati, interessanti e curati dal punto di vista ambientale e paesaggistico, posizionati in siti ad alta accessibilità. "Parco" è parola chiave che sottolinea la presenza decisiva di elementi naturali e di spazi aperti dilatati e le tante esperienze europee ne hanno dimostrato molteplici declinazioni possibili.

Nella valle dell'Esino dominano le attività economiche, industriali (mature e innovative), artigianali, della logistica, agricole, turistiche e culturali, ma il crescere delle prime rischia di minacciare le seconde. La coesistenza, possibilmente "felice", presuppone il mantenimento di una "giusta distanza" tra le piastre, tra le piastre e le città, con ampi corridoi ecologici e serbatoi di naturalità; il recupero di qualificate relazioni trasversali con i due versanti collinari, una progettazione "orientata a parco" delle parti urbanizzate e di quelle rurali.

La prospettiva di un "parco di attività" può essere perseguita solo mettendo in rete gli attori: le amministrazioni, le autonomie funzionali, i privati e i portatori di interessi. Dunque un parco, nei fatti, "federato", che possa realizzarsi per parti accostate e per strati, per iniziative singole e relativamente autonome, tenute insieme da una immagine condivisa culturalmente, prima ancora che istituzionalmente.

"Parco di attività" è dunque una definizione più ancorata alla natura del territorio, sufficientemente evocativa per richiamare molteplici dimensioni caratterizzanti l'Esino (la presenza di importanti patrimoni ambientali e paesistici, ma anche di aree che ospitano produzioni di beni e servizi, infrastrutture e spazi per la logistica), la necessità di una cura del territorio e dell'ambiente, un'idea di "attività" che non si riduce

alle funzioni ma indica pratiche e usi, essendo “attività” tutte quelle che si intraprendono in rapporto al territorio. In questo senso è un “parco delle attività” quello spazio che permette e incoraggia pratiche d'uso del territorio molteplici, garantendone una corretta coesistenza, legata al lavorare e al muoversi, al riposare e al fruire la natura, al so-stare e all'abitare.

La trasformazione dell'immagine di riferimento del Progetto Sistema (da corridoio infrastrutturale a parco delle attività) permette anche di riconoscere la pluralità di ciò che, operativamente, possiamo intendere per territorio dell'Esino: il fondovalle e il crinale, il fiume e le valli laterali. D'altro canto, questo spostamento dell'attenzione è stato anche influenzato dal coinvolgimento nel partenariato dei sindaci dei Comuni della Valle del Misa e di quelli dei Comuni dell'Unione. C'è stato quindi un rapporto di coevoluzione tra la costruzione dell'immagine territoriale e la costruzione del processo partenariale, e si tratta forse di uno dei risultati più interessanti di un progetto fortemente sperimentale come Progetto Sistema.

Il *frame* offerto dal Progetto Sistema può essere fertile a condizione che metta al lavoro visioni del territorio più problematiche, capaci di aprire spazi di azione degli attori, di essere mobilitanti.

La visione del Parco delle attività concepisce la Vallesina come un ambito di opportunità, un luogo dello scambio tra attori che operano sulle politiche di sviluppo territoriale (a cominciare dalle Amministrazioni comunali) per fare qualcosa attorno a problemi percepiti come comuni, un campo strategico di intervento.

4. Le forme del partenariato e la governance

Il tema della cooperazione intercomunale, quando il Progetto Sistema si è aperto, non occupava un posto di rilievo nell'agenda pubblica. Il tavolo di lavoro sulla governance d'area vasta nell'ambito del Piano strategico di Jesi registrò l'adesione di un solo sindaco. Può essere stato casuale, ma anche il segno tangibile di due elementi problematici: quello che potremmo definire lo *scarso appeal* del tema presso gli stessi interlocutori istituzionali e, forse, la presenza di antiche ruggini campanilistiche, localismo municipale e percezioni (chissà quanto fondate) di volontà egemoniche.

Se ciò fosse vero, è improbabile che sia scomparso solo grazie all'operato del Progetto Sistema. Ma alcuni fatti sono avvenuti. La cooperazione intercomunale su singoli piani e iniziative è andata avanti: si pensi alla vicenda dell'Area ad alto rischio di crisi ambientale-Aerca, che ha visto la partecipazione di 16 Comuni; le politiche di promozione dello sviluppo al livello regionale hanno continuato a favorire l'emergere di progettualità condivisa tra Comuni (si pensi alle Agende regionali di sviluppo locale-Arstel); alcune parole d'ordine dello sviluppo locale (come quello della concertazione e della cooperazione locale) hanno cominciato ad entrare nel lessico comune degli amministratori (e forse anche nei loro comportamenti). L'operazione culturale rappresentata dal Piano strategico di Jesi ha probabilmente generato dei risultati significativi in termini di disseminazione dell'idea della cooperazione intercomunale tra i politici locali.

Oggi quindi il tema è posto ed è percepito come rilevante. Questo rende possibile il suo trattamento in termini operativi, ma ciò accresce ovviamente la responsabilità di chi si occuperà di alimentare la riflessione e lo sforzo progettuale attorno ad esso, perché una forte attenzione chiede di essere sostenuta da risultati concreti.

La strategia di *institution design* del Progetto Sistema prevedeva in un primo momento un'articolazione su due ambiti:

1. Un ambito più aderente alle attività del Progetto Sistema, cui avrebbero dovuto partecipare i soggetti già individuati come componenti del relativo Tavolo di lavoro del Piano strategico, opportunamente allargato a nuovi attori, per intercettare tutte le risorse (di conoscenza, tecniche, politiche, ecc.) necessarie ad un efficace trattamento di una politica multidimensionale. Questo ambito avrebbe dovuto assumere il compito di svolgere un'attività di riflessione, accompagnamento, valutazione e formulazione di proposte per orientare il processo di implementazione del Progetto Sistema. Avrebbe dovuto costituire, quindi, l'arena con la quale i responsabili dell'Amministrazione comu-

nale di Jesi si sarebbero confrontati costantemente per tenere sotto controllo lo sviluppo del Progetto Sistema.

2. Un secondo ambito, più ampio, avrebbe dovuto essere composto da alcuni degli attori coinvolti nelle prime fasi del Piano strategico. A questa arena sarebbero stati restituiti i passi in avanti compiuti dal Progetto Sistema, al fine di identificare con loro ipotesi per mantenere le connessioni tra la dimensione d'area vasta e la dimensione della città e per generare ulteriori azioni di sviluppo che fossero maturati per Jesi grazie all'attuazione del Progetto Sistema.

Queste prime ipotesi formulate all'inizio del percorso sono state poi cambiate in corso d'opera, per una serie di ragioni fondamentali:

- la prima ragione era quella di includere tra gli attori di riferimento del Progetto Sistema anche i soggetti rappresentativi dell'insieme della Vallesina, oltre a Jesi e ai rappresentanti di Provincia e Regione e delle autonomie funzionali;
- la seconda era introdurre delle personalità politiche significative come interlocutori privilegiati del Progetto, in modo tale da strutturare un partenariato articolato su due momenti: uno più di natura tecnica e l'altro più di natura politica;
- la terza era incorporare nelle strutture di pilotaggio anche i sindaci della Vallesina, per coinvolgere sin da subito i più diretti responsabili delle politiche locali

4.1 Il Forum dei sindaci e il Tavolo tecnico

La definizione che ha poi assunto la struttura del partenariato è stata dunque la seguente:

1. Un tavolo tecnico formato dai rappresentanti tecnici delle Amministrazioni comunali, della Provincia e della Regione e dai rappresentanti delle agenzie funzionali operanti nell'area (dall'Ente Porto, all'Aerodora; dalla società Quadrilatero alla società Interporto, al Consorzio Zipa).

2. Un tavolo politico, formato dai sindaci della Vallesina, che ha poi conosciuto una significativa evoluzione in termini di allargamento ad altri territori.

Nel corso del Progetto Sistema sono stati effettuati sette incontri: 1 tavolo tecnico, 1 incontro con rappresentanti delle tre città con progetti finanziati dal Ministero delle infrastrutture, 1 incontro congiunto Tavolo tecnico e Tavolo politico e 4 Forum dei sindaci.

- 14 dicembre 2005 – Tavolo tecnico
- 23 febbraio 2006 – Incontro tecnico tra i Comuni di Jesi, Ancona, Fabriano
- 21 aprile 2006 – Incontro congiunto Tavolo tecnico e Tavolo politico (Convegno Zipa)
- 11 maggio 2006 – Forum dei sindaci
- 8 settembre 2006 – Forum dei sindaci
- 7 febbraio 2007 – Forum dei sindaci
- 27 marzo 2007 – Forum dei sindaci

Nello stesso periodo di tempo si sono anche svolte interviste e tenuti colloqui con una serie di interlocutori, allo scopo sia di conoscere le loro posizioni e punti di vista con riferimento ai temi dello sviluppo territoriale, sia di socializzare i contenuti del Progetto Sistema nel corso

della sua evoluzione e tentare di fidelizzare altri attori.

La gestione del processo partenariale, infatti, ha avuto un andamento incrementale.

All'inizio si sono svolti soprattutto incontri tecnici, perché occorre restituire a una pluralità di soggetti (già contattati per i lavori del Piano strategico e intervistati nelle primissime fasi del Progetto Sistema) le prime ipotesi del lavoro e i prodotti che via via venivano elaborati (a cominciare dall'Atlante delle politiche e dei progetti). Successivamente, si sono progressivamente affiancati gli incontri di natura politica. Avendo cominciato ad intervistare una serie di sindaci della Vallesina, è emerso un significativo interessamento dei leader politici locali ad essere coinvolti nel Progetto e a trovare una occasione collettiva (come il Forum dei sindaci) per poter discutere di questioni di sviluppo territoriale, confrontando le relative opzioni, le criticità specifiche di ogni territorio, le prospettive di sviluppo comuni, i problemi da affrontare insieme.

Occorre ammettere che, in un progetto fortemente sperimentale come il Progetto Sistema, al principio era abbastanza chiaro il sistema di interazione, mentre i risultati concretamente ottenibili erano in larga misura da scoprire nel corso del processo. Durante il lavoro, ci si è resi conto che il tema della costruzione di una strategia congiunta per l'area della Vallesina era ormai maturo nella percezione degli attori locali e che quindi la scommessa del Progetto poteva trovare un terreno fertile di confronto e di discussione progettualmente orientata, dando luogo a risultati significativi.

4.2 Gli esiti del processo partenariale

Il processo partenariale sviluppato all'interno del Progetto Sistema ha dato luogo ad una serie di esiti. Come di norma si tende a fare, essi possono essere ricondotti a tre categorie:

- Prodotti, intendendo gli esiti materiali generati dal processo (documenti, atti ufficiali, strutture organizzative che si sono costituite, ecc.).
- Risultati, alludendo agli esiti più complessivi del processo, agli effetti che si volevano indurre e che si sono davvero dispiegati, ma anche agli esiti inattesi o non intesi emersi nel corso del processo.
- Impatti, intendendo gli effetti sul network degli attori, gli esiti in termini di riconfigurazione, cambiamento di ruolo da parte di alcuni attori, ingresso di nuovi attori, ridefinizione del problema, ecc.

Prodotti

I primi prodotti importanti da citare sono le istituzionalizzazioni: del Forum dei sindaci (senz'altro il risultato più significativo e quello più maturo di tutto il processo), del Tavolo dei soggetti tecnici e delle agenzie funzionali, del Tavolo tra Jesi, Ancona e Fabriano (in quanto città detentrici di tre progetti importanti supportati dal Ministero delle infrastrutture).

In termini di documenti, i prodotti più significativi sono due: il primo è la lettera inviata al Ministro Di Pietro in occasione della visita nella Regione Marche compiuta nel settembre 2006, che aveva l'obiettivo di definire con i responsabili regionali un'agenda condivisa per le priorità infrastrutturali. Il secondo è ovviamente il Patto dei sindaci della Vallesina e delle aree contermini, siglato il 27 marzo 2007, che costituisce un risultato molto significativo, soprattutto perché rappresenta

anche un “evento” nella comunità locale, sollecita un posizionamento da parte degli altri livelli di governo (Provincia e Regione) e probabilmente produrrà effetti significativi anche all'esterno, in quanto non è materia quotidiana che oltre venti sindaci di un territorio decidano di sottoscrivere un documento unitario per impegnarsi reciprocamente a discutere e confrontarsi sui temi dello sviluppo futuro della loro area.

Patto dei Sindaci per lo sviluppo dei territori dell'Esino e delle aree contermini

I Sindaci dei territori dell'Esino e delle aree contermini, comprendendo in questa dizione un territorio ampio, che si estende alla valle del Misa e che mantiene interrelazioni funzionali e culturali con quello più ristretto della Vallesina, a conclusione dell'esperienza del Progetto Sistema,

Riconoscono il valore della cooperazione tra amministrazioni comunali come modalità innovativa per trattare efficacemente temi e problemi di area vasta. I problemi di governo del territorio che si pongono alle amministrazioni comunali sono interconnessi e le decisioni dei singoli comuni hanno spesso effetti e ricadute sui territori dei comuni contermini.

La cooperazione tra Comuni è anche l'occasione per mettere a fuoco temi, problemi e opportunità di azione congiunta secondo una logica di governance multilivello, e per sperimentare accordi con i livelli istituzionali superiori (come la Provincia e la Regione) anche come strumento di interlocuzione e raccordo con le politiche e i programmi di scala nazionale e comunitaria.

Per queste ragioni, concordano nel rendere stabile il Forum dei Sindaci che si è costituito in occasione del Progetto sistema, come modalità permanente di consultazione tra Amministrazioni comunali e di auspicabile coordinamento sulle politiche di prerogativa comunale ma che hanno effetti sull'area vasta, in primis quelle ambientali, per il paesaggio, per lo sviluppo produttivo, per la mobilità.

Concordano inoltre sull'opportunità di proseguire nell'esperienza del Tavolo tecnico tra i soggetti che hanno competenze sulle politiche di area vasta (amministrazioni pubbliche e agenzie funzionali), già attivato nell'ambito del Progetto sistema, da affiancare al Forum come interlocutore tecnico.

Identificano, sin da subito, alcuni temi sui quali il Forum e il Tavolo tecnico saranno chiamato a confrontarsi, al fine di giungere a posizioni condivise e alla definizione di progetti congiunti tra Amministrazioni comunali, con possibilità di concorrere ai finanziamenti regionali, nazionali, comunitari. I temi, che riguardano aspetti cruciali di sostenibilità, qualificazione ambientale e sviluppo economico dei territori dell'Esino e delle aree contermini, sono:

1. il fiume: l'assetto e il rischio idrogeologico, valore ambientale e uso pubblico;
2. la produzione: le prestazioni ambientali delle aree produttive
3. il paesaggio: la produzione agricola e i valori storici e ambientali
4. la mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale

5. la logistica e i flussi: uno snodo territoriale efficiente e sostenibile: integrazione tra porto, interporto, aeroporto

Incaricano il Comune di Jesi di svolgere funzioni di segreteria e coordinamento del Forum e del Tavolo tecnico, e di alimentare il sito web www.corridoioesino.it, per dare conto delle loro attività e dei temi che vi verranno trattati.

Si riservano infine di valutare, nel corso dello sviluppo delle attività, ulteriori modalità di rafforzamento e qualificazione della cooperazione tra i diversi attori.

Risultati

In termini di risultati, in larga parte non attesi all'inizio del Progetto Sistema, vanno segnalati due elementi: il ritorno del tema della cooperazione intercomunale nell'agenda politica locale e la ridefinizione dei confini dell'Esino, per effetto della aggregazione al Forum dei sindaci dei Comuni della Valle del Misa e dell'Unione.

Impatti

Un primo risultato importante in termini di impatti sul sistema degli attori è che i Comuni dell'Esino e delle aree contermini si incontrano e possono aspirare a diventare interlocutori di Provincia e Regione nella costruzione delle politiche di sviluppo territoriale. È una novità importante, che potrebbe porre questo territorio tra le esperienze di concertazione inter-istituzionale più avanzate nel panorama italiano: una iniziativa nata al livello centrale (il Progetto Sistema è finanziato dal Ministero delle Infrastrutture), trova nel livello locale una fertile occasione di ritematizzazione e di significativa connessione con altre iniziative sempre promosse al livello centrale (i programmi per Fabriano e Ancona), con forme di azione in essere (il progetto Zipa Verde), con altri strumenti e opportunità che già si danno o si profilano nel territorio (dall'Aerca all'Arstel, alla nuova programmazione dei fondi strutturali).

L'altro elemento di impatto importante è il fatto che il Comune di Jesi è tornato nella condizione di poter svolgere un ruolo nei confronti delle politiche territoriali, dopo una fase nella quale tradizionali appartenenze e geografie (Jesi e i suoi Castelli) sembravano denunciare assetti non più rispondenti al dinamismo della Vallesina e dei suoi centri.

4.3 Come costruire il futuro del Parco delle attività dell'Esino

La prospettiva che si apre a conclusione del Progetto Sistema è quella di consolidare una esperienza-pilota, strutturando un partenariato in grado di trasformare un progetto speciale in una politica territoriale. L'obiettivo sostantivo è costituire una politica complessiva per la Vallesina. In altre parole, a valle del Progetto Sistema, si tratta di mettere in campo una strategia di sviluppo di questo territorio che sappia trattarne le molteplici dimensioni (infrastrutturali, ambientali, economico-sociali, ecc.) secondo una logica integrata. Occorre rendere la Vallesina un sistema territoriale interconnesso, valorizzando i punti di forza, trattando le criticità rilevanti e integrando prospettive di sviluppo infra-

strutturale e logistico con la necessaria attenzione alla salvaguardia ambientale e alla valorizzazione degli ingenti patrimoni locali.

Il punto di partenza del ragionamento è che, per costruire una politica pubblica, occorrono almeno tre condizioni:

- che sia stato ben identificato il problema che la politica è chiamata a trattare;
- che siano identificati i dispositivi e le procedure adeguati per pilotare il processo;
- che almeno un attore se ne faccia promotore e sia interessato e tenere in tensione il suo processo di costruzione e gestione.

Su queste tre condizioni occorrerà lavorare per dare gambe al processo di partenariato avviato all'interno del Progetto Sistema.

Il problema: la costruzione della Città dell'Esino

Il Patto siglato dai Sindaci alla fine di marzo contiene una definizione implicita del problema che il partenariato deve affrontare. Esso infatti riconosce la necessità della cooperazione dal fatto che “i problemi di governo del territorio che si pongono alle amministrazioni comunali sono interconnessi e le decisioni dei singoli comuni hanno spesso effetti e ricadute sui territori dei comuni contermini”.

Si tratta, come si vede, di una definizione tutta spostata sugli aspetti “di processo” che però non dice nulla sugli aspetti “di contenuto”, cioè su quali siano le criticità sostantive che la politica di sviluppo della Vallesina dovrebbe affrontare.

Non è questa la sede per entrare nel merito di una elencazione delle criticità da affrontare. Piuttosto è opportuno tentare una definizione del problema di *policy* che sia rilevante sotto due aspetti: possa essere riconosciuto come pertinente dagli attori; sia innovativo, capace di ridefinire il modo consueto di guardare ai temi dello sviluppo territoriale.

Potremmo allora dire che il problema principale di una politica di sviluppo per l'ambito dell'Esino risiede in una serie di asimmetrie:

- tra una logica di sviluppo tutta basata sull'incremento degli spazi per logistica, infrastrutture e produzione, e la qualità (ma anche la fragilità) dei quadri ambientali;
- tra forti radicamenti locali e identità di campanile e un territorio fruito come se ormai fosse una città estesa: si risiede in un centro, si lavora in un altro, si fa lo shopping in un terzo, si pratica lo sport in un altro ancora, e la fidanzata/il fidanzato lo si ha chissà dove;
- tra progetti di rafforzamento delle reti lunghe che cercano localmente i propri appoggi (si pensi al Progetto Quadrilatero) e progetti che invece sono fortemente radicati e che però possono trovare ulteriore sviluppo mediante connessioni con dimensioni sovralocali (si pensi ai programmi Leader e all'azione del Gal);
- tra una iper-rappresentazione delle domande locali e localistiche (secondo un processo che non è certo tipico di questo territorio), che ormai sono confinate non più solo al Comune, ma addirittura al borgo, al quartiere, all'isolato, alla strada, al cortile, e un'analoga iper-rappresentazione di prospettive il cui impatto territoriale non è del tutto esplicito (o funziona solo come richiamo retorico): dalla riorganizzazione dei distretti, alla delocalizzazione industriale, alla Vallesina come “porta verso i Balcani”.

La questione è come riorientare queste asimmetrie, lavorando alla definizione di una ipotesi di lavoro che possa funzionare come “campo strategico” dove metterle positivamente in tensione.

L'ipotesi di lavoro è che si possa definire tale campo strategico come la "Città dell'Esino", intendendo con questa espressione un ambito che riconosce nel fiume la sua struttura di riferimento, non necessariamente coincidente con la Vallesina, che può essere più ampio (a ricomprendere anche le vallate contermini). In ogni caso, la Città dell'Esino allude soprattutto alla scala territoriale da cui guardare ai problemi, una scala intermedia tra un localismo asfittico e un regionalismo senza territorio, che può offrire un frame fertile per molteplici usi:

- per costruire forme di azione che cercano radicamenti adeguati (dalle Arstel fino a progetti di ambito anche più specifico, come l'Ecodistretto rurale);
- per interpretare in chiave "urbana" (cioè necessariamente integrata) politiche che al momento paiono puramente settoriali (mobilità, logistica, ma anche sviluppo economico e ambiente);
- per valutare le coerenze, le criticità, gli impatti possibili dei grandi progetti rispetto al livello di "urbanità" dell'area;
- per considerare i bisogni di coloro che abitano la città dell'Esino come espressi da cittadini di un territorio fatto di più Comuni (continuando a lavorare su aspetti come quello dell'integrazione dell'offerta dei servizi).

I temi strategici per il partenariato

Le attività del Progetto Sistema hanno consentito di identificare 5 grandi temi operativi, già contenuti nel Patto dei sindaci, che occorre declinare come altrettanti terreni di lavoro per la costruzione della Città dell'Esino:

- il fiume: l'assetto e il rischio idrogeologico, il valore ambientale e l'uso pubblico;
- la produzione: le prestazioni ambientali delle aree produttive
- il paesaggio: la produzione agricola e i valori storici e ambientali
- la mobilità: l'integrazione dei modi di trasporto e la sicurezza stradale
- la logistica e i flussi: l'integrazione tra porto, interporto, aeroporto

Dispositivi per pilotare il processo

Il punto da cui partire è che il Progetto Sistema ha già prodotto delle arene strutturate di discussione e di orientamento del lavoro partenariale: il Forum dei sindaci, il Tavolo dei soggetti tecnici e delle agenzie funzionali, il Tavolo delle tre città che beneficiano di progetti finanziati dal Ministero delle infrastrutture (Jesi con Progetto Sistema, Ancona con Porti e Stazioni, Fabriano con Piano strategico e Piano della mobilità). Si tratta dunque di valutare, nella prospettiva del consolidamento del network, come eventualmente integrare o modificare queste stesse arene.

Di seguito, si formula una ipotesi di disegno istituzionale che cerca di rispondere a questa questione.

1. Il soggetto responsabile di costruire la politica di sviluppo territoriale dell'Esino rimane il Forum dei sindaci. Ad esso spetta il compito di esprimersi sui contenuti, di valutarne gli esiti, di riorientarne gli obiettivi.

2. Per poter funzionare, il Forum dei sindaci ha bisogno di una modalità strutturata di lavoro che orienti forma e contenuto delle attività. Per questo si propone una procedura permanente di consultazione. Il

proponente di qualunque progetto, iniziativa, piano o programma che abbia un impatto di natura territoriale (alla scala della Città dell'Esino o di una sua parte significativa) è invitato a procedere ad una consultazione formalizzata con il Forum. In altre parole, qualunque progetto rilevante, a valle dello studio preliminare e comunque precedentemente alla progettazione definitiva, deve essere presentato e discusso nel Forum dei Sindaci, attraverso una audizione pubblica dove il proponente, seguendo formati standard da stabilire, presenta obiettivi e contenuti essenziali del progetto. Alla conclusione della audizione, dovrebbe essere stesa una relazione nella quale far emergere i punti di consenso e di eventuale dissenso rispetto al progetto, oltre ai modi nei quali il proponente intende procedere.

I vantaggi di una simile operazione sarebbero:

- una visione più chiara delle posizioni in campo;
- la possibile raccolta di sostegni al progetto o comunque l'emersione anticipata dei conflitti;
- la costruzione della Città dell'Esino come ambito di scelte condivise, nel quale i progetti devono mostrare di generare impatti positivi allargati (o di mitigare gli eventuali impatti negativi);
- una maggiore conoscenza sugli effetti cumulativi delle differenti progettualità in campo;
- la collocazione di ogni singolo progetto entro un più generale quadro di senso.

3. La procedura formalizzata di consultazione non esclude (e anzi potrebbe essere un dispositivo propedeutico verso) un altro dispositivo più impegnativo per costruire una politica per la Città dell'Esino. Questo secondo dispositivo riguarderebbe la costruzione di una struttura collegiale con la partecipazione di una platea ampia di soggetti: attori istituzionali, forze economiche e sociali, associazioni, università, Camera di commercio, fondazioni bancarie, ecc. Si tratterebbe di una struttura con la missione di riflettere efficacemente sulle politiche di livello territoriale, che fissa le strategie desiderabili per la Città dell'Esino e che periodicamente produce un documento (un *policy statement* o addirittura un piano strategico) che contiene un piano di azione articolato in progetti di innovazione riconosciuti validi e necessari.

Gli obiettivi di questa struttura sarebbero quelli di promuovere progetti innovativi e di costruire una coalizione di attori in grado di sostenerli e di dare loro legittimità e risonanza.

Una struttura di questa natura assomiglia a quelle che in alcune esperienze americane si chiamano Urban center (iniziative analoghe si sono avute anche in Italia, a cominciare da quella pionieristica di Pesaro). Gli Urban center sono luoghi plurali, arene pubbliche strutturate di riflessione e confronto sulle politiche per la città, capaci di dare voce alle diverse articolazioni della società locale e di orientarle secondo una prospettiva di interlocuzione e confronto con le istituzioni pubbliche. Istituire un Urban center non è compito di poco conto e richiede una significativa maturazione del dibattito pubblico sulle politiche territoriali e una mobilitazione rilevante di alcuni attori-chiave: due condizioni che nella Vallesina si danno solo in parte.

Esso potrebbe cominciare a lavorare come supporto tecnico per istruire le presentazioni e le discussioni che si svolgeressero nell'ambito della procedura formalizzata di consultazione. La procedura immaginata, per poter funzionare infatti, ha bisogno di un soggetto che predisponga i materiali informativi dei progetti in discussione, istruisca la discussione attraverso un lavoro tecnico preliminare, organizzi e gestisca la discussione, elabori i report. Lo svolgimento di queste

funzioni potrebbero essere i prodromi di un Urban center.

In questo modo l'Urban center recupererebbe anche un'altra delle sue caratteristiche tradizionali: essere il luogo di deposito della progettualità territoriale, l'archivio dei documenti (cartografici, fotografici, ecc.), lo spazio espositivo per mostre sul territorio e sul suo futuro, ma anche il luogo dove i progetti è possibile conoscerli, discuterli e valutarli.

Il promotore: la figura del direttore

Il successo di una politica di sviluppo per la Città dell'Esino risiede nel fatto che esista un soggetto in grado di raccogliere l'eredità del Progetto Sistema, che inneschi il processo della sua evoluzione verso la prospettiva delineata, che si incarichi di coinvolgere e mobilitare gli altri attori, che si occupi di tenere in tensione il processo attivando l'Urban center e garantendogli lo start-up.

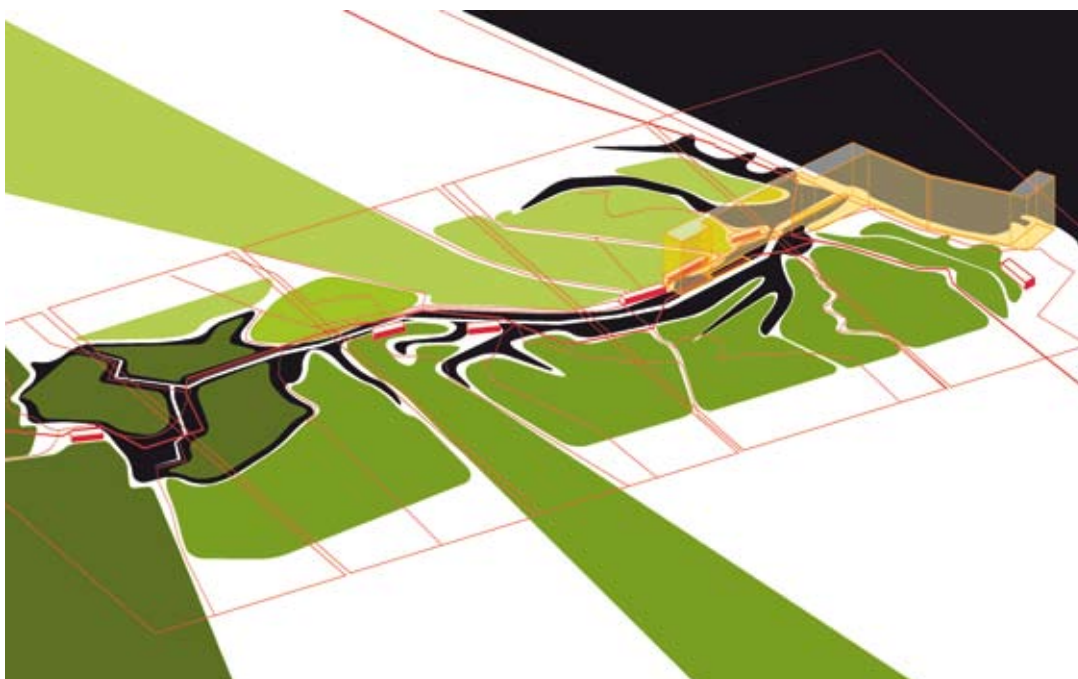
Questo attore non può che essere, per la storia del Progetto Sistema, il Comune di Jesi.

Tuttavia, se il Comune di Jesi deciderà di muoversi lungo questa strada, dovrà assicurare l'identificazione di un soggetto organizzativo che, nell'ambito di un progetto basato sul coinvolgimento di un vasto campo di attori (istituzioni, associazioni, agenzie funzionali, ecc.), ciascuno dei quali portatore di obiettivi propri, assuma come priorità il perseguimento degli obiettivi del Parco delle attività e presidi la definizione ed il continuo aggiornamento delle strategie di sviluppo con la messa in atto di strumenti adeguati. In sostanza, una struttura di management del processo.

E' necessario pensare ad una struttura molto agile, centrata attorno alla figura di un Direttore dell'Urban center, che progetti la struttura e il percorso del suo sviluppo, che in prospettiva istruisca le discussioni nell'ambito della procedura di consultazione (o della struttura collegiale prevista come sua possibile evoluzione), si occupi di generare nuove idee e progetti per il Parco delle attività, alimenti la riflessione collettiva su alcuni grandi temi strategici. Tale figura dovrebbe essere in grado di integrare competenze più chiaramente riferibili al contenuto del progetto (le politiche di sviluppo territoriale) con competenze "di processo" (capacità di gestire processi progettuali complessi) e competenze organizzative. Meno rilevante è, forse, la conoscenza del contesto territoriale, più facilmente acquisibile nello svolgimento delle attività previste, anche se la presenza già consolidata nella rete decisionale locale potrebbe rendere l'azione del direttore più efficace. Il direttore deve essere in grado di svolgere una funzione di regia del processo di sviluppo del Parco delle attività, governandone i contenuti e sapendosi muovere entro reti complesse.

5. Cinque temi strategici

Un'immagine di sintesi



Questa immagine di sintesi forte e allusiva vuole distinguersi dall'insieme dell'apparato iconografico usato in modo descrittivo per restituire le strategie che sono contemporaneamente tematiche e multiscalarì. E' uno schema territoriale interpretativo, decisamente "caricaturale", dove il fiume e il suo paesaggio sono l'elemento centrale e di connessione. Porto, aeroporto e interporto/scalo merci sono rappresentati come un unico "oggetto" interconnesso, alludendo alla necessaria costruzione dell'hub integrato, mentre la strategia relativa alla mobilità evidenzia la rete piuttosto che le direttrici.

Gli spazi della produzione sono trattati in forma essenziale per accostamento di piccoli elementi tridimensionali intercalati da lingue verdi. Sole e ombra distinguono i paesaggi in destra del fiume Esino e in sinistra.

L'intero territorio è ripartito in 5 riquadri che individuano altrettanti Campi dove si declinano le strategie del Progetto Sistema.

5.1 Il fiume Esino: la cura dell'assetto idrogeologico, il valore ambientale e l'uso pubblico

Il fiume Esino



Definizione del tema

Il fiume rappresenta paradossalmente, nel contesto della Città dell'Esino, l'elemento forse più negletto. Malgrado sia l'elemento morfogenetico, l'Esino non è mai stato oggetto di interventi unitari, ma ciascun tratto è stato trattato isolatamente, a volte con interventi di natura settoriale fortunatamente coordinati da un qualche disegno di scala superiore (ad esempio nel caso dei percorsi ciclabili).

Obiettivi

Inquadrare gli interventi per il fiume Esino (di ripristino ambientale, di cura dell'assetto idrogeologico, di valorizzazione come grande parco lineare) in una strategia complessiva in grado di enfatizzarne il carattere di integrazione.

Percorsi di azione attivabili

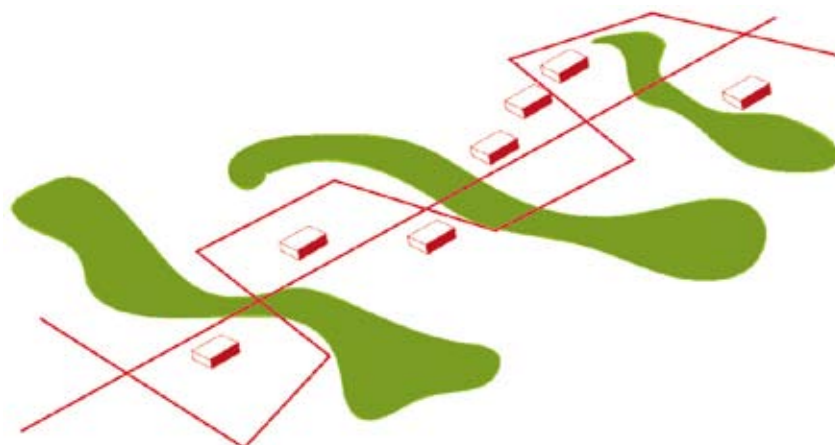
- Affrontare il rischio idrogeologico con adeguati interventi di ripristino di situazioni di naturalità e di messa in sicurezza.
- Sperimentare interventi di rinaturalizzazione delle aree di cava.
- Disegnare e promuovere la realizzazione di percorsi in grado di rendere praticabili e fruibili per l'uso pubblico porzioni sempre più consistenti dell'ambito fluviale.
- Costruire un Masterplan dell'Esino, che legga il fiume come una grande infrastruttura ambientale e suggerisca una strategia di reinvenzione del paesaggio fluviale.
- Costruire progetti d'area per specifiche parti del territorio attraversato dal fiume, mettendo a sistema diversi tipi di intervento: di ripristino ambientale, di rinaturalizzazione, di creazione di spazi pubblici, di messa in sicurezza, ecc.

Attori (coinvolti e coinvolgibili)

- Comuni dell'area
- Provincia di Ancona
- Regione Marche
- Associazioni ambientaliste
- Operatori economici

5.2 La produzione: prestazioni ambientali delle aree produttive

La produzione



Definizione del tema

La qualificazione ambientale delle aree produttive in un territorio delicato e di grande pregio come quello dell'Esino è uno dei temi più rilevanti per le politiche di sviluppo territoriale.

Il tema non tocca soltanto questioni attinenti alla mitigazione degli impatti o all'ottenimento di migliori prestazioni in termini ambientali delle zone della produzione, e neppure soltanto la migliore progettazione dello spazio e del sistema dell'accessibilità. Esso incrocia (come il Masterplan per Zipa Verde dimostra) questioni attinenti alla qualificazione del profilo produttivo delle aree (natura e cluster di appartenenza delle imprese insediate), alla qualificazione dei servizi offerti alle imprese (facilities e "servizi di condominio" adeguati alle domande che le imprese oggi esprimono).

Obiettivi

Costruire una strategia di sviluppo per l'Esino, che connetta dimensioni ambientali e aspetti di sviluppo locale dentro un unico quadro.

Percorsi di azione attivabili

- Costruire, sulla base del progetto di Zipa Verde, una strategia complessiva di qualificazione ambientale delle aree produttive.
- Monitorare l'andamento della realizzazione di Zipa Verde e trarre indicazioni per la eventuale replicabilità dell'esperienza anche in altri contesti dell'Esino.
- Promuovere occasioni di disseminazione e pubblicizzazione dell'esperienza.
- Favorire la messa in rete dell'esperienza di Zipa Verde con altre esperienze analoghe, italiane ed europee.

Attori (coinvolti e coinvolgibili)

- Consorzio Zipa
- Università Politecnica delle Marche
- Comune di Jesi
- Provincia di Ancona
- Regione Marche
- Camera di commercio
- Envi Park
- Associazioni ambientaliste

5.3 Il paesaggio: la produzione agricola e i valori storici e ambientali

Il paesaggio



Definizione del tema

L'area dell'Esino è un territorio di grande pregio ambientale e paesaggistico, che rappresenta anche una straordinaria risorsa dal punto di vista economico (si pensi solo al patrimonio rappresentato dalla produzione vinicola).

In molte aree italiane il tema della conservazione del paesaggio agrario e della costruzione di nuovi percorsi di sviluppo del territorio a partire dalle risorse che esso detiene è ormai maturo. Solo in parte è così anche nell'Esino, dove una importante presenza industriale rischia di mettere in secondo piano la rilevanza della dimensione, anche economica, del paesaggio storico.

Obiettivi

Rafforzare la prospettiva di un percorso di sviluppo basato sulle risorse del paesaggio agrario, favorendo la diffusione di pratiche di tutela e valorizzazione dei patrimoni storico-ambientali e, in prospettiva, la costruzione di un marchio Vallesina che funzioni come operatore di marketing territoriale.

Percorsi di azione attivabili

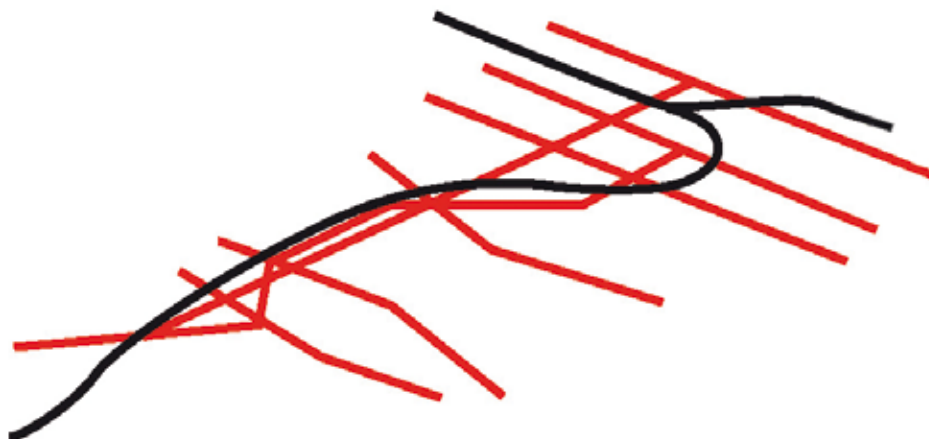
- Dare avvio ad alcune azioni-pilota nel campo della valorizzazione del paesaggio agrario come risorsa economica, a cominciare dall'Ecodistretto rurale.
- Promuovere un programma di marketing territoriale della Vallesina fondato sulla qualità del paesaggio storico.

Attori (coinvolti e coinvolgibili)

- Comuni dell'area
- Provincia di Ancona
- Regione Marche
- operatori agricoli, operatori del turismo, operatori del mercato immobiliare
- associazioni ambientaliste e degli agricoltori
- Gal Colli Esini

5.4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale

La mobilità



Definizione del tema

Nel dibattito pubblico, si afferma spesso che la priorità per lo sviluppo dei territori (Vallesina compresa) consiste nell'incremento della dotazione infrastrutturale. Questa opzione richiede di essere associata a politiche di gestione che integrino le modalità di trasporto, mettano in sicurezza le infrastrutture, favoriscano la mobilità sui modi di trasporto a minor impatto ambientale e sociale, ecc.

Nel caso della Vallesina in particolare, questi sembrano i temi principali: la messa in sicurezza di alcuni assi (a cominciare dalla SS76) e l'integrazione dei modi di trasporto.

Obiettivi

Agire sugli aspetti gestionali per migliorare l'organizzazione della mobilità come elemento di una più generale strategia di miglioramento dei livelli di vivibilità del territorio.

Percorsi di azione attivabili

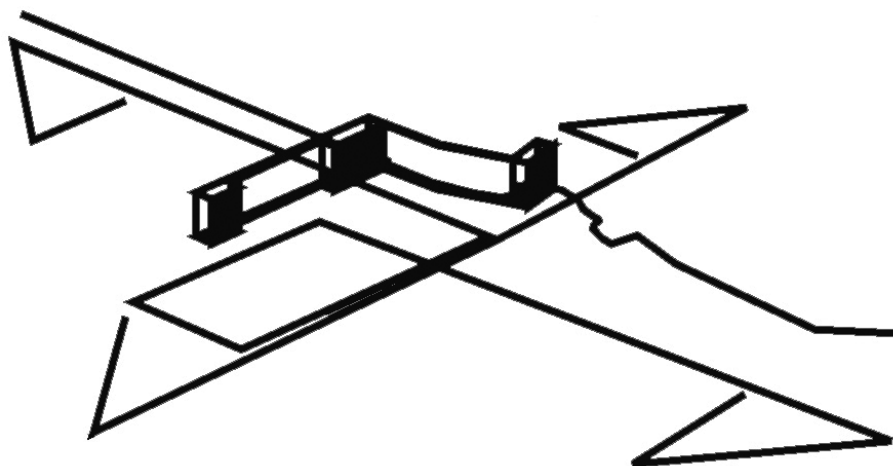
- Promuovere un programma di interventi per la messa in sicurezza della ss76.
- Dare impulso alla realizzazione della rete del trasporto pubblico locale.
- Definire una strategia generale di promozione della "mobilità gentile" (lenta, sicura, ciclopedonale) nell'ambito dell'Esino.

Attori (coinvolti e coinvolgibili)

- Comuni dell'area
- Provincia di Ancona
- Regione Marche
- Anas
- Società di gestione del trasporto (gomma e ferro)

5.5 La logistica e i flussi: uno snodo territoriale efficiente e sostenibile. Integrazione fra porto, interporto e aeroporto

La logistica e i flussi



Definizione del tema

La sviluppo della logistica e la migliore integrazione tra differenti infrastrutture di trasporto (porto, aeroporto, interporto) sembrano condizioni per impostare una strategia di sviluppo dell'area dell'Esino. In particolare, sembra necessario dare seguito alle ipotesi di integrazione funzionale tra infrastrutture con la costruzione di sinergie tra organizzazione della logistica e distribuzione nel distretto produttivo contenute nel Progetto Sistema.

Obiettivi

Dare avvio, attraverso primi interventi concreti, al disegno di integrazione tra infrastrutture logistiche, ancorando le politiche di sviluppo della logistica alle reali necessità e opportunità del territorio.

Percorsi di azione attivabili

- Costruire un progetto di eccellenza per la logistica, l'integrazione modale e la connessione con lo sviluppo del distretto produttivo, che candidi l'area dell'Esino a diventare laboratorio di innovazione su un tema di frontiera dello sviluppo territoriale

Attori (coinvolti e coinvolgibili)

- Comuni dell'area
- Provincia di Ancona
- Regione Marche
- Anas
- Consorzio Zipa
- Interporto Marche S.p.A.
- RFI – Trenitalia Divisione Cargo
- Autorità Portuale
- Aerdorica S.p.A.
- Associazioni datoriali
- Organizzazioni Sindacali

PARTE 2:

Linee guida

6. Cinque campi territoriali per integrare le strategie

Lo Scenario strategico deve definire un'immagine al futuro del territorio, adeguato rispetto alle prospettive possibili e auspicabili, capace di generare ulteriori ipotesi di crescita.

Esso è centrale per il perseguimento della strategia entro cui si muove il Progetto Sistema, perché raccorda l'insieme delle azioni e le finalizza rispetto alla prospettiva di mantenere una riflessione costante sullo sviluppo del Parco delle attività.

Lo scenario strategico, dunque, parte dalle progettazioni e dall'implementazione delle azioni in corso con l'obiettivo di costruire una politica complessiva per la Città dell'Esino, che possa essere condivisa dagli attori e rafforzare il partenariato.

Esso si costruisce:

- individuando 5 temi strategici per la costruzione del parco delle attività
- declinando i 5 temi nei 5 campi territoriali che contraddistinguono il Parco
- promuovendo la costruzione partenariale del Parco attraverso specifiche linee guida.

5 temi strategici

I 5 temi strategici individuati dallo scenario sono:

Il fiume Esino: la cura dell'assetto idrogeologico; il valore ambientale e l'uso pubblico

La produzione: le prestazioni ambientali delle aree produttive

Il paesaggio: l'innovazione della produzione agricola; i valori storici e ambientali

La mobilità: l'integrazione dei modi di trasporto; la sicurezza stradale

La logistica e i flussi: l'efficienza sostenibile di uno snodo territoriale; l'integrazione tra porto, interporto, aeroporto.

5 campi territoriali

I campi territoriali sono intesi come contesti chiave per densità e rilevanza delle trasformazioni e sono individuati con l'obiettivo di mostrare la possibile integrazione tra differenti attività e paesaggi del Parco.

- *A – La foce dell'Esino e la costa da Falconara ad Ancona*
potenziamento infrastrutturale e accessibilità alle attività del Parco
- *B – La valle del sole e dell'ombra di Jesi*
tutela ambientale e trasformazione delle attività nel/del Parco

- *C – La valle stretta di Castelplanio e Monte Roberto*
valorizzazione del paesaggio e qualificazione delle produzioni tipiche del Parco
- *D – Le incisioni e il versante appenninico*
riqualificazione dei paesaggi feriti e potenziamento dell'accessibilità al territorio del Parco
- *E – La sinclinale di Fabriano*
potenziamento dell'accessibilità e innovazione qualitativa delle attività produttive del Parco.

Linee guida

Le Linee guida hanno il compito di riassumere obiettivi e caratteristiche prestazionali relative ai progetti in fase di definizione e a quelli in previsione, prevedibili o auspicabili, fornendo indicazioni operative. Esse garantiscono efficacia alle previsioni della pianificazione e costituiscono, insieme allo Scenario, un riferimento e un patrimonio di indicazioni progettuali preliminari, utili ai diversi soggetti che governeranno le trasformazioni.

All'interno dei 5 campi territoriali, in coerenza con i 5 temi strategici, vengono individuate e selezionate alcune trasformazioni incisive e *proposte progettuali rilevanti (i campioni)* che, nell'insieme, sono in grado di "guidare" e/o fare decollare la costruzione del Parco delle attività.

Per ognuno dei "campioni" vengono specificate le linee guida che restituiscono, in forme diverse (*indirizzi, buone pratiche, progetti*), alcune ragionate proposte per l'integrazione tra attività, sia esistenti sia previste, e contesti, consentendone un corretto inserimento territoriale, un'adeguata dotazione infrastrutturale, una appropriata sostenibilità ambientale e una opportuna armonizzazione paesistica.

Indirizzi, buone pratiche e progetti sono tre tipologie di linee guida che attribuiscono diversi pesi alle proposte progettuali, che si distinguono per incisività, approfondimento e finalità.

Sono *Indirizzi* le indicazioni di buon comportamento progettuale per trattare il problema (buon senso)

Sono *Buone pratiche* esempi, riferimenti, suggestioni visive di buona progettazione e buona applicazione (buon senso applicato)

Sono *Progetti* masterplan, studi di fattibilità, soluzioni definite che costituiscono riferimento per la realizzazione e l'implementazione delle opere nel Parco delle attività (buon senso tecnicamente tradotto).

La redazione delle Linee guida ha fatto tesoro:

- dei contributi specifici sui temi infrastrutturali e paesaggistici
- del confronto con i partners avvenuto attraverso i Tavoli di lavoro
- di una ricerca relativa ad esperienze di comprovata qualità ed efficacia condotte in altri contesti, nazionali e non (le cosiddette *best practices* - buone pratiche, raccolte in dossier tecnici opportunamente organizzati)
- della comprensione del quadro territoriale generale acquisita con il lavoro dell'Atlante delle politiche e dei progetti

- degli esiti del Progetto Corale relativamente alla progettazione di Zipa verde.

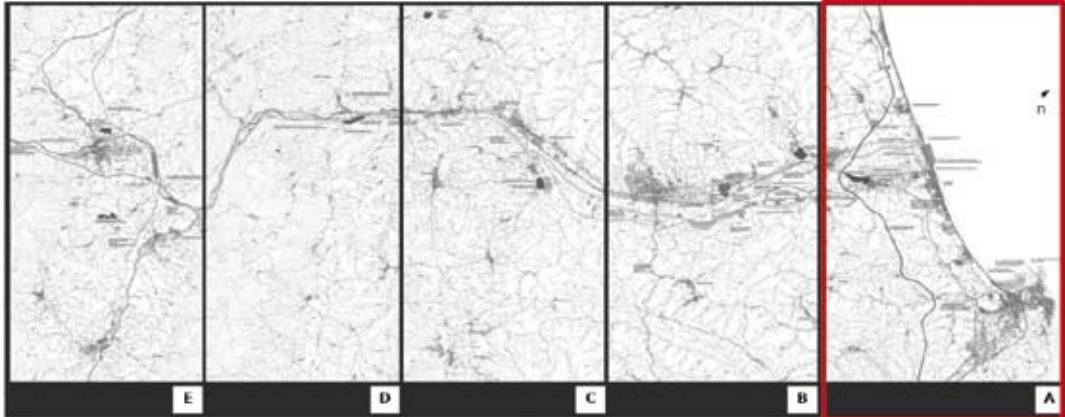
Trattamento dei campi territoriali

Per ogni campo territoriale si evidenziano:

- L'inquadramento (La localizzazione del campo territoriale nel Corridoio Esino)
- Lo sfondo descrittivo-interpretativo (Le caratteristiche e le proprietà specifiche del campo territoriale: gli elementi strutturanti, i caratteri identitari, i sistemi territoriali, il rischio idrogeologico)
- Criticità e Opportunità
- Strategie e Obiettivi specifici
- Linee guida (Indirizzi, Buone pratiche, Progetti)

6.1
Campo territoriale A
La foce dell'Esino e la costa
da Falconara ad Ancona

Il campo territoriale A



La sinclinale di Fabriano:

Potenziamento dell'accessibilità e innovazione qualitativa delle attività produttive del parco

Le incisioni e il versante appenninico:

riqualificazione dei paesaggi feriti e potenziamento dell'accessibilità al territorio del parco

La valle stretta di Castelplanio e Monteroberto:

valorizzazione del paesaggio e qualificazione delle produzioni tipiche del parco

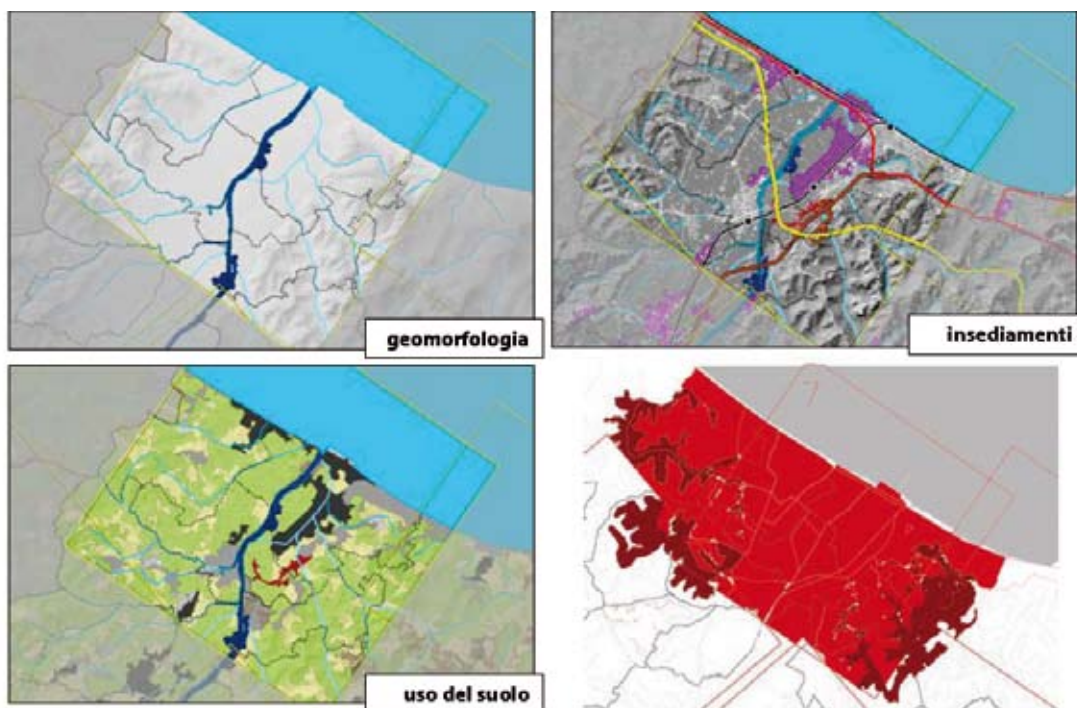
La valle del sole e dell'ombra:

tutela ambientale e trasformazione delle attività nel/del parco

La foce dell'Esino e la costa da Falconara ad Ancona:

potenziamento infrastrutturale e accessibilità alle attività del parco



Gli elementi strutturanti

La struttura idrogeologica attuale del tratto della foce è l'esito di profonde alterazioni antropiche: canali di accumulo, salti di quota artificiali per le centrali idroelettriche, captazioni per l'irrigazione.

Il territorio della valle e della piana costiera è caratterizzato dalla presenza conurbazioni lineari e grandi insediamenti industriali e dalle reti infrastrutturali che in corrispondenza della foce dell'Esino trovano nodi significativi. L'A14, la SS16, la SS76, la linea ferrovia Roma-Ancona e quella Bologna-Taranto. L'omologazione e la semplificazione del paesaggio agrario dovuti allo sviluppo di una agricoltura intensiva hanno portato alla perdita di elementi paesaggistici importanti quali le siepi, i filari a bordo campo con una riduzione della funzionalità ecologica e della continuità ambientale.

I caratteri identitari

La foce

L'organizzazione di un nodo ambientale e infrastrutturale;
tra sovrapposizione e integrazione



> La zona definita AERCA

Tra gli eventi di maggior rilievo va ricordato il decreto che recentemente l'ha riconosciuta quale Area ad Elevato Rischio Ambientale, aprendo una stagione di rinnovata progettualità a carattere ambientale ad opera di Comuni ed Enti sovraordinati.

Tali vivace stagione progettuale deve trovare ora maggiore organicità e sistematicità in termini di risorse/priorità.

società



La bonifica dell'area della foce, avvenuta ad opera dei cistercensi insediati nell'abbazia di Chiaravalle, ha strutturato l'area per massimizzare la produzione agricola e manifatturiera (tabacchi).

Ad oggi tale struttura è quasi irriconoscibile, solcata da pesanti e numerose vie di comunicazione di livello nazionale, e occupata dall'aeroporto, dalla raffineria, etc...

> Stratigrafia storica significativa
L'infrastrutturazione contemporanea



storia

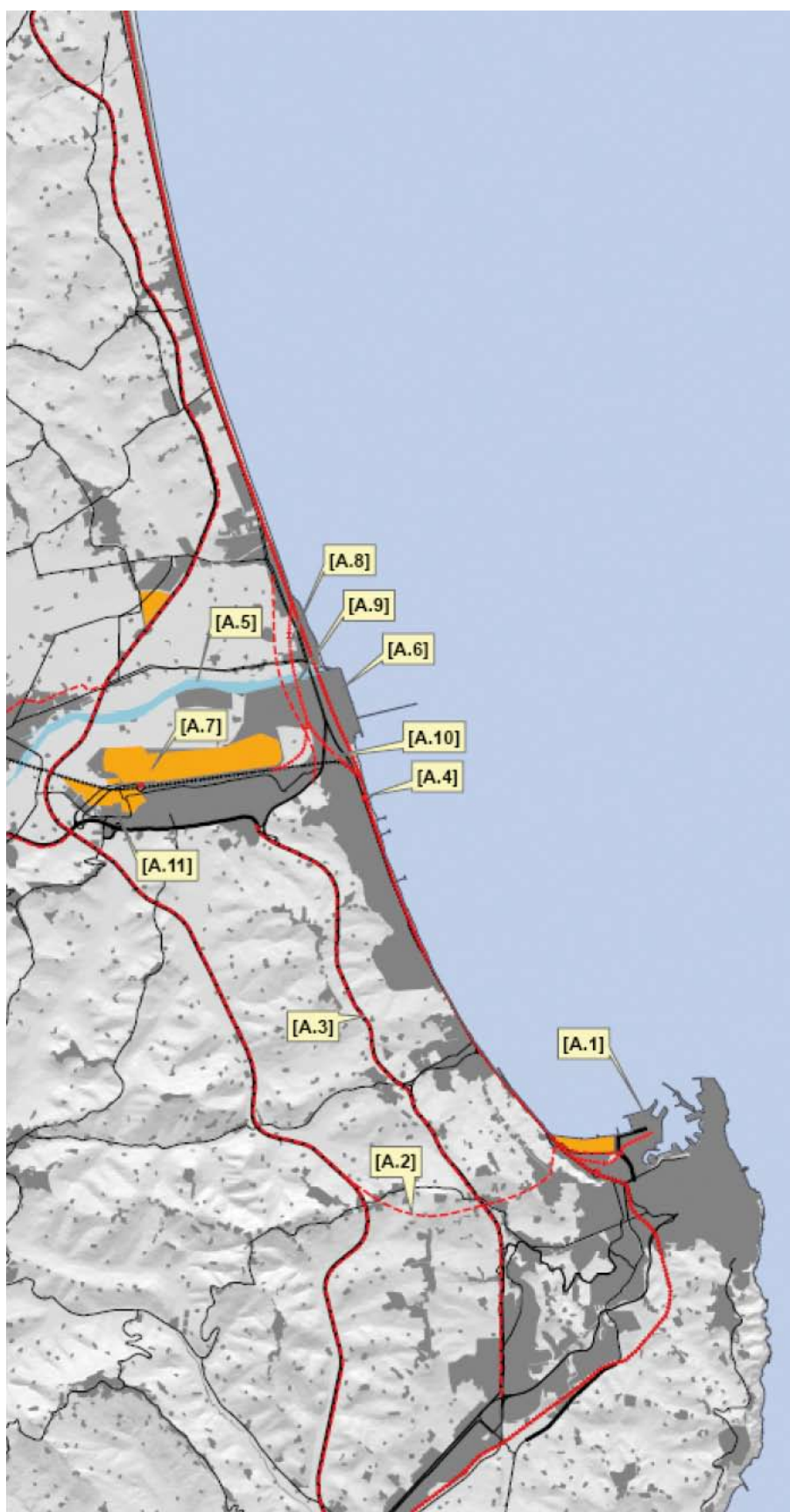
La bonifica dell'area della foce, avvenuta ad opera dei cistercensi insediati nell'abbazia di Chiaravalle, ha strutturato l'area per massimizzare la produzione agricola e manifatturiera (tabacchi). Numerosi sono ancora i mulini e le case coloniche che ricordano questa organizzazione territoriale.

Ad oggi però la struttura territoriale nel suo insieme è quasi irriconoscibile. In primo luogo è solcata da pesanti e numerose vie di comunicazione di livello nazionale, ed è occupata dall'aeroporto che serve tutta la Regione Marche, dalla raffineria di petroli dell'API, etc.

L'alveo fluviale appare inoltre come "compresso" tra importanti conurbazioni a carattere lineare ed intensivo: Falconara, Castelferretti, Chiaravalle.

Questi centri urbani stanno tuttavia recentemente cominciando a instaurare un rapporto virtuoso con il fiume attraverso la cura degli argini, la sistemazione di percorsi per la fruizione nel tempo libero, il monitoraggio della qualità delle acque.

I campioni



Criticità e Opportunità - Strategie e Obiettivi specifici

n	Nome campione [n° atlante prog]	Criticità	Opportunità
A.1	Completamento e ampliamento della piattaforma logistica e produttiva del Porto di Ancona [411], realizzazione raccordo ferroviario con la stazione di Ancona [210], ampliamento del porto turistico e peschereccio [410]	Deboli connessioni infrastrutturali e scarsità di spazi e servizi per le merci. Le dimensioni delle aree libere per la movimentazione del traffico e la configurazione di attracchi e spazi per stoccaggio e movimentazione merci non garantisce la possibilità di espandere ed incrementare i traffici e di potenziare il ruolo del porto. La connessione ferroviaria è poco funzionale alle banchine e le deboli connessioni stradali costituiscono un limite evidente della funzionalità della piattaforma. Inoltre le interazioni con la città si configurano più problematiche che nel passato proprio per l'incremento dei traffici indotti e l'incompatibilità di alcune funzioni portuali.	Possibilità di adeguamento e modernizzazione del porto come hub intermodale a servizio del territorio. Il potenziamento e l'integrazione di spazi e servizi e le possibili interazioni con interporto e aeroporto, configurano la piastra logistica del porto come fondamentale fulcro per i traffici merci della regione e del territorio del Parco delle Attività dell'Esino e la sua espansione e potenziamento potrebbe garantire una crescita e una maggiore attrattività dello scalo. La possibile riqualificazione del waterfront come nuovo quartiere urbano porterebbe grandi benefici all'intero capoluogo rilanciando l'attrattività del centro urbano a scala nazionale.
A.2	Realizzazione collegamento stradale del porto di Ancona e del nuovo casello A14 di Ancona ovest con il nuovo svincolo della Variante sulla SS16 [305]	Deboli connessioni infrastrutturali e alti costi di progetto. L'assenza di una connessione diretta all'Autostrada impone il passaggio dei veicoli attraverso l'area urbana di Ancona, congestiona e rende inefficiente la macchina portuale pregiudicandone le potenzialità. Gli elevatissimi costi del progetto di connessione diretta e le problematiche ambientali e idrogeologiche pongono la necessità di ripensare al problema in maniera radicalmente differente.	Integrazione territoriale del polo anconetano. La necessità di ripensare i collegamenti tra porto e infrastrutture evidenzia l'opportunità di ridefinire i rapporti dell'intero polo urbano di Ancona con il territorio allargato, sia dal punto di vista infrastrutturale e funzionale, sia dal punto di vista paesaggistico e ambientale.
A.3	Completamento del raddoppio della Variante di Ancona della SS16 Adriatica [307]	Relazioni critiche tra capoluogo ed entroterra. Questo tratto viabilistico è uno dei più critici per flussi e incidentalità, con lunghi tempi di percorrenza e relazioni inefficienti. La necessità di potenziare questo asse viabilistico si confronta con la scarsa copertura finanziaria e con la compatibilità ambientale e paesaggistica.	Accessibilità stradale al parco e nuove relazioni territoriali. Attraverso questa connessione viabilistica il capoluogo, con la sua concentrazione di servizi e commercio, può effettivamente diventare il terminale del parco delle attività e le relazioni tra i diversi territori dell'Esino possono articolarsi e arricchirsi.
A.4	Completamento stazioni del TRIF (Trasporto Rapido Interurbano Ferroviario) [209]	Alta potenzialità non adeguatamente supportata. I servizi di trasporto ferroviario non sembrano adeguati a fronte di evidenti potenzialità. Il numero delle stazioni, l'assenza di funzioni rilevanti e la scarsità di servizi nell'intorno di quelle esistenti ne penalizzano l'attrattività del sistema TRIF.	Accessibilità ferroviaria al parco e nuove relazioni territoriali. Il sistema di trasporto integrato rappresenta una chance fondamentale per l'accessibilità al territorio dell'Esino, servendo i nuclei urbani e i poli funzionali tra Ancona, Falconara, Jesi e Fabriano.
A.5	Parco fluviale dell'Esino come parco urbano della città diffusa [102], Verifica idraulica e rinaturalizzazione e della foce [113]	Elevata antropizzazione, alto rischio esondazione. L'elevata antropizzazione dell'alveo e degli spazi di naturale espansione del fiume rendono molto rischiosi i fenomeni di piena. La forte infrastrutturazione ha portato alla frammentazione, all'abbandono e alla progressiva marginalizzazione di spazi preziosi dal punto di vista ambientale e paesaggistico.	Riequilibrio ecologico e fruibilità degli spazi fluviali. E' una parte del territorio che un insieme coordinato di azioni può riconsegnare a un ruolo ecologico e aprire a forme leggere di fruizione.

n	Nome campione [n° atlante prog]	Obiettivo specifico di intervento	Tema strategico di riferimento	Tipo di linea guida
A.1	Completamento e ampliamento della piattaforma logistica e produttiva del Porto di Ancona [411], realizzazione raccordo ferroviario con la stazione di Ancona [210], ampliamento del porto turistico e peschereccio [410]	Collegamenti infrastrutturali e potenziamento logistico.	5 La logistica e i flussi: uno snodo territoriale efficiente e sostenibile; integrazione tra porto, interporto e aeroporto.	a- Indirizzi: Integrazione con l'interporto Il porto di Ancona presenta dati di traffico contenuti e soffre la concorrenza degli scali maggiori dell'Adriatico. Appare di valenza strategica suggerire una integrazione con l'interporto di Jesi. Si tratterebbe di dare impulso alla funzione di retroporto per il sistema portuale di Ancona, che non dispone al proprio interno di ampie aree per lo sviluppo commerciale. Tale funzione dovrebbe portare ad una più strutturata integrazione funzionale, da ricercare anche attraverso il coinvolgimento di operatori che controllino diverse fasi della catena logistica. (fonte TRT)
A.2	Realizzazione collegamento stradale del porto di Ancona e del nuovo casello A14 di Ancona ovest con il nuovo svincolo della Variante sulla SS16 [305]	Compatibilità ambientale e inserimento paesaggistico della viabilità di progetto.	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	a- Indirizzi: Necessità di alternative Le soluzioni proposte sembrano poco percorribili per le criticità evidenziate. Vanno individuati tracciati alternativi, poco invasivi dal punto di vista paesaggistico e ambientale, che garantiscano costi contenuti e realizzabilità. Il contestuale ripensamento del potenziamento della SS16 potrebbe portare ad una soluzione unitaria e integrata, anche con uno studio delle possibili interazioni con interporto e aeroporto. (fonte: Diap)
A.3	Completamento del raddoppio della Variante di Ancona della SS16 Adriatica [307]	Potenziamento dell'accessibilità su gomma al territorio del parco, con attenzione alla sicurezza e al paesaggio.	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	a- Indirizzi: Potenziamento e sicurezza Gli intensi flussi di merci e persone rendono necessario potenziare le connessioni viabilistiche tra territorio dell'Esino e capoluogo. Il progetto di raddoppio ed adeguamento della SS16 deve essere migliorato in termini di innalzamento della sicurezza, di qualità dei manufatti e di inserimento paesaggistico, ponendo particolare attenzione alle condizioni ambientali di dissesto idrogeologico. (fonte: Diap)
A.4	Completamento stazioni del TRIF (Trasporto Rapido Interurbano Ferroviario) [209]	Potenziamento dell'accessibilità su ferro al territorio del parco.	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	a- Indirizzi: Integrazione tra nodi e attività Per il potenziamento dell'offerta sono opportune nuove fermate, in prossimità di aree e progetti rilevanti. L'insediamento all'intorno delle stazioni della nuova residenza e delle funzioni di interesse territoriale previste, oltre che di attrezzature e servizi (parcheggi in primo luogo), potrebbe incrementare l'uso del trasporto pubblico. (fonte: Diap)
A.5	Parco fluviale dell'Esino come parco urbano della città diffusa [102], Verifica idraulica e rinaturalizzazione della foce [113]	Mitigazione del rischio idraulico e valorizzazione dell'uso pubblico.	1 Il fiume Esino: l'assetto e il rischio idrogeologico; valore ambientale e uso pubblico.	a- Indirizzi: Rinaturalizzazione e fruibilità Il progetto sul tratto terminale del fiume deve consentire la riqualificazione dell'ambiente perfluviale, recuperando lo spazio necessario alla dinamica delle acque e avviando interventi per l'uso pubblico degli spazi, con percorsi ciclopedonali e attrezzature di supporto e servizio (per sport e svago) tali da formare un vero parco a servizio della parte più abitata della valle. (fonte: Diap)

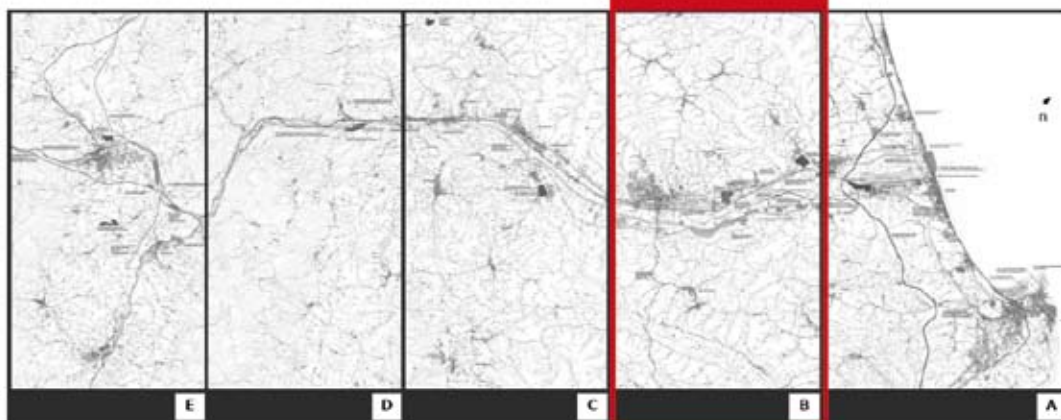
n	Nome campione [n° atlante prog]	Criticità	Opportunità
A.6	Raffineria Api	Rilevante rischio potenziale e compromissione delle qualità territoriali. Il rischio di incidente rilevante costituisce una pesante ipoteca sui territori dell'Esino per ogni politica di sviluppo e di coesistenza tra produzioni pesanti e qualità del territorio. Le emissioni atmosferiche e l'inquinamento diffuso rappresentano comunque fattori di compromissione della qualità caratteristica del territorio (agricoltura e prodotti tipici, paesaggi).	Riconversione degli impianti per una differente visione dello sviluppo. La possibilità di prevedere nel lungo periodo un riutilizzo urbano del sito occupato dall'Api e del suo intorno, in seguito alla delocalizzazione dell'impianto, rappresenta la prospettiva più incisiva di riqualificazione ambientale e valorizzazione del territorio dell'Esino.
A.7	Aeroporto Raffaello Sanzio di Ancona - Falconara	Incertezza sulle prospettive future. L'incremento contenuto dei traffici, gli alti costi di esercizio e una politica non chiara di sviluppo dello scalo, penalizzano l'unica porta aerea della regione.	Nuove strategie in prospettiva intermodale. Il buon funzionamento dell'aeroporto, di tipo regionale, è rilevante per le attività insediate nel loro complesso, in quanto migliora l'accessibilità del territorio. Lo scalo può anche assumere un ruolo di supporto ai flussi di persone e merci che avvengono via mare e via terra, se consapevolmente inserito in un sistema intermodale integrato.
A.8	Raddoppio della strada SS 16 Adriatica e by-pass della raffineria API [306]	Nodo critico delle relazioni tra entroterra e costa. Questo tratto viabilistico rappresenta uno degli snodi infrastrutturali più critici non solo del territorio costiero (nord-sud), ma anche del territorio dell'Esino (est-ovest). La necessità di adeguarlo, con attenzione al contesto, si scontra con la scarsa copertura finanziaria.	Superamento del nodo di Falconara con una cerniera. Il progetto di raddoppio e adeguamento della SS16 per i collegamenti nord-sud offre l'occasione per ripensare le connessioni viabilistiche tra il territorio dell'Esino e la costa: il raddoppio/by pass può essere risolto in una prospettiva più ampia.
A.9	Nodo di Falconara: collegamento tra la linea ferroviaria Orte-Falconara e la linea ferroviaria adriatica [202]	Assenza di un collegamento ferroviario diretto verso nord. Il nodo di Falconara rappresenta una criticità del sistema ferroviario nazionale, per il raccordo dei collegamenti trasversali con quelli longitudinali, e un limite per lo sviluppo del sistema territoriale dell'Esino.	Superamento del nodo di Falconara come opportunità territoriale. Il collegamento diretto delle direttrici ferroviarie del centro e sud Italia con quelle europee a nord rappresenta una particolare opportunità per il sistema logistico del territorio esino.
A.10	Riconversione dello scalo merci di Falconara M. [408]	Cesura urbana e localizzazione inefficiente. L'attuale localizzazione dello scalo (soprattutto nella prospettiva del nuovo collegamento ferroviario verso nord) non garantisce la necessaria efficienza nella movimentazione dei treni, anche per le forti interferenze con gli insediamenti adiacenti.	Riconfigurazione dell'intero sistema urbano. La delocalizzazione dello scalo permetterà la riqualificazione e rifunzionalizzazione del sedime liberato, ricongiungendo l'ampio settore con l'insediamento urbano di Falconara.
A.11	Aree leader di Falconara M. - insediamento di un nuovo polo fieristico [405]	Saturazione di un ambito complesso. Lo sviluppo programmato potrebbe provocare un appesantimento dei flussi di traffico in un'area già afflitta da saturazione, congestione infrastrutturale, disordine funzionale e morfologico.	Valorizzazione di un ambito accessibile. E' un ambito strategico per il futuro del Parco delle attività, in quanto servito dalla fermata ferroviaria, dagli svincoli autostradali, dall'aeroporto.

n	Nome campione [n° atlante prog]	Obiettivo specifico di intervento	Tema strategico di riferimento	Tipo di linea guida
A.6	Raffineria Api	Riconversione degli impianti industriali pesanti e riduzione del rischio.	2 La produzione: le prestazioni ambientali delle aree produttive.	a- Indirizzi: Riqualificazione ambientale e trasformazione urbana sostenibile Nell'orizzonte temporale interessato dalle decisioni già prese sul futuro dell'impianto Api deve maturare la proposta di uno sviluppo alternativo, costruita con gli operatori, gli enti locali e le popolazioni coinvolte, con l'obiettivo di pervenire a soluzioni economicamente e ambientalmente sostenibili, legate ai territori e alle comunità insediate. La posizione del sito tra mare e fiume, al centro della costa adriatica, deve indicare un nuovo ruolo di cerniera per un polo di sviluppo di rango regionale dove siano compatibili attività, servizi e residenza. (fonte: Diap)
A.7	Aeroporto Raffaello Sanzio di Ancona - Falconara	Potenziamento dell'accessibilità nazionale ed internazionale.	5 La logistica e i flussi: uno snodo territoriale efficiente e sostenibile; integrazione tra porto, interporto aeroporto.	a- Indirizzi: Completamento e valorizzazione L'aerostazione recentemente realizzata richiede una sistemazione funzionale del blocco centrale per assicurare la piena operatività della struttura; la pista dovrebbe essere ampliata. In un orizzonte temporale medio, gli interventi più rilevanti riguardano la promozione di un sistema logistico integrato con il Porto di Ancona e l'inclusione nella trasformazione interportuale di specifiche strutture per lo sviluppo della logistica aeroportuale. (fonte: Diap, TRT)
A.8	Raddoppio della strada SS 16 Adriatica e by-pass della raffineria API [306]	Potenziamento dell'accessibilità su gomma al territorio del parco e connessione con le infrastrutture costiere.	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	a- Indirizzi: Potenziamento e connessione Il raddoppio ed adeguamento della SS16 deve costituire l'occasione per innalzare i livelli di sicurezza della strada e curare la qualità dei manufatti, considerando le relazioni funzionali con le attività insediate e programmate. (fonte: Diap)
A.9	Nodo di Falconara: collegamento tra la linea ferroviaria Orte-Falconara e la linea ferroviaria adriatica [202]	Collegamento ferroviario diretto a nord.	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	a- Indirizzi: Collegamento e qualità Il progetto di connessione ferroviaria deve garantire, oltre all'efficienza delle relazioni funzionali con le attività insediate e programmate, anche la qualità dell'inserimento ambientale dei manufatti, riducendone e mitigandone l'impatto. (fonte: Diap)
A.10	Riconversione dello scalo merci di Falconara M. [408]	Delocalizzazione e degli impianti infrastrutturali obsoleti.	5 La logistica e i flussi: uno snodo territoriale efficiente e sostenibile; integrazione tra porto, interporto aeroporto.	a- Indirizzi: Trasformazione urbana sostenibile Il progetto è legato ai tempi di realizzazione di un nuovo scalo merci a Jesi e alla dismissione degli impianti esistenti. In questo arco temporale deve maturare la proposta di una trasformazione urbanistica che si confronti con le altre operazioni in corso e in progetto, che sappia inserirsi come parte integrante del Parco delle attività, con una ricca dotazione di spazi aperti. (fonte: Diap)
A.11	Aree leader di Falconara M. - insediamento di un nuovo polo fieristico direzionale [405]	Sviluppo di nuove attività e servizi territoriali per il Parco delle attività.	2 La produzione: le prestazioni ambientali delle aree produttive.	b- Buone pratiche: Inserimento paesaggistico, Spazi verdi attrezzati, Connessioni interambientali, ecologiche e funzionali, Fasce di vegetazione e raccolta per le acque, Minimizzazioni ambientali (fonti: Diap) riferimento al campione B.1

6.2 Campo territoriale B

La valle del sole
e dell'ombra di Jesi

Il campo territoriale B



Le sinclinali di Fabriano:

Potenziamento
dell'accessibilità e
innovazione
qualitativa delle
attività produttive del
parco

Le incisioni e il versante appenninico:

riqualificazione dei
paesaggi feriti e
potenziamento
dell'accessibilità al
territorio del parco

La valle stretta di Castelplanio e Monteroberto:

valorizzazione del
paesaggio e
qualificazione delle
produzioni tipiche
del parco

La valle del sole e dell'ombra:

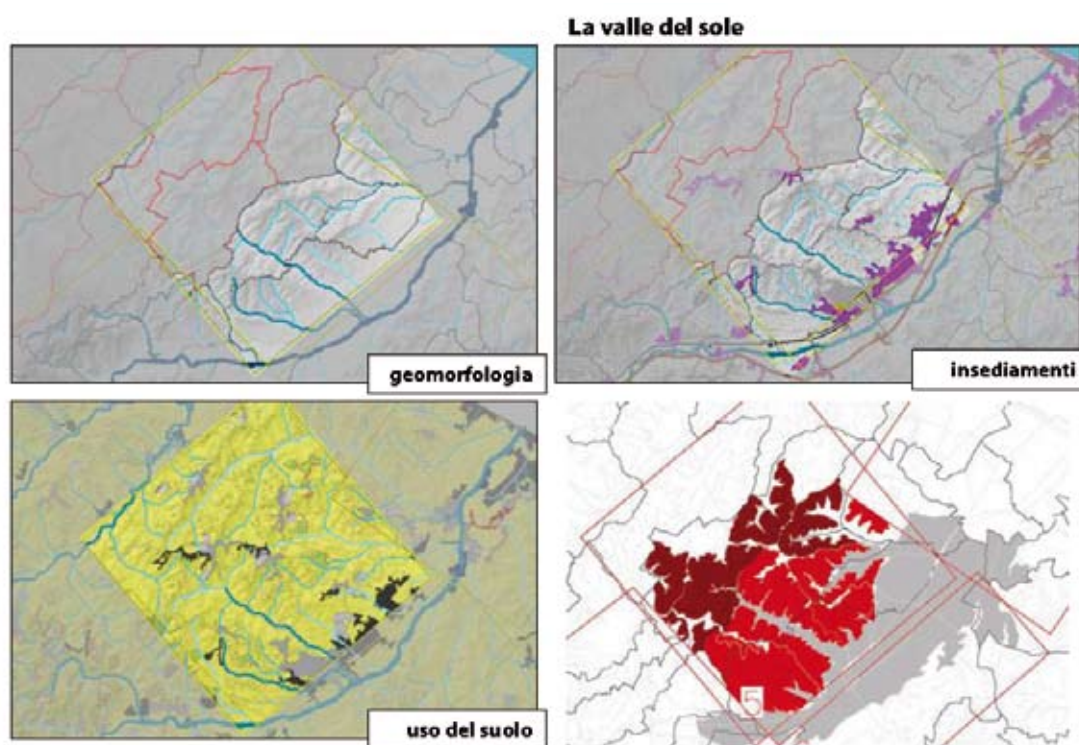
tutela ambientale e
trasformazione delle
attività nel/del parco

La foce dell'Esino e la costa da Falconara ad Ancona:

potenziamento
infrastrutturale e
accessibilità alle
attività del parco

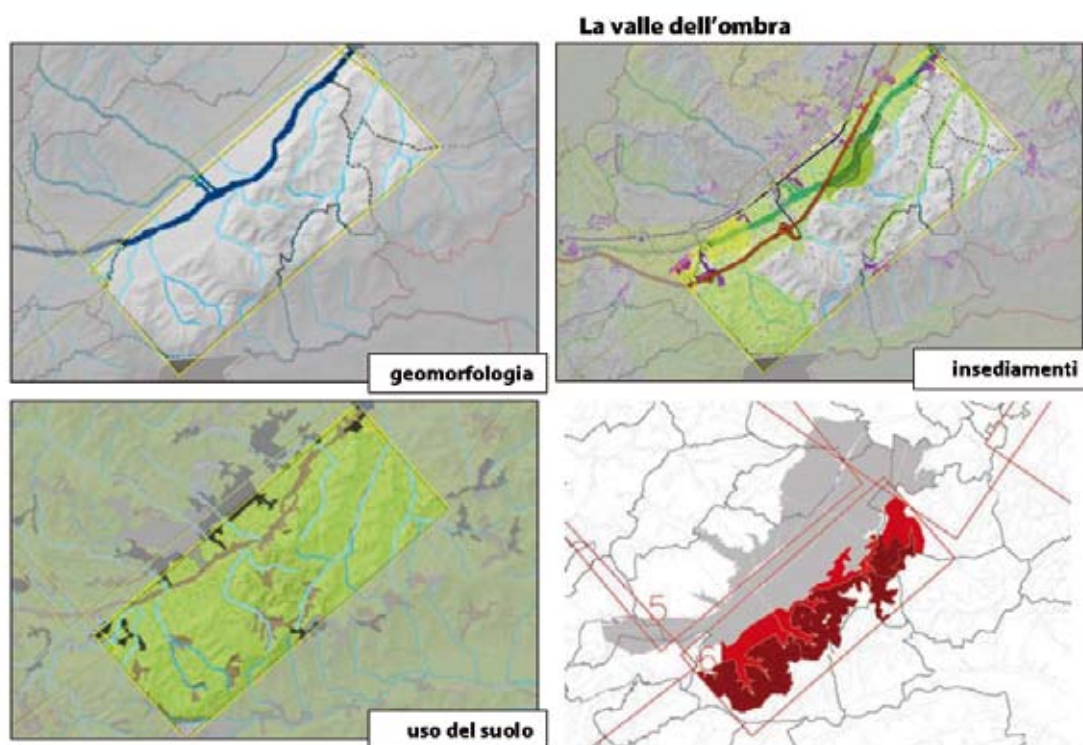


Gli elementi strutturanti



Nel tratto corrispondente al comune di Jesi la valle raggiunge una notevole ampiezza, digradando dolcemente verso le colline marchigiane. La generalizzata esposizione a sud ha fatto di queste terre ottimi fondi agricoli sia per colture a rotazione (in particolare il grano e la barbabietola) sia per oliveti e vigneti. La diffusione della mezzadria e poi la vicinanza al centro urbano di Jesi hanno reso molto appetibili i versanti anche per l'uso abitativo e numerosissime sono le case sparse nel territorio agricolo. L'area valliva è occupata dalla conurbazione della città di Jesi che negli ultimi anni ha visto una notevole espansione del suo comparto produttivo lungo il tratto di fiume a valle della città. È ancora significativo il ruolo di corridoio ambientale svolto dal fiume, anche per la presenza di alcuni varchi fluviali che costituiscono corridoi locali di connessione tra ambiente collinare e vallivo. La "barriera" delle vie di comunicazione (in primis la ferrovia) ha preservato una zona "verde" tra la città e il fiume.

Gli elementi strutturanti



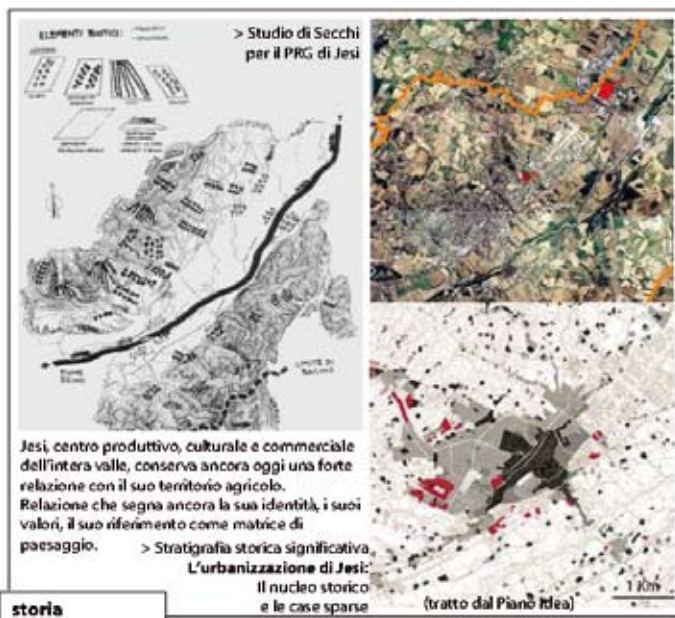
I versanti collinari esposti a nord presentano caratteri molto diversi da quelli prospicienti del Comune di Jesi. L'Esino in questo tratto di valle costituisce un vero confine storico e ambientale. L'Esino ha costituito infatti il confine geografico tra aree diverse: fin da quando nell'ordinamento regionale augusteo venne scelto come linea di separazione tra l'Umbria e il Piceno. Il diverso orientamento dei versanti ha determinato un paesaggio collinare profondamente diverso da quello di Jesi, con calanchi affioranti e dirupi scoscesi. I versanti erosi dalle cave sono oggetto di processi di ricolonizzazione vegetazionale spontanea. Nelle aree fluviali la presenza di habitat umidi e aree di particolare pregio ambientale, come l'Oasi di Ripa bianca, è invece l'esito di progetti di recupero ambientale.

I caratteri identitari

La valle del sole

Matrice storico-culturale: Il Comune di Jesi

Le trame del costruito e del territorio agricolo storico



il Comune di Jesi costituisce un polo culturale, produttivo e commerciale, storico e consolidato per l'intera valle. Tale egemonia ha radici storiche profonde ma trova nell'età contemporanea significati sempre nuovi e vitali, come dimostra il numero di pendolari che gravitano giornalmente su Jesi per lavoro, istruzione, attività culturali e del tempo libero, commercio, etc.

La città, da sempre, detiene una forte relazione con il suo territorio agricolo: relazione che segna ancora la sua identità, i suoi valori, il suo riferimento come matrice di paesaggio.

L'ambiente, e in particolare l'ambiente legato alle produzioni agroalimentari, è uno degli elementi identitari studiati e valorizzati dal Piano Idea per la città. Segno del rapporto profondo che intercorre tra città e campagna, sia nella definizione delle trame del costruito e del paesaggio agrario, sia per l'urbanizzazione diffusa che caratterizza la periferia della città, ovvero alle case sparse legate ai fondi agricoli.

I caratteri identitari

La valle dell'ombra

La biodiversità
come permanenza e come conquista



Fino agli anni Ottanta nei pressi dell'area calanchiva era situata la discarica del Comune di Jesi, chiamata dagli jesini "il Vesuvio" dalla quantità di fumi che emanava; poco vicino era attiva la cava di San Biagio, che estraeva ghiaia e quindi soggetta ad un continuo transito di camion e ruspe.

Nel momento in cui le attività umane sono diminuite e la discarica bonificata, una colonia di ardeidi si è insediata spontaneamente sulle rive della cava, la cui attività nel frattempo era cessata.

La Riserva diventa un esempio tangibile di come dei luoghi fortemente antropizzati possano recuperare il loro aspetto naturalistico originario e ricreare un equilibrio ecosistemico tale da diventare luogo soggetto a tutela naturalistica.

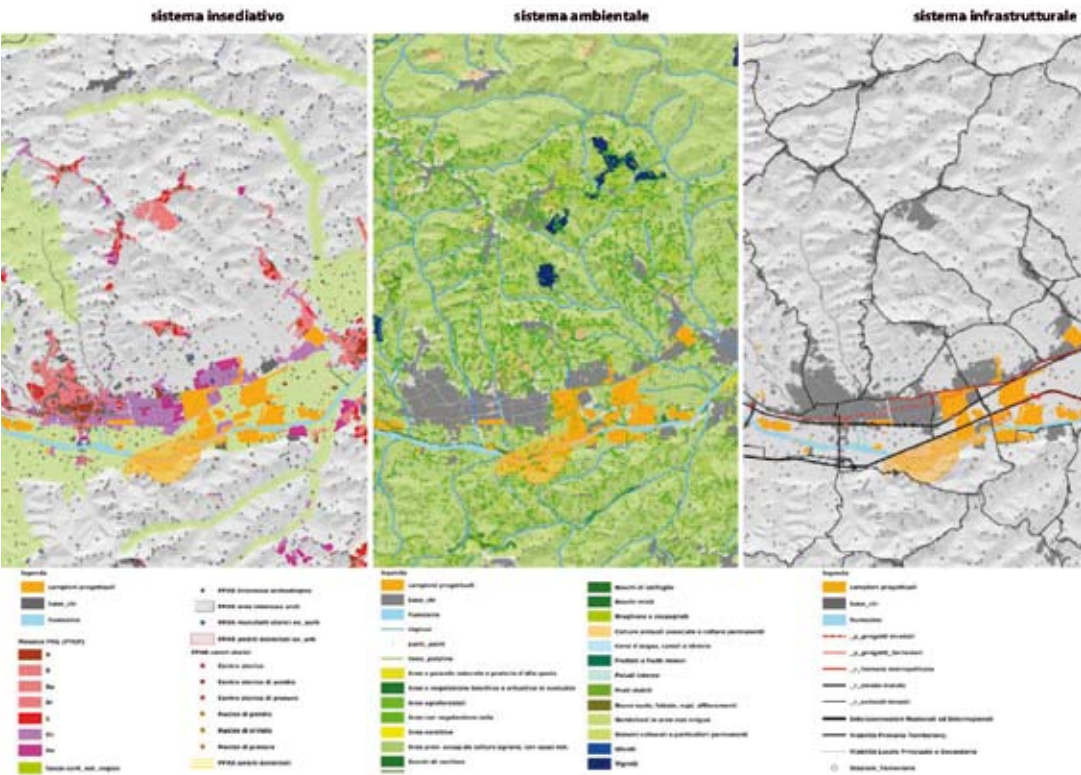
La tutela dell'area iniziò nel 1997 con l'istituzione da parte del Comune di Jesi dell'area didattica/naturalistica "Sergio Romagnoli", nel gennaio del 2003 viene istituita la Riserva Naturale Generale Orientata Ripa Bianca di Jesi con estensione di 318,5 ettari, all'interno della quale è presente l'area didattica/naturalistica "Sergio Romagnoli".

Fino agli anni Ottanta nei pressi dell'area calanchiva era situata la discarica del Comune di Jesi, chiamata dagli jesini "il Vesuvio" dalla quantità di fumi che emanava; poco lontano era attiva la cava di San Biagio, che estraeva ghiaia ed era quindi soggetta ad un continuo transito di camion e ruspe.

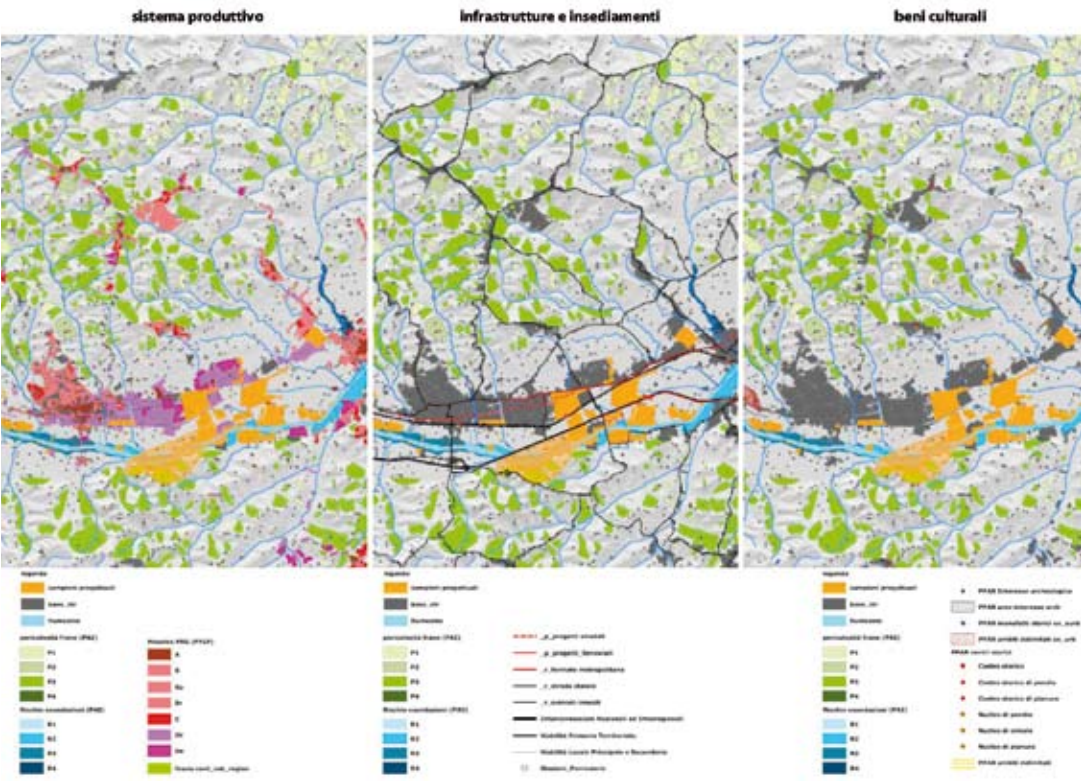
Nel momento in cui le attività umane sono diminuite e la discarica è stata bonificata, una colonia di ardeidi si è insediata spontaneamente sulle rive della cava, la cui attività nel frattempo era cessata.

La Riserva è oggi esempio tangibile di come dei luoghi fortemente antropizzati possano recuperare il loro aspetto naturalistico originario e ricreare un equilibrio ecosistemico tale da diventare luogo soggetto a tutela naturalistica.

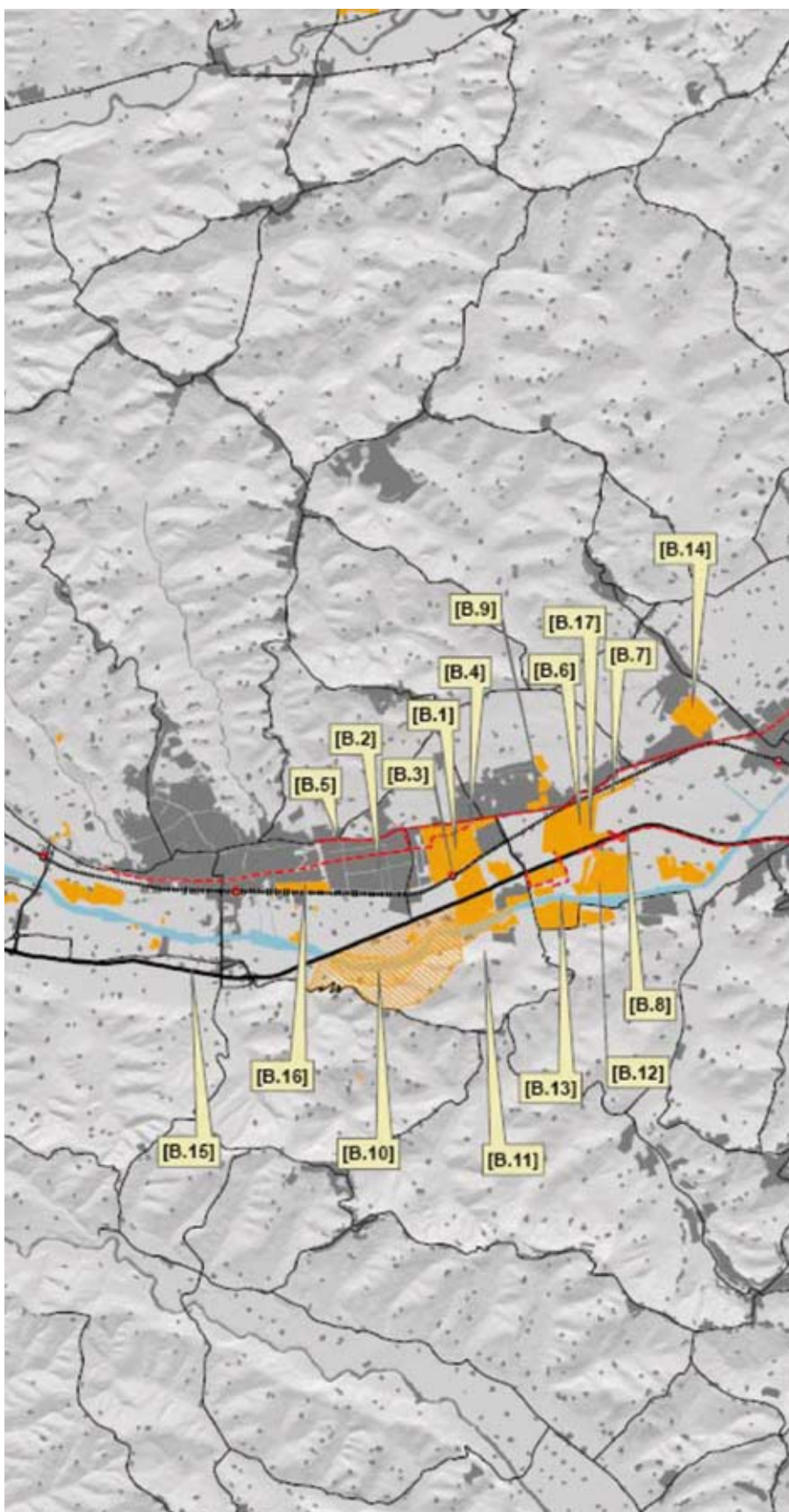
I sistemi territoriali



Il rischio idrogeologico



I campioni



Criticità e Opportunità - Strategie e Obiettivi specifici

n	Nome campione [n° atlante prog]	Criticità	Opportunità
B.1	Nuova area produttiva ZipaVerde [409]	Occupazione del varco di fondovalle. La zona produttiva di Jesi si è espansa nella pianura a valle della città. E' ancora significativo il ruolo ecologico svolto dal fiume e da alcuni suoi affluenti, che costituiscono corridoi locali di connessione con l'ambiente collinare. Uno degli ultimi varchi è rappresentato dall'area dove è previsto l'ampliamento della Zipa, in territorio che la Regione Marche classifica ad elevato rischio di crisi ambientale (Aerca).	Comparto produttivo innovativo ed ecosostenibile. Completamento del comparto produttivo con un'alta accessibilità ferro-gomma e con la possibilità di accogliere attività innovative. La qualificazione ecologica dell'insediamento può contribuire alla costruzione di un paesaggio sostenibile affrontando le criticità ambientali del contesto (cave e fiume).
B.2	Riqualificazione di Zipa 2 e 3	Interruzione connessioni ecologiche e funzionali tra i versanti. La zona produttiva ha comportato l'impermeabilizzazione di una consistente porzione di suolo; la tradizionale configurazione di reti e impianti non è adeguata alle nuove esigenze delle attività insediate.	Riconfigurazione di spazi e servizi per una nuova dotazione tecnologica ed ambientale L'adeguamento di reti e servizi ambientalmente orientata permette di superare l'attuale configurazione dell'area riconnettendo i contesti attraverso la ricostituzione delle reti interrotte (acque, ecologie, naturalità, attraversabilità, percorribilità).
B.3	Nuova stazione ferroviaria a ZipaVerde	Accessibilità solo automobilistica al cuore produttivo del corridoio. L'accessibilità dell'intero comparto produttivo è basata sul trasporto privato.	Potenziamento e articolazione dell'accessibilità. La realizzazione del nuovo comparto Zipa Verde, con la localizzazione di attività produttive e di servizio, è occasione per potenziare il trasporto rapido interurbano ferroviario, dotandolo di una nuova fermata che colleghi direttamente Zipa con i centri maggiori del territorio Esino (Jesi-Fabriano-Ancona)
B.4	Raccordo tra le strade dei Comuni di Jesi e Monsano e la SP76 [315]	Traffico merci e bassa sicurezza stradale in un nodo rilevante della rete. Il carico di traffico e le caratteristiche inadeguate della strada provinciale 76, via di accesso ai principali impianti industriali, creano una situazione di congestione e incidentalità.	Miglioramento della viabilità di attraversamento dei centri e di servizio agli insediamenti. Il progetto dello snodo viabilistico è occasione per razionalizzare il traffico di attraversamento, mettere in sicurezza le intersezioni e configurare una vera porta di accesso alle città di Jesi e Monsano e al nuovo insediamento di Zipa Verde.
B.5	Messa in sicurezza della SP 76 nella tratta urbana di Jesi	Traffico e bassa sicurezza stradale su un asse urbano. La strada provinciale 76, tracciato storico nella valle dell'Esino per il collegamento Ancona Roma, costituisce una dei due itinerari di attraversamento di Jesi. Le criticità sono dovute a intensi flussi di traffico e caratteristiche fisiche del manufatto che consentono velocità troppo elevate e non favoriscono la mobilità dolce.	Adeguamento e messa in sicurezza per la qualità degli insediamenti e delle connessioni. La possibilità di deviare consistenti quote di traffico dal nuovo svincolo Jesi-Monsano sull'asse centrale della Zipa è premessa alla riqualificazione, messa in sicurezza e adeguamento della SP 76 per usi ciclabili e pedonali, con miglioramento dell'abitabilità negli insediamenti (esistenti e previsti) che si attestano sulla strada.
B.6	Completamento dell'Interporto di Jesi [401]	Occupazione di suolo agricolo e isolamento dal contesto. Il più importante nodo per la logistica della regione si presenta come una piattaforma indifferente al contesto ambientale e paesaggistico, impermeabile e invalicabile. Restano da definire le relazioni con gli altri hub di flussi e merci del territorio esino (porto, aeroporto, piastre produttive e logistiche).	Interventi ambientali e connessione al territorio. Interventi di mitigazione, riprogettazione degli ambiti di espansione e dei collegamenti (con attenzione agli elementi di naturalità), individuazione di spazi e attrezzature al servizio degli addetti e degli utenti, potrebbero migliorare l'inserimento della piattaforma e la sua qualità interna. La vicinanza a Zipa e Zipa Verde suggerisce la ricerca di integrazioni funzionali e gestionali. Nuove relazioni e prestazioni darebbero valore al ruolo centrale dell'interporto nel Parco delle attività dell'Esino.

n	Nome campione [n° atlante prog]	Obiettivo specifico di intervento	Tema strategico di riferimento	Tipo di linea guida
B.1	Nuova area produttiva ZipaVerde [409]	Relazioni con il contesto, compatibilità ambientale e inserimento paesaggistico degli insediamenti.	2 La produzione: le prestazioni ambientali delle aree produttive.	b- Buone pratiche: Inserimento paesaggistico, Spazi verdi attrezzati, Connessioni interambientali, ecologiche e funzionali, Fasce di vegetazione e raccolta per le acque, Minimizzazioni ambientali (fonti: Diap) c- Progetti Master Plan Zipa Verde (impianto e soluzioni progettuali) (fonti: Comune di Jesi, Diap,Trt, Uniroma)
B.2	Riqualificazione di Zipa 2 e 3	Dotazione ecologica e ambientale delle aree produttive esistenti e di progetto.	2 La produzione: le prestazioni ambientali delle aree produttive.	c- Progetti Corale (fonti: Comune di Jesi, Diap,Trt, Uniroma)
B.3	Nuova stazione ferroviaria a ZipaVerde	Potenziamento dell'accessibilità col trasporto pubblico.	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	c- Progetti Master Plan Zipa Verde (nuova fermata ferroviaria) (fonti: Comune di Jesi, Diap,Trt, Uniroma)
B.4	Raccordo tra le strade dei Comuni di Jesi e Monsano e la SP76 [315]	Razionalizzazio ne del traffico e nuovo accesso alla città e alla zona produttiva.	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	c- Progetti Master Plan Zipa Verde (nodo stradale di Monsano e ingresso nella zona produttiva) (fonti: Comune di Jesi, Diap,Trt, Uniroma)
B.5	Messa in sicurezza della SP 76 nella tratta urbana di Jesi	Riqualificazione della tratta stradale.	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	c- Progetti Progetto di massima per la messa in sicurezza della tratta urbana della SP 76 a Jesi (fonti: Trt)
B.6	Completamento dell'Interporto di Jesi [401]	Relazioni con il contesto, compatibilità ambientale e inserimento paesaggistico.	5 La logistica e i flussi: uno snodo territoriale efficiente e sostenibile; integrazione tra porto, interporto, aeroporto	a- Indirizzi: Infrastrutture per la logistica (fonti: Diap) b- Buone pratiche: Inserimento paesaggistico, Spazi verdi attrezzati, Connessioni interambientali, ecologiche e funzionali, Fasce di vegetazione e raccolta per le acque, Minimizzazioni ambientali (fonti: Diap)

n	Nome campione [n° atlante prog]	Criticità	Opportunità
B.7	Nuovo scalo ferroviario a Jesi [203]	Occupazione di suolo e barriera territoriale, stoccaggio pericoloso. La costruzione di uno scalo di notevoli dimensioni ha un inevitabile impatto sull'ambiente e sul paesaggio, provoca una barriera territoriale difficilmente mitigabile. La funzionalità dello scalo potrebbe comportare lo stazionamento (anche prolungato) di merci pericolose o potenzialmente dannose (chimiche, rifiuti...), con rischio aggiuntivo per un territorio pesantemente infrastrutturato e ambientalmente sensibile. Rimane aperta la questione dell'integrazione funzionale e fisica con la piattaforma interportuale.	Reversibilità delle decisioni o compatibilità ambientale e riduzione dei rischi. La possibilità di ripensare la localizzazione dello scalo merci (trasferito da Falconara), verificata l'effettiva sinergia con l'Interporto, rappresenterebbe la più drastica risposta ai problemi ambientali e paesaggistici indotti. La conferma della scelta localizzativa dovrà comportare uno studio approfondito circa i modi per ridurre i differenti impatti.
B.8	Realizzazione dell'allaccio viario dalla SS 76 variante all'interporto di Jesi [312]	Alti costi realizzativi e indeterminatezza temporale. Attualmente l'interporto non ha collegamento diretto con la viabilità primaria e quella esistente non è adeguata a supportare intensità e caratteristiche dei traffici previsti, con conseguenti gravi esternalità sui contesti insediativi ed ambientali. Il progetto Anas per uno svincolo sulla SS76 presenta elevate criticità per i costi di realizzazione e l'indeterminatezza dei tempi di realizzazione.	Soluzioni viabilistiche alternative e/o complementari per l'operatività dell'insediamento. L'indeterminatezza dei tempi e gli alti costi per la realizzazione del nuovo svincolo sulla SS76 progettato dall'Anas rendono necessario elaborare soluzioni alternative e/o complementari, anche in considerazione dell'imminente operatività dell'interporto. L'utilizzazione degli svincoli esistenti attraverso nuove strade e il potenziamento e la riqualificazione di quelle esistenti può consentire l'avvio delle attività interportuali; uno svincolo dedicato potrà completare l'assetto infrastrutturale, permettendo di qualificare gli accessi e la tipologia dei flussi.
B.9	Nuovi insediamenti produttivi nell'area industriale di Monsano [406]	Addensamento sui margini amministrativi senza adeguata accessibilità e dotazione di servizi. Le dinamiche di sviluppo urbanistico mettono in tensione i limiti amministrativi, dove tendono a concentrarsi le espansioni. Qui si evidenziano le criticità, sia per la scarsa accessibilità veicolare sia per la carenza di servizi a supporto delle attività insediate. La localizzazione di infrastrutture territoriali come l'interporto e l'eventuale scalo merci acutizzano le tensioni immobiliari e rendono questi ambiti attrattivi per nuove attività.	Coordinamento e copianificazione di ambiti rilevanti per l'efficienza dei sistemi insediativi. Il coordinamento di strategie e progettualità è determinante nel perseguire obiettivi di salvaguardia dei valori ambientali del parco e di promozione organizzata di nuovi spazi per le attività, garantendo efficienza funzionale agli insediamenti e compatibilità territoriale, soprattutto fornendo adeguata dotazione infrastrutturale (reti e strade) e di servizi (base o avanzati).
B.10	Riserva naturale generale orientata e Oasi protetta Ripa bianca di Jesi [104]	Ricchezza ecologica e ambientale a rischio di isolamento e compromissione. L'eccezionale ricchezza ecologica e ambientale presenta alcune potenziali criticità, sia per le modalità di smaltimento delle acque urbane (bianche e nere delle aree industriali), sia per l'assetto fluviale (inadeguate opere di regimentazione idraulica e protezione degli argini, dighe e sbarramenti).	Estensione della tutela e valorizzazione delle caratteristiche ecologiche e ambientali. Il rafforzamento dell'oasi si lega alla risoluzione delle criticità attraverso una serie di interventi che potrebbero coinvolgere le aree contermini fino a raggiungere l'ambiente fluviale.
B.11	Ecodistretto rurale	Abbandono di aree agricole intercluse. La frammentazione territoriale e la progressiva perdita di redditività delle colture estensive e a basso valore aggiunto rischiano di compromettere il delicato equilibrio ambientale e paesaggistico che caratterizza gli ambiti agricoli intorno al fiume Esino.	Eccellenze agroalimentari. Progetti di contesto e politiche di accompagnamento coordinati possono favorire la nascita di eccellenze agroalimentari nel cuore del parco.

n	Nome campione [n° atlante prog]	Obiettivo specifico di intervento	Tema strategico di riferimento	Tipo di linea guida
B.7	Nuovo scalo ferroviario a Jesi [203]	Integrazione con Porto e Interporto, inserimento paesaggistico e ambientale, riduzione del rischio.	5 La logistica e i flussi: uno snodo territoriale efficiente e sostenibile; integrazione tra porto, interporto, aeroporto.	b- Buone pratiche: Inserimento paesaggistico, Spazi verdi attrezzati, Connessioni interambientali, ecologiche e funzionali, Fasce di vegetazione e raccolta per le acque, Minimizzazioni ambientali (fonti: Diap) riferimento al campione B.1
B.8	Realizzazione dell'allaccio viario dalla SS 76 variante all'interporto di Jesi [312]	Potenziamento dell'accessibilità e razionale connessione tra piastra logistica e rete infrastrutturale.	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	a- Indirizzi: Soluzioni complementari realizzabili Nel breve periodo, pena il mancato esercizio dello stesso Interporto, si propone la realizzazione della connessione alla SS 76 mediante l'inserimento del collegamento tra SP 21 e la struttura Interportuale, in coerenza con quanto indicato dalla Variante generale al Piano regolatore di Jesi (2007). (fonti: Trt)
B.9	Nuovi insediamenti produttivi nell'area industriale di Monsano [406]	Programmazione e condivisa di nuovi spazi per le attività produttive e adeguata dotazione di infrastrutture e servizi.	2 La produzione: le prestazioni ambientali delle aree produttive.	b- Buone pratiche: Inserimento paesaggistico, Spazi verdi attrezzati, Connessioni interambientali, ecologiche e funzionali, Fasce di vegetazione e raccolta per le acque, Minimizzazioni ambientali (fonti: Diap)
B.10	Riserva naturale generale orientata e Oasi protetta Ripa bianca di Jesi [104]	Valorizzazione ed estensione di un'eccellenza ecologica e ambientale.	1 Il fiume Esino: l'assetto e il rischio idrogeologico, valore ambientale e uso pubblico.	b- Buone pratiche: Infrastrutture ambientali e connessioni ecologiche (fonti: Diap)
B.11	Ecodistretto rurale	Valorizzazione del paesaggio agrario come luogo di produzioni pregiate.	3 Il paesaggio: la produzione agricola e i valori storici e ambientali.	b- Buone pratiche: Valorizzazione del paesaggio e della produzione di eccellenze agroalimentari (fonti: Diap)

n	Nome campione [n° atlante prog]	Criticità	Opportunità
B.12	Recupero delle aree interessate dalle attività estrattive [103]	Estese e profonde ferite. Le cave esaurite rappresentano un problema ambientale e paesaggistico. L'equilibrio idrogeologico del fiume e l'abbandono di aree sensibili costituiscono i rischi più evidenti causati dalle cave abbandonate e da quelle previste nel piano di settore. Il consolidarsi delle attività già presenti in alveo a supporto dell'escavazione rischiano di rendere irreversibili i segni sul paesaggio fluviale e di fondovalle.	Recupero ambientale e fruibilità. Opere di rinaturalizzazione e di riequilibrio idraulico, progetti per un riutilizzo degli spazi abbandonati possono creare nuovi paesaggi. Sia gli ambiti recuperati dall'attività estrattiva sia quelli di nuova escavazione devono costituirsi come tasselli di una complessiva strategia ambientale per tutto l'ambito fluviale.
B.13	Intervento di risanamento naturalistico del fiume Esino (corso e argini) con un progetto di biomasse	Alto rischio idrogeologico. L'intensa antropizzazione dell'alveo e degli spazi di espansione del fiume (escavazione, agricoltura...) ha provocato frammentazione, progressiva marginalizzazione e abbandono di ambienti preziosi con elevato rischio di esondazione.	Riambientazione del fiume come questione generale. Definizione di uno schema di assetto generale a partire dalla sicurezza e salute del fiume.
B.14	Insediamiento di nuove aree produttive sovracomunali a Chiaravalle (PTCP Ancona) [407]	Importanti insediamenti produttivi senza adeguata accessibilità e dotazione di servizi. Il Piano territoriale della Provincia di Ancona ha promosso la localizzazione di aree produttive intercomunali in forma di distretti per limitare la dispersione (ogni comune con la sua piccola zona industriale). Questa scelta ha però prodotto localizzazioni in ambiti scarsamente accessibili da strade primarie o col trasporto pubblico. L'aumento delle tensioni immobiliari sul territorio ha già profondamente mutato l'economia e il paesaggio.	Coordinamento e copianificazione di ambiti rilevanti per l'efficienza dei sistemi insediativi. Il coordinamento di strategie e progettualità è determinante nel perseguire obiettivi di salvaguardia dei valori ambientali del parco e di promozione organizzata di nuovi spazi per le attività, garantendo efficienza funzionale agli insediamenti e compatibilità territoriale, soprattutto fornendo adeguata dotazione infrastrutturale (reti e strade) e di servizi (base o avanzati).
B.15	Messa in sicurezza della SS 76 (Bassa Val d'Esino)	Elevata incidentalità e progressivo incremento del trasporto merci. La SS76 presenta, in valore assoluto, il numero di incidenti più elevato dopo quello dell'autostrada A14 e della SS16 Adriatica: criticità verosimilmente destinata ad acuirsi nel prossimo futuro. La quota di traffico pesante è piuttosto rilevante ed è destinata ad aumentare con l'entrata in esercizio dell'interporto di Jesi.	Messa in sicurezza della dorsale del Parco delle attività. Una maggiore sicurezza stradale può essere perseguita con interventi di adeguamento, comunque rispettosi dei vincoli ambientali e di contesto, e con l'implementazione di misure tecnologiche e di carattere gestionale.
B.16	Ristrutturazione dello scalo merci di Jesi nell'ambito della trasformazione dell'asta ferroviaria	Occupazione di un'area centrale con attività non più compatibili. La localizzazione dello scalo merci e la relativa movimentazione di container e vettori non è più compatibile con il profilo urbano e di centralità territoriale cui è destinata la stazione di Jesi. L'eventuale dismissione dello scalo merci (cessazione delle attività e cessione della proprietà) è subordinata alla realizzazione del nuovo scalo merci in prossimità dell'interporto.	Riconfigurazione di un intero settore urbano come centralità territoriale. La disponibilità del sedime dello scalo merci consentirà la trasformazione di un ampio intorno della stazione ferroviaria e la ridefinizione del ruolo di quest'ultima, con dotazione di parcheggi e realizzazione di un articolato sistema di accessi pedonali e veicolari che dalla città potrà raggiungere gli spazi aperti e le attrezzature localizzati in prossimità della Zipa.
B.17	Logistica distrettuale sostenibile	Il peso dei flussi merci sul sistema territoriale. L'intervento di maggiore impatto sul corridoio Esino è legato al completamento dell'Interporto Marche, che a regime dovrebbe convogliare i principali flussi di merce.	Supporto alla distribuzione locale e coordinamento con il tessuto produttivo locale. Possibilità che l'interporto restituisca servizi aggiuntivi al sistema economico locale: sostegno alla logistica delle imprese insediate nella Zipa (anche con l'informatizzazione e la riduzione dei costi di trasporto), razionalizzazione del trasporto merci locale con diminuzione dell'impatto del traffico in area urbana.

n	Nome campione [n° atlante prog]	Obiettivo specifico di intervento	Tema strategico di riferimento	Tipo di linea guida
B.12	Recupero delle aree interessate dalle attività estrattive [103]	Riambientazione e del fiume Esino, recupero e rifunionalizzazione delle aree di cava.	1 Il fiume Esino: l'assetto e il rischio idrogeologico, valore ambientale e uso pubblico.	b- Buone pratiche: Infrastrutture ambientali e connessioni ecologiche (fonti: Diap)
B.13	Intervento di risanamento naturalistico del fiume Esino (corso e argini) con un progetto di biomasse	Riqualificazione del fiume Esino attraverso il recupero degli spazi fluviali e la valorizzazione del paesaggio agrario.	1 Il fiume Esino: l'assetto e il rischio idrogeologico, valore ambientale e uso pubblico.	c- Progetti Progetto sistemazione fiume Esino (Corale 2 + progetto biomasse) (fonti: Comune di Jesi)
B.14	Insediamiento di nuove aree produttive sovracomunali a Chiaravalle (PTCP Ancona) [407]	Programmazione e condivisa di nuovi spazi per le attività produttive e adeguata dotazione di infrastrutture e servizi.	2 La produzione: le prestazioni ambientali delle aree produttive.	b- Buone pratiche: Inserimento paesaggistico, Spazi verdi attrezzati, Connessioni interambientali, ecologiche e funzionali, Fasce di vegetazione e raccolta per le acque, Minimizzazioni ambientali (fonti: Diap)
B.15	Messa in sicurezza della SS 76 (Bassa Val d'Esino)	Sicurezza stradale e riqualificazione dell'asse per innalzare l'efficienza territoriale.	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	a- Indirizzi: infrastrutture per la viabilità (fonti: Diap) c- Progetti Progetto di massima per la messa in sicurezza della SS 76 (Bassa Val d'Esino) (fonti: Trt)
B.16	Ristrutturazione dello scalo merci di Jesi nell'ambito della trasformazione dell'asta ferroviaria	Rilocalizzazione di attività logistiche, riqualificazione contesti urbani e potenziamento dei servizi e delle attrezzature legate all'accessibilità ferroviaria.	5 La logistica e i flussi: uno snodo territoriale efficiente e sostenibile; integrazione tra porto, interporto aeroporto.	c- Progetti Progetto di massima per lo scalo merci della Variante generale al Piano Regolatore Generale di Jesi (2007). (fonti: Comune di Jesi)
B.17	Logistica distrettuale sostenibile	Potenziare l'offerta logistica, diversificare la scelta modale.	5 La logistica e i flussi: uno snodo territoriale efficiente e sostenibile; integrazione tra porto, interporto aeroporto.	c- Progetti Progetto di massima per la Logistica distrettuale sostenibile (fonti: TRT, Comune di Jesi)

Linee guida - Indirizzi

Infrastrutture per la viabilità

B.15 - Messa in sicurezza della SS 76 (Bassa Val d'Esino)

Tratto della Bassa Valle		Tratto urbano di Jesi	
Adeguamento infrastrutturale	Misure di gestione	Classificazione funzionale delle strade e moderazione del traffico	Declassificazione e riqualificazione della tratta urbana SS76
Messa a norma della piattaforma stradale - dimensionamento della piattaforma stradale secondo gli standard di riferimento per le strade di Categoria B (strada extraurbana principale); - articolazione della sede stradale con un allargamento della piattaforma complessiva da un minimo di 2,5 fino a 6 m a seconda della soluzione scelta tra quelle indicate nella relazione; - allargamento delle carreggiate almeno a 7 m; - allargamento delle banchine laterali da un minimo di 65 cm ad un massimo di 1,15 m. Realizzazione di piazzole di sosta - infittimento delle piazzole di sosta nella carreggiata verso Falconara; - messa a norma delle piazzole di sosta esterne alla banchina a destra.	Informazioni ai conducenti e gestione delle emergenze - inserimento di pannelli a messaggio variabile; - applicazione dell'innovazione tecnologica nel campo ITS. Controllo e gestione della velocità - diffusione dei dissuasori elettronici della velocità;	Gerarchizzazione della rete stradale - fluidificazione e miglioramento del livello di servizio del traffico veicolare per le strade della maglia viaria principale; - riqualificazione ambientale e protezione del traffico di attraversamento dei quartieri per le strade locali. Moderazione del traffico veicolare - migliorare le condizioni di sicurezza, soprattutto per gli utenti più vulnerabili; - diminuire il senso di insicurezza soggettiva, percepita dagli utenti della strada. Riduzione della velocità - sistemazioni fisiche degli spazi stradali; - interventi diffusi e ben integrati nell'ambiente urbano.	- ristrutturazione di viale Vittoria; - fluidificazione della tratta viale del Lavoro-Via Ancona.

Linee guida - Indirizzi

Infrastrutture per la logistica

B. 6 Completamento dell'interporto di Jesi

Interporto	Distretto per la logistica
Integrazione Porto-Interporto - L'interporto dovrebbe acquisire traffico marittimo per l'inoltro terrestre e viceversa; - L'interporto dovrebbe assumere la funzione di piattaforma retroportuale essenziale per tutti gli scali che vogliano costituire un polo di riferimento a scala regionale e sovragionale; - l'interporto potrebbe integrare i servizi richiesti dal trasporto container e dei transiti ro-ro (servizi computabili necessari per circa nel 15% delle merci in container); - l'interporto potrebbe ospitare operazioni di dogana per velocizzare la gestione dei carichi; - lo sviluppo e la crescita del traffico merci potrà essere gestita solo congiuntamente ad un incremento della capacità del porto di Ancona. Integrazione Interporto-Aeroporto - l'aeroporto potrà svolgere un ruolo di servizio e supporto ai flussi fisici trasferiti via mare e via terra; - integrazioni con l'aeroporto andranno ricercate nell'unificazione di alcuni servizi per le merci e di uffici che potrebbero portare ad una riduzione dei transit cost e dei costi generalizzati del trasporto.	Fase pre-completamento Interporto - l'interporto deve restituire servizi aggiuntivi al sistema economico locale; - inserimento di aree e attività a supporto della distribuzione locale e del coordinamento con il tessuto produttivo locale (soprattutto Zipa) per il bacino del Comune di Jesi e i comuni limitrofi.

Linee guida - Buone pratiche

Inserimento paesaggistico

B1 Nuova area produttiva Zipa Verde; B6 Completamento dell'interporto di Jesi; B9 Nuovi insediamenti produttivi nell'area industriale di Monsano; B.14 Insediamento di nuove aree produttive sovracomunali a Chiaravalle (PTCP Ancona)

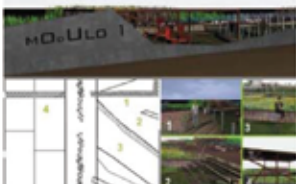
	Finalità: Creazione di un nuovo paesaggio industriale e commerciale connotante lo sviluppo insediativo periferico. Sviluppo che avviene limitando i conflitti paesaggistici e ambientali con il paesaggio agrario circostante. Progetto: Industrial Park nord, Uppsala. Parzialmente realizzato	Ripetibilità: - La composizione dei materiali vegetali viene usata per armonizzare la scala degli interventi produttivi con il paesaggio rurale. Si privilegiano l'utilizzo degli stessi elementi vegetali che compongono il paesaggio circostante e una composizione atta a determinare una spazialità dimensionalmente paragonabile a quella degli insediamenti produttivi. - La configurazione del sistema infrastrutturale portante dell'area diventa occasione per la definizione di elementi che configurano il paesaggio. - I segni del territorio e le strade locali sono assunti quali tracciati definitivi dei confini e dei margini dell'area di sviluppo.
	Finalità: Recupero e riuso canali in un'area tecnologica come un interporto Progetto: Interporto, Roma. Progetto	Ripetibilità: - Il progetto afferma la possibilità di rileggere e "restaurare" le caratteristiche tipologiche degli insediamenti storici alla luce delle nuove destinazioni d'uso previste dal progetto: servizi di ristorazione e sport, servizi tecnici a supporto del cantiere, spazi conferenze e meeting, spazi destinati alla valorizzazione dei ritrovamenti archeologici. - Filari arborei con specie autoctone e consolidate che fungono da elementi di separazione tra i diversi spazi interni e da filtro e protezione rispetto all'esterno. L'obiettivo è quello di integrare dal punto di vista funzionale e formale i nuclei rurali con la macchina dell'interporto senza "schiacciare" l'immagine e l'identità storica dei casali e dei loro spazi di pertinenza attraverso un'improbabile mimetismo o peggio una controproducente omologazione. Gli spazi progettati sono altamente vivibili, e analogamente agli altri spazi verdi della piattaforma e del centro servizi si prestano a molteplici attività.
	Finalità: L'insediamento per la logistica è stato realizzando prestando una particolare attenzione agli spazi aperti. Progetto: Piattaforma logistica di Garonor e area logistica di Pont Yblon, Blanc Mesnil nell'area metropolitana parigina. Realizzato	Ripetibilità: - le vesche di laminazione sono trasformate in un bacino d'acqua naturaliforme sul quale convergono un sistema di spazi aperti che si relaziona con il resto del territorio; - la configurazione delle strade e degli spazi aperti asfaltati per la movimentazione delle merci è realizzata utilizzando elementi vegetali che qualificano il paesaggio del nodo intermodale.

Linee guida - Buone pratiche

	Finalità: Caratterizzazione della sequenza di spazi aperti che caratterizzano il paesaggio di accesso al nodo infrastrutturale Progetto: Perla Boulevard del Denver International Airport, Progetto	Ripetibilità: - l'organizzazione degli accessi e della sequenza degli spazi lungo il percorso, avviene utilizzando la percezione del paesaggio circostante come criterio guida per la progettazione. - la definizione della sequenza di spazi attorno alla strada, la loro configurazione e ritmo, in stretta dipendenza dalla velocità di scorrimento dell'asse di collegamento che garantisce l'accesso al nodo infrastrutturale.
---	---	--

Spazi verdi attrezzati

B1 Nuova area produttiva Zipa Verde; B6 Completamento dell'interporto di Jesi; B9 Nuovi insediamenti produttivi nell'area industriale di Monsano; Insediamento di nuove aree produttive sovracomunali a Chiaravalle (PTCP Ancona)

	Finalità: Realizzazione di un parco lineare attrezzato in un interporto Progetto: Interporto, Parco lineare attrezzato, Roma. Progetto	Ripetibilità: - Il parco è articolato in 10 moduli, spazi con medesime caratteristiche funzionali e dotazioni equivalenti (1-percorso passerella che attraversa la fascia, 2-aree a prato calpestabili con sedute, 3-aree riunioni all'aperto, 4-pensilina). - Il parco è costituito da spazi di uso quotidiano a disposizione dei dipendenti dell'interporto, adatti a molteplici attività (sosta, ristoro, lavoro all'aperto) attraverso la previsione di un set di "attrezzature tipo". - Gli spazi previsti nel parco lineare sono adattabili inoltre anche ad eventuali attività straordinarie, come allestimenti e mostre temporanee, meeting e breakfast.
---	--	--

Connessioni interambientali, ecologiche e funzionali

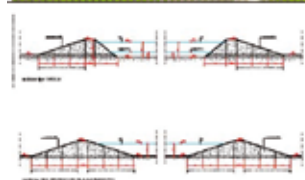
B1 Nuova area produttiva Zipa Verde; B6 Completamento dell'interporto di Jesi; B9 Nuovi insediamenti produttivi nell'area industriale di Monsano; Insediamento di nuove aree produttive sovracomunali a Chiaravalle (PTCP Ancona)

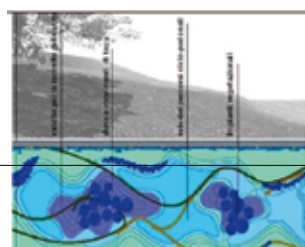
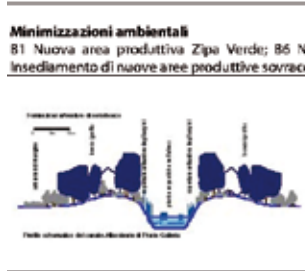
	Finalità: Realizzazione di impianti vegetazionali lineari di connessione Progetto: Centro servizi interporto, Roma. Progetto	Ripetibilità: - Filari, siepi arbustive e boschi lineari garantiscono la continuità paesistica e ambientale tra aree agricole esterne e aree interne all'insediamento. - La connessione funzionale degli spazi interni è affidata alla rete dei percorsi. - I sedi di impianto seguono gli allineamenti della maglia di bonifica creando tuttavia spazi-sequenze funzionali "straordinari" e contemporanei, non mimetici rispetto all'ambiente naturale e non vernacolari rispetto al contesto agricolo tradizionale.
---	--	---

Linee guida - Buone pratiche

Fasce di vegetazione e raccolta per le acque

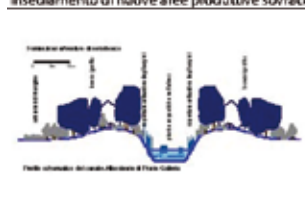
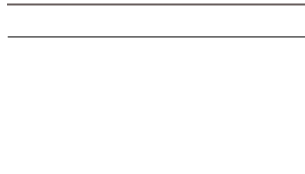
B1 Nuova area produttiva Zipa Verde; B6 Completamento dell'interporto di Jesi; B9 Nuovi insediamenti produttivi nell'area industriale di Monsano; Insediamento di nuove aree produttive sovracomunali a Chiaravalle (PTCP Ancona)

	Finalità: Configurazione di un layout vegetazionale che caratterizzi gli spazi aperti e i parcheggi	Ripetibilità: - La configurazione di un sistema di canalizzazione e una vasca di raccolta delle acque che svolga il ruolo di regolazione delle acque stesse e quando necessario di irrigazione. - la predisposizione di un disegno della vegetazione coordinata alla struttura di funzionamento del parcheggio e all'andamento del reticolo di scolo delle acque. - la predisposizione di un piano vegetazionale che consideri il fattore tempo come determinante per la configurazione complessiva della zona produttiva anche una volta che l'impianto sia dismesso o convertito ad altri usi.
	Progetto: Fabbrica Thompson, Guyancourt, Realizzato	Progetto: Industria Park nord, Lipsia, Parzialmente realizzato
	Finalità: Realizzazione di vasche di laminazione con prato calpestabile	Ripetibilità: - Le attrezzature tecnologiche diventano elementi con i quali connotare il paesaggio. Le centraline elettriche, le stazioni di rifornimento per il carburante sono concepite come parte integrante del paesaggio antropizzato. Le vasche di raccolta definiscono una nuova morfologia del suolo.
	Progetto: SPL Roma Realizzato	Progetto: SPL Roma Realizzato

	Finalità: Realizzazione di fascia verde per la raccolta di acque meteoriche	Ripetibilità: - Il sistema delle vasche che raccolgono le acque è un vero e proprio porco d'innesto. Esso è costituito da una sequenza di rilievi in terra con una profondità massima di 2 m e andamento naturale. - Il trattamento delle superfici, ossia i fondali delle vasche, sono a prato, mentre i rilievi sono caratterizzati dalla presenza di arbusti e da gruppi arborei. - Collegamenti ciclopeditoni collegano tra loro le varie aree del parco. - Le specie vegetazionali sono quelle tipiche del contesto. Sono così favoriti i processi di "naturalizzazione", in modo da dinamizzare e far evolvere autonomamente le formazioni vegetali del parco verso la massima funzionalità ecologica e la minima manutenzione.
	Progetto: Interporto, Roma, Progetto	Progetto: Interporto, Roma, Progetto
	Finalità: Realizzazione di fasce verdi di compensazione	Ripetibilità: - La realizzazione della vasca e del canale artificiale che la connette al Canale navigabile esistente è volta ad attenuare gli effetti di alterazione microclimatica. - Le fasce arbustive previste lungo le linee d'acqua svolgono una funzione di protezione e di filtro rispetto agli agenti inquinanti e di consolidamento delle sponde. - Tutti gli impianti vegetazionali sono previsti con forti caratteristiche di auto-mantenimento e capacità depurativa e compensativa per mitigare l'impatto ambientale e produrre un ambiente di lavoro di qualità.
	Progetto: Centrale Enel, Ravenna Progetto	Progetto: Centrale Enel, Ravenna Progetto

Minimizazioni ambientali

B1 Nuova area produttiva Zipa Verde; B6 Nuovo interporto di Jesi; B9 Insediamento di nuove aree produttive di sviluppo nell'area industriale di Monsano; Insediamento di nuove aree produttive sovracomunali a Chiaravalle (PTCP Ancona)

	Finalità: Impianti vegetazionali per la minimizzazione degli impatti	Ripetibilità: - Gli impianti a barriera verde, di spessore ed altezza adeguati, interposti tra l'area dell'interporto e le aree adiacenti (in particolare aree agricole, aree adibite a principali linee d'acqua) hanno il compito di costituire elementi di separazione, fisica e visiva, tra elementi eterogenei, minimizzando i diversi agenti inquinanti e contribuendo alla riduzione dell'inquinamento acustico.
	Progetto: Interporto, Roma, Progetto	Progetto: Interporto, Roma, Progetto

Linee guida - Buone pratiche

Infrastrutture ambientali e connessioni ecologiche

B.10 Riserva naturale generale orientata e Dasi protetta Ripa Bianca di Jesi B.12 Recupero delle aree interessate dalle attività estrattive

**Finalità:**

Articolazione delle politiche di conservazione avviate all'interno di un'area di valore naturale-ambientale contigua ad un'area urbanizzata

Progetto:

Parc Nature Miribel Jonage, Lyon
Realizzato 1976

Ripetibilità:

- Utilizzo dell'area per garantire la *sicurezza idraulica* della città di Lione a valle dei bacini idrici.
- uso di una parte dei bacini d'acqua per la *fruizione turistica* e per il tempo libero in stretta relazione con i quartieri limitrofi e con il sistema di spazi aperti che collega il centro città alle aree periferiche lungo fiume.
- Salvaguardia dell'area che presenta caratteri naturali e ambientali di maggior pregio.
- Creazione di centri per l'educazione ambientale a servizio della comunità lionesa.
- Espansione dei caratteri naturali in zone nelle quali si sviluppano compatibilmente anche attività agricole.
- definizione di un regolamento condiviso per la conduzione delle attività agricole garante della qualità ambientale e dell'utilizzo economico dei territori compresi nel parco.

**Finalità:**

Recupero di una zona utilizzata per attività estrattiva lungo fiume attraverso la realizzazione di una zona umida

Progetto:

Casse di espansione del fiume Secchia, pianura modenese
Recupero dagli anni '80

Ripetibilità:

- Il miglioramento delle condizioni di *sicurezza idraulica* tramite l'allargamento dei bacini di escavazione esauriti.
- la trasformazione di un'area degradata in una zona naturale e seminaturale.
- la convivenza di attività di recupero e attività estrattive in essere.
- la costituzione di un *consorzio di gestione* per la cura dell'area.
- la promozione di interventi per la conservazione delle specie vegetali rare o scomparse.
- la programmazione di attività di *ricerca scientifica* e culturale e di educazione ambientale.

**Finalità:**

Potenziamento delle connessioni ecologiche attraverso la graduale realizzazione di una rete di connessione tra nodi

Progetto:

Progetto Life-ECONet, Pianura bolognese e modenese
In corso di attuazione

Ripetibilità:

- *Potenziamento dei corridoi e dei nodi ecologici* attualmente presenti in particolare lungo i corsi d'acqua del reticolo idrografico minore e lungo i canali di irrigazione.
- attivare *modalità di concertazione* con i soggetti coinvolti nella trasformazione del paesaggio, in particolare gli agricoltori.
- inserire le politiche di valorizzazione ecologica del territorio all'interno degli strumenti di pianificazione alla scala di area vasta, da specificare nell'ambito della pianificazione a scala locale.

**Finalità:**

Recupero a fini naturalistici e di ricerca scientifica di una cava di argilla

Progetto:

Parco della fornace Carena, Cambiano
Realizzato dal 1991

Ripetibilità:

- la costituzione di un *agroecosistema integrato* dove le attività agricole sono condotte con tecniche *ecocompatibili*.
- la creazione di *zone umide* dove agevolare la riproduzione di specie vegetali e animali.
- l'impianto di una *copertura vegetale* nelle sponde del bacino più ripide per limitare i fenomeni erosivi.
- lo sviluppo di habitat ad elevata naturalità per la sperimentazione e la ricerca scientifica.
- il miglioramento delle caratteristiche *granulometriche* strutturali e nutrizionali del terreno per favorire la produzione agricola.
- la creazione di *percorsi per la fruizione* dell'area mimetizzati nel contesto.

Linee guida - Buone pratiche

Valorizzazione del paesaggio e della produzione di eccellenze agroalimentari
B.11 Ecodistretto rurale

Finalità:
Valorizzazione del paesaggio agrario tramite la conservazione degli elementi naturali, del patrimonio storico-testimoniale e la promozione di un'agricoltura sostenibile

Progetto:
Parco agricolo sud, Milano
Istituito nel 1990

Ripetibilità:

- La promozione di specifiche *pratiche* nelle attività agricole che garantiscano la qualità ambientale del territorio.
- lo sviluppo di attività che svolgano una funzione di servizio per gli abitanti della città.
- la promozione di misure di sostegno all'*agricoltura multifunzionale* (agricoltura biologica, agriturismo, ...).
- la conservazione di alcuni ambienti di particolare pregio ambientale tramite l'erogazione di finanziamenti per la *riqualificazione ambientale* e *convenzioni* con agricoltori.
- la predisposizione di contributi per la cura e la gestione di aree di particolare valore ambientale e paesaggistico.
- l'*educazione* e la sensibilizzazione degli agricoltori in relazione alla *certificazione ambientale*.
- l'*articolazione* degli interventi e delle misure di conservazione in relazione al livello di integrità delle riserve.



Finalità:
Valorizzazione del paesaggio agrario tramite la conservazione degli elementi naturali, del patrimonio storico-testimoniale e la promozione di un'agricoltura sostenibile

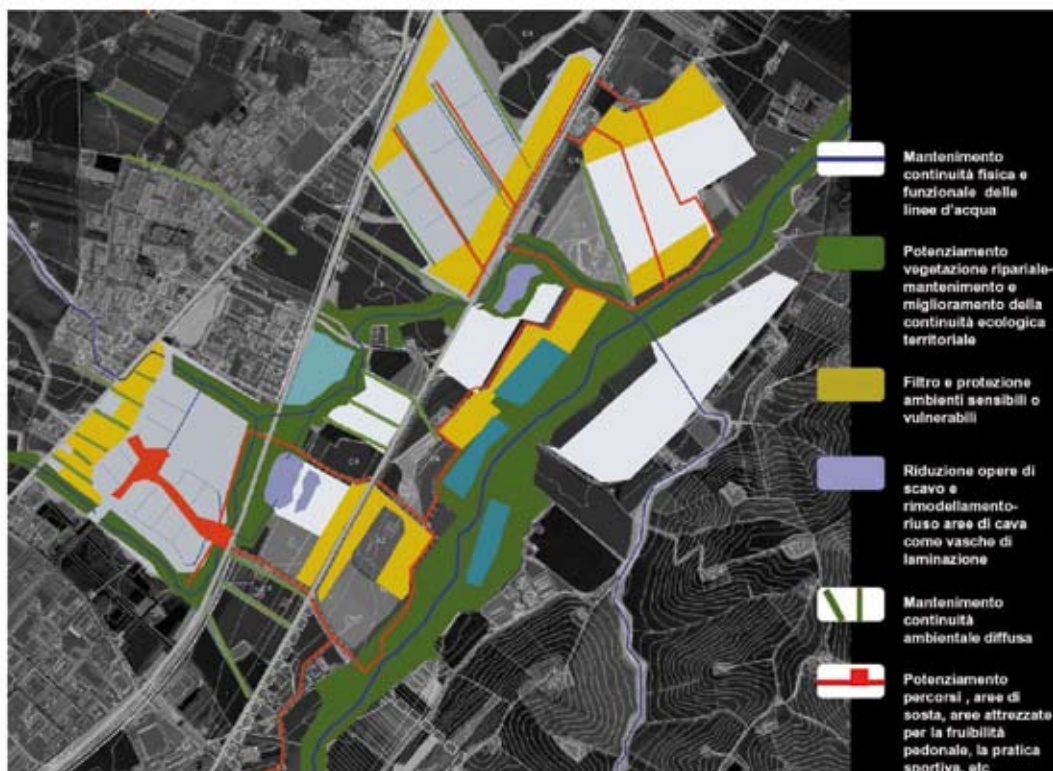
Progetto:
Parco agricolo Baix Llobregat, Barcellona
Costituito nel 1998

Ripetibilità:

- l'istituzione di consorzi per la gestione e la promozione del parco agricolo inteso come ente per la valorizzazione dei prodotti del territorio.
- lo sviluppo di tecniche agricole scarsamente impattanti.
- il miglioramento della configurazione paesaggistica del parco.
- il miglioramento della commercializzazione dei prodotti tramite l'istituzione di marchi di qualità o marchi di appartenenza al parco.
- la promozione di iniziative di sensibilizzazione finalizzate a migliorare la percezione degli abitanti sulla qualità dei prodotti.
- la trasformazione temporanea di alcune aree agricole in aree naturali per la riproduzione di uccelli acquatici.
- il recupero di essenze locali scomparse o in via di sparizione.
- la promozione di una costante attività di monitoraggio in particolare sulla qualità delle acque.

Linee guida - Progetti

Master Plan Zipa Verde



Linee guida - Progetti

Master Plan Zipa Verde - assetto insediativo e dotazioni ambientali

Suddivisione del suolo e funzioni	Acqua	Vegetazione	Immagine
Struttura - la maglia quadrangolare dei lotti tipica delle zone industriali si deforma per portare ad un disegno dei percorsi e dei vuoti che portano allo spazio centrale favorendo con i visivi con le colline a nord e a sud; - si organizzano quattro comparti che garantiscono la flessibilità dell'attuazione; Articolazione morfologica e funzionale - l'articolazione morfologica è pensata per garantire il mix funzionale (nella parte centrale edifici e funzioni di rappresentanza, mentre nell'anello più esterno il produttivo); - la superficie permeabile è concentrata lungo i margini dei lotti edificabili che nel cuore centrale incrementa lo spazio verde pedonale e nei bordi allontana l'edificio dal ramo dell'asse sud; - una superficie dovrà essere destinata a magazzino per eliminare il traffico merci (vedi indirizzi interposto - Distretto per la logistica) Preesistenze - gli edifici a nord vengono mantenuti; - costituzione a nord di un'area diversificata collegata al resto della Zipa da collegamenti ciclopedonali immersi nella vegetazione.	Raccolta acque meteoriche - le acque meteoriche straordinarie saranno convogliate in una vasca di compensazione-laminazione in rilievo all'esterno dell'area di progetto, ovvero localizzata nella nuova cava da concessionare; - il recupero delle acque meteoriche da riutilizzare potrà avvenire in vasche localizzate all'interno dei lotti, oppure in due vasche centralizzate. Fosso Albino - la valorizzazione del fosso come cinta dell'insediamento potrà avvenire con il suo eventuale spostamento verso la ferrovia	- contribuisce alla creazione di un microclima; - funziona come elemento di arredo e di sistemazione di strade e parcheggi; - contribuisce alla creazione di corridoi ecologici. (si veda scheda di dettaglio in seguito riportata)	Impatto degli edifici - occorre regolamentare la pelle degli edifici con materiali e colori idonei; - occorre regolamentare le modalità di realizzazione delle coperture con tetti verdi o colorati e con tetti ventilati che nascondano gli impianti; - occorre regolamentare le recinzioni.

Linee guida - Progetti

Master Plan Zipa Verde - assetto infrastrutturale

Dimensionamento delle infrastrutture e intersezioni	Asse Sud	Viabilità interna	Percorsi di accesso ai lotti
Dimensionamento delle infrastrutture e intersezioni - limitare il consumo di risorse (territorio, costi di infrastrutturazione); - limitare gli impatti ambientali e sociali della circolazione (controllando la velocità di transito e quindi, indirettamente, le emissioni veicolari e i sinistri); - garantire adeguate caratteristiche di funzionalità anche nei confronti del traffico pesante. SP 76, via Ancona (strada extraurbana secondaria-10,50 m) - Strada ad una corsia per senso di marcia con corsie di preselezione e svolta in corrispondenza dell'innesto con la SP21. Asse sud (strada interquartiere-8,00 m) - Strada ad una corsia per senso di marcia. Assenza di interferenze laterali. Controviale asse sud (Strada di servizio-16,00 m) - Strada a senso unico di marcia con stalli di sosta a pettine disposti su due lati; - I lotti si affacciano sul controviale; - il controviale è separato dall'asse sud da uno spartitraffico di minimo 3 m. Strada di distribuzione (Strada di quartiere-8,00 m) - strada ad una corsia per senso di marcia. - accorgimenti progettuali per renderla permeabile ai flussi pedonali trasversali (limitazione delle velocità, attraversamenti rialzati). Loop (Strada locale-6,50 m) - strada a due sensi di marcia con marciapiedi ai due lati. Strada parcheggio (Strada di servizio-16,00 m) - strada a due sensi di marcia con stalli di sosta a pettine disposti sui due lati.	Andamento e articolazione della sezione - l'asse sud dovrà avere un tracciato sinuoso e una sezione non sovradimensionata tale da disincentivare le velocità eccessive; - l'assenza di immissioni laterali che vengono raddoppiate attraverso una strada di servizio laterale ("controviale") garantisce un livello di servizio adeguato ai flussi di transito; Raccordi - il controviale è raccordato attraverso le due rotonde localizzate ai suoi estremi e assolve al ruolo di strada parcheggio.	Andamento e articolazione della sezione - il collegamento dei flussi veicolari tra i lotti interni e la fermata del servizio ferroviario regionale è costituito da una strada con caratteristiche urbane; - sul lato esterno è affiancata da una strada a parcheggio con stalli a pettine al servizio delle attività insediate e delle aree a verde; - l'accesso alla Golden Gas è garantito da una soluzione a rotatoria. Raccordi - si raccorda all'asse sud in due punti con intersezioni a rotatoria.	Assetto - L'accesso ai lotti non immediatamente prospicienti alla strada di distribuzione avviene attraverso circuiti chiusi (loop) il cui tracciato sarà in funzione del frazionamento delle superfici fondiarie.

Linee guida - Progetti

Master Plan Zipa Verde - paesaggio

Acqua	Connessioni	Spazi verdi attrezzati	Paesaggio agrario	Minimizzazioni ambientali
Salvaguardia dell'equilibrio idrogeologico delle aree valive - raccolta e rilascio graduale delle acque meteoriche in caso di eventi eccezionali; - tutela della continuità fisica e/o funzionale delle linee d'acqua e degli impluvi collinari; - mantenimento di una quota di aree libere permeabili.	Tutela e potenziamento delle grandi connessioni ambientali (Esino) - mantenimento della continuità fisica e funzionale delle linee d'acqua, delle confluenze, delle aree golenali; - protezione da attività potenzialmente inquinanti; - creazione di barriere e aree filtro.	Integrazione tra spazi verdi, edifici e attività - integrazione tra spazi verdi attrezzati in rapporto alle diverse attività ospitate negli edifici; - duttilità funzionale, prestazioni multiple in rapporto alle esigenze stagionali, eventi e manifestazioni occasionali e straordinarie; - riconoscibilità dei diversi spazi (per la sosta, per le attività libere sportive).	Tutela e valorizzazione degli elementi significativi del paesaggio agrario - leggibilità di trame e allineamenti; - tutela delle caratteristiche "tipologiche" e spaziali degli insediamenti storici; - riuso degli edifici rurali interclusi e degli spazi di pertinenza alla luce delle nuove destinazioni d'uso previste dal progetto.	Minimizzazione e compensazione degli impatti - mitigazione e compensazione delle alterazioni microclimatiche; - mitigazione dell'inquinamento atmosferico (polveri e agenti inquinanti in caso di cantiere e di servizio); - mitigazione del rumore in fase di cantiere e di esercizio; - mitigazione e riduzione dell'inquinamento di suolo-sottosuolo-acque superficiali e sotterranee; - consolidamento del suolo.
Minimizzazione dell'inquinamento delle acque superficiali e sotterranee - impermeabilizzazione di aree destinate ad attività potenzialmente inquinanti; - trattamento delle acque provenienti da sedi varie e piazzali; - protezione delle aree sensibili attraverso barriere vegetali.	Tutela e potenziamento delle connessioni ecologiche locali e della connettività - mantenimento dei varchi fluviali (fasce libere di connessione tra ambiente valivo e collinare); - salvaguardia del reticolo idrografico minore (fossi e impluvi collinari); - tutela e potenziamento degli elementi di microconnessione lineare (filari e siepi, ...).	Comfort ambientale - efficienza in termini di microclima-spazi d'ombra al sole, ...; - sicurezza (presidio, permeabilità visiva, illuminazione, raggiungibilità, etc); - facilità di manutenzione e gestione.		
Integrazione tra esigenze di natura idraulica e esigenze di continuità ambientale, paesistica e funzionale - fruibilità fisica e/o visiva degli spazi destinati alla raccolta delle acque, reversibilità e possibilità d'uso nei periodi di non emergenza; - continuità fisica e/o morfologica tra spazi destinati alla raccolta e al trattamento delle acque e delle aree circostanti; - impiego di spazi vegetazionali autoctoni e consolidate.	Connessione funzionale - continuità di percorsi e di collegamenti interni; - continuità degli spazi verdi.			

Linee guida - Progetti

Master Plan Zipa Verde - impianti vegetazionali

tipi di spazi - tipi di impianti verdi

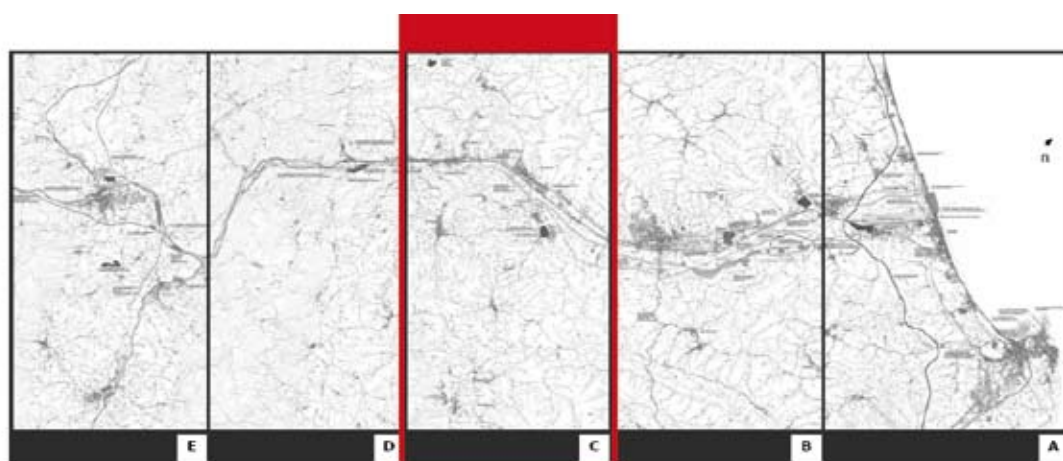


6.3

Campo territoriale C

La valle stretta di Castelplanio
e Monteroberto

Il campo territoriale C

**La sinclinale di
Fabriano:**

Potenziamento
dell'accessibilità e
innovazione
qualitativa delle
attività produttive del
parco

**Le incisioni e il
versante
appenninico:**

riqualificazione dei
paesaggi feriti e
potenziamento
dell'accessibilità al
territorio del parco

**La valle stretta
di Castelplanio e
Monteroberto:**

valorizzazione del
paesaggio e
qualificazione
delle produzioni
tipiche del parco

**La valle del sole e
dell'ombra:**

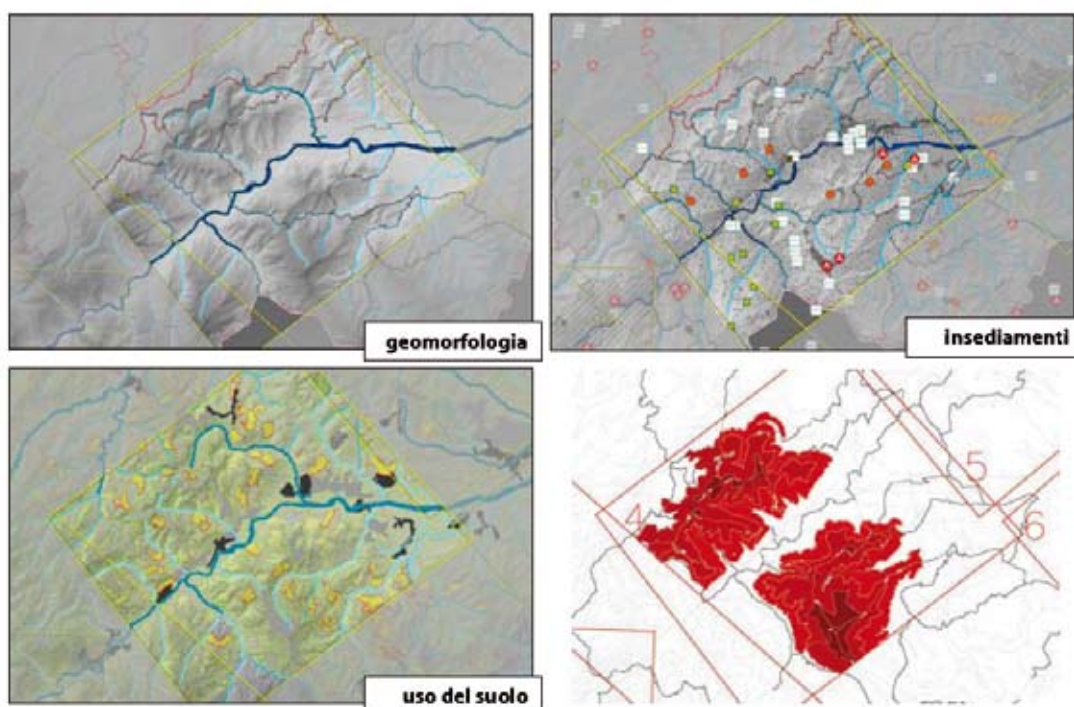
tutela ambientale e
trasformazione delle
attività nel/del parco

**La foce dell'Esino e la
costa da Falconara ad
Ancona:**

potenziamento
infrastrutturale e
accessibilità alle
attività del parco



Gli elementi strutturanti



Nel tratto pedemontano del bacino dell'Esino, tra Castelplanio e Moie la valle è abbastanza stretta. lungo i crinali si sono sviluppati i centri di Maiolati, Castelbellino, Monteroberto, con le loro mura fortificate e i loro castelli, a presidio della direttrice viaria storica di valle e dei principali snodi verso Macerata e Serra de Conti.

I versanti collinari sono caratterizzati dall'uso agricolo dagli allineamenti caratteristici dei campi coltivati o degli impianti arborei (oliveti e soprattutto vigneti) e dai lembi residuali di boschi sui versanti più acclivi.

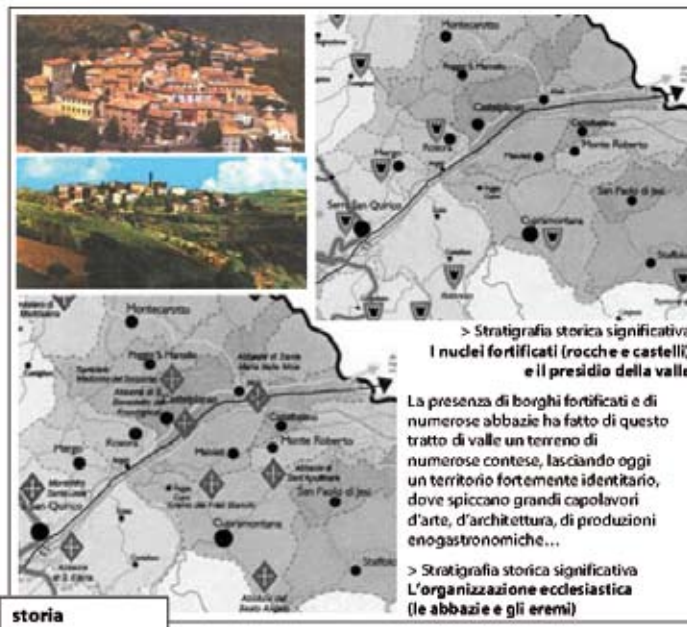
Questo paesaggio agrario risale ai secoli XV e XVI con la nascita della mezzadria nelle Marche e in particolare con lo sviluppo della cerealicoltura e l'affermarsi della viticoltura.

La meccanizzazione agricola e la razionalizzazione delle imprese ha recentemente portato ad una "semplificazione" e omologazione del paesaggio. Sono in particolare scomparse le alberate (in cui le viti erano sostenute ad alberi in larghi filari), le siepi a bordo campo e la vegetazione ripariale lungo i fossi. Permangono rari esemplari arborei isolati (*Quercus pubescens*). lungo le strade poderali o in prossimità degli insediamenti rurali.

I caratteri identitari

La valle stretta

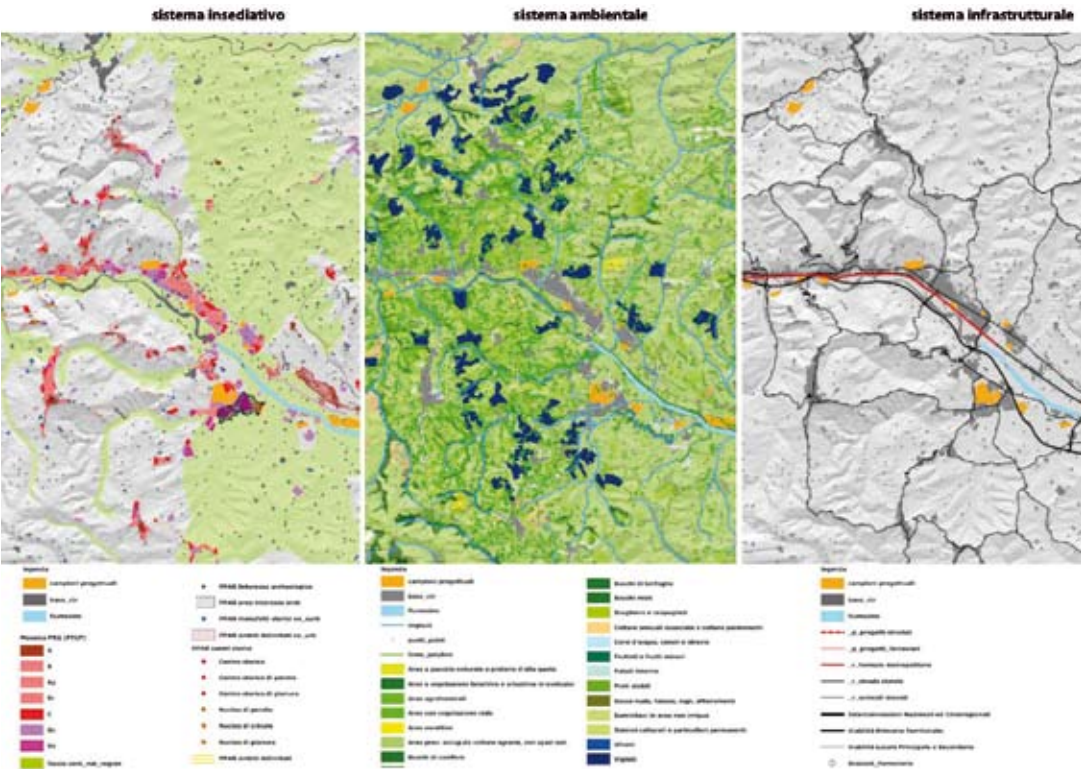
Il presidio e la forte identità dei Castelli di Jesi



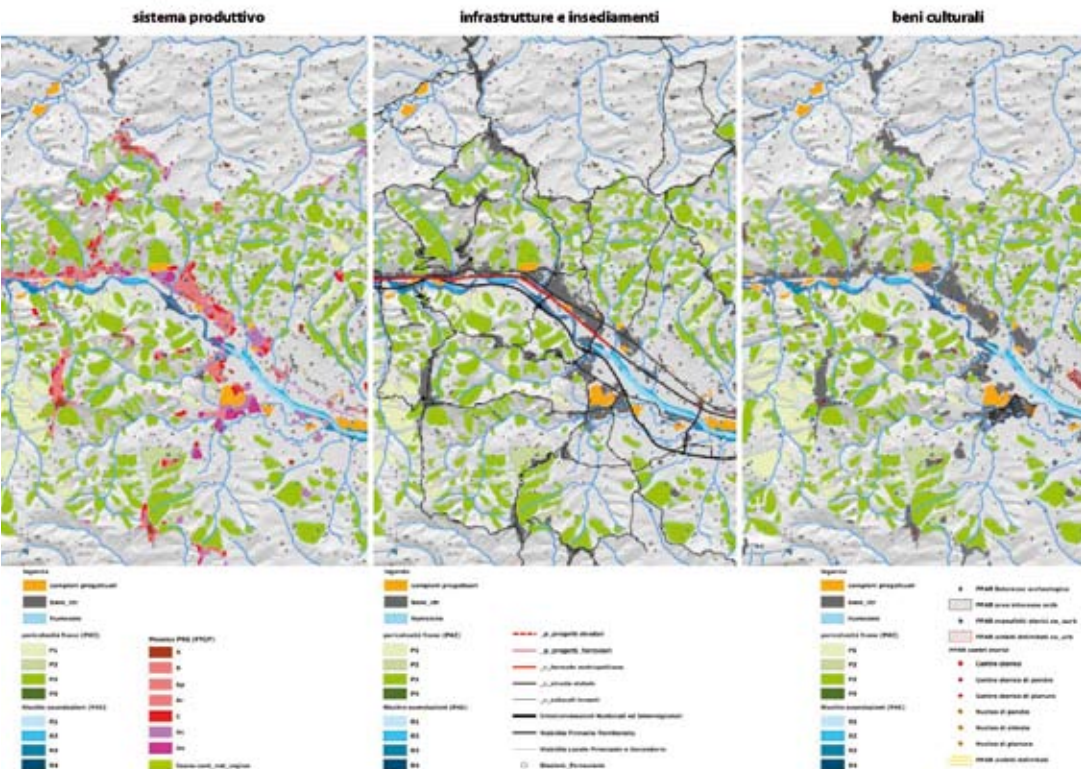
L'alta valle dell'Esino è anche conosciuta con il nome di *Castelli di Jesi*. La fertilità di questo territorio, il suo ruolo di snodo strategico per i collegamenti dell'Italia centrale, hanno fatto di questo tratto di valle il terreno di numerose contese di cui sono ancora oggi testimonianza i numerosi borghi fortificati e le abbazie. I nuclei fortificati (rocche e castelli) legati al presidio della valle sono oggi sede di musei legati alla cultura locale (da quello delle etichette del vino a quello della filatelia), di preziosi teatri, di chiese dai campanili svettanti.

L'organizzazione ecclesiastica (le abbazie e gli eremi) hanno invece strutturato l'organizzazione agricola e produttiva del territorio gettando le basi dell'attuale economia dove spicca, per qualità e quantità, la produzione di pregiati vini DOC (primo fra tutti il Verdicchio dei Castelli di Jesi).

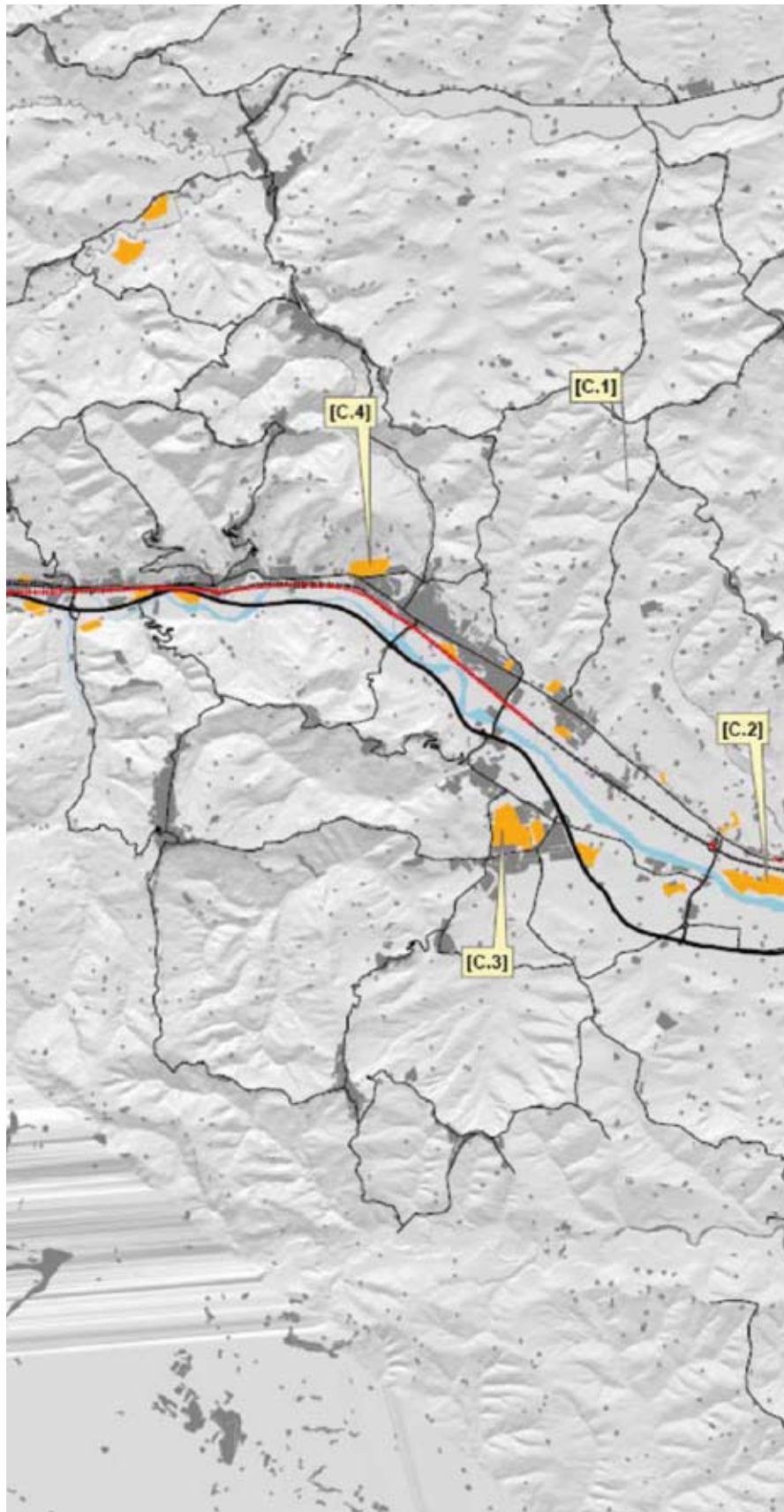
I sistemi territoriali



Il rischio idrogeologico



I campioni



Criticità e Opportunità - Strategie e Obiettivi specifici

n	Nome campione [n° atlante prog]	Criticità	Opportunità
C.1	Valorizzazione delle produzioni tipiche locali	Consumo di paesaggio. Una scarsa promozione dei prodotti tipici del territorio, un limitato miglioramento della qualità dei prodotti agricoli nel lungo periodo possono portare al depauperamento della risorsa paesaggio.	Eccellenze agroalimentari tra tutela ecologica, protezione ambientale e cura paesaggistica. Progetti e politiche possono supportare la qualificazione e valorizzazione delle produzioni agroalimentari che caratterizzano il cuore del parco, individuando standard di qualità per metodi e tecniche di selezione dei prodotti e promuovendone la conoscenza e l'apprezzamento.
C.2	Recupero delle aree interessate dalle attività estrattive [103]	Paesaggi feriti e dissesto idrogeologico. Le cave esaurite rappresentano un problema ambientale e paesaggistico. L'equilibrio idrogeologico del fiume e l'abbandono di aree sensibili costituiscono i rischi più evidenti causati dalle cave abbandonate e da quelle previste nel piano di settore. Il consolidarsi delle attività già presenti in alveo a supporto dell'escavazione rischiano di rendere irreversibili i segni sul paesaggio fluviale e di versante.	Recupero ambientale e fruibilità. Opere di rinaturalizzazione e di riequilibrio idraulico, progetti per un riuso attivo degli spazi abbandonati possono creare nuovi paesaggi. Sia gli ambiti recuperati dall'attività estrattiva sia quelli di nuova escavazione devono costituirsi come tasselli di una complessiva strategia ambientale.
C.3	Insediamiento di nuove aree produttive sovramunicipali a Monteroberto (PTCP Ancona) [407]	Importanti insediamenti produttivi senza adeguata accessibilità e dotazione di servizi. Il Piano territoriale della Provincia di Ancona ha promosso la localizzazione di aree produttive intercomunali in forma di distretti per limitare la dispersione (ogni comune con la sua piccola zona industriale). Questa scelta ha però prodotto localizzazioni in ambiti scarsamente accessibili da strade primarie o col trasporto pubblico. L'aumento delle tensioni immobiliari sul territorio ha già profondamente mutato l'economia e il paesaggio.	Coordinamento e copianificazione di ambiti rilevanti per l'efficienza dei sistemi insediativi. Il coordinamento di strategie e progettualità è determinante nel perseguire obiettivi di salvaguardia dei valori ambientali del parco e di promozione organizzata di nuovi spazi per le attività, garantendo efficienza funzionale agli insediamenti e compatibilità territoriale, soprattutto fornendo adeguata dotazione infrastrutturale (reti e strade) e di servizi (base o avanzati).
C.4	Sviluppo di nuove aree produttive [406]	Insedimenti produttivi dispersi, senza adeguata accessibilità e dotazione di servizi. Le singole municipalità tendono a concentrare i nuovi comparti produttivi sui margini dei confini amministrativi. Qui si evidenziano le criticità, sia per la scarsa accessibilità veicolare sia per la carenza di servizi a supporto delle attività insediate. La programmazione di nuove infrastrutture di scala territoriale (SS76) acutizza le tensioni immobiliari e rende questi ambiti attrattivi per nuove attività, pur in assenza della realizzazione dei progetti.	Coordinamento e copianificazione di ambiti rilevanti per l'efficienza dei sistemi insediativi. Il coordinamento di strategie e progettualità è determinante nel perseguire obiettivi di salvaguardia dei valori ambientali del parco e di promozione organizzata di nuovi spazi per le attività, garantendo efficienza funzionale agli insediamenti e compatibilità territoriale, soprattutto fornendo adeguata dotazione infrastrutturale (reti e strade) e di servizi (base o avanzati).

n	Nome campione [n° atlante prog]	Obiettivo specifico di intervento	Tema strategico di riferimento	Tipo di linea guida
C.1	Valorizzazione delle produzioni tipiche locali	Valorizzazione dei prodotti legati al territorio.	3 Il paesaggio: la produzione agricola e i valori storici e ambientali.	b- Buone pratiche Valorizzazione dei prodotti legati al territorio (fonti: Diap)
C.2	Recupero delle aree interessate dalle attività estrattive [103]	Riqualificazione dei paesaggi feriti e recupero degli spazi delle attività estrattive.	1 Il fiume Esino: l'assetto e il rischio idrogeologico, valore ambientale e uso pubblico.	b- Buone pratiche: Riqualificazione dei paesaggi feriti (fonti: Diap)
C.3	Insediamiento di nuove aree produttive sovracomunali a Monteroberto (PTCP Ancona) [407]	Programmazione e condivisa di nuovi spazi per le attività produttive e adeguata dotazione di infrastrutture e servizi.	2 La produzione: le prestazioni ambientali delle aree produttive.	b- Buone pratiche: Inserimento paesaggistico, Spazi verdi attrezzati, Connessioni interambientali, ecologiche e funzionali, Fasce di vegetazione e raccolta per le acque, Minimizzazioni ambientali (fonti: Diap) riferimento al campione B.1
C.4	Sviluppo di nuove aree produttive [406]	Relazioni con il contesto, compatibilità ambientale e inserimento paesaggistico degli insediamenti produttivi.	2 La produzione: le prestazioni ambientali delle aree produttive.	b- Buone pratiche: Inserimento paesaggistico, Spazi verdi attrezzati, Connessioni interambientali, ecologiche e funzionali, Fasce di vegetazione e raccolta per le acque, Minimizzazioni ambientali (fonti: Diap) riferimento al campione B.1

Linea guida - Buone pratiche

Riqualificazione dei paesaggi feriti

C.2 Recupero delle aree interessate dalle attività estrattive



Finalità:
Riqualificazione e riconfigurazione di un sistema di aree utilizzate per l'attività estrattiva a fini ricreativi

Progetto:
Horsmann, Rosenheim
Realizzato

Ripetibilità:
- ridefinizione delle aree da utilizzare per la fruizione e il tempo libero attraverso un'ulteriore previsione di escavazione che in parte finanzia la riconfigurazione.
- la convivenza di parti utilizzate per la fruizione con altre vocate ad una maggiore naturalità.
- il trattamento delle zone naturali rendendole inaccessibili al pubblico.
- il trattamento delle superfici coerente con il ruolo svolto dalle varie zone nel progetto: zone a canneto con vegetazione densa nelle parti naturali rese inaccessibili, mentre parti ghiaiate e accessibili laddove i bacini d'acqua sono aperti alla libera fruizione.



Finalità:
Riqualificazione e riconfigurazione di un sistema di aree utilizzate per l'attività estrattiva a fini ricreativi

Progetto:
Recupero cava Moisson
Freemuse, Valle della Senna
Realizzato

Ripetibilità:
- la riforestazione di alcune parti della cava non più in esercizio.
- la riconfigurazione del paesaggio attraverso la reinterpretazione, seppur mimetica, dei caratteri della pianura della valle della Senna.
- la riproposizione di un mosaico di paesaggi che alternano masse boscate e radure a prato.
- la modulazione della morfologia del terreno in armonia con il contesto circostante.
- il recupero del cotico erboso e degli strati superficiali per il reimpianto.
- l'istituzione di progetti di collaborazione tra discipline differenti e la redazione del progetto di riconfigurazione della cava in relazione agli enti che si occupano di sistemazione degli spazi aperti.

Valorizzazione dei prodotti legati al territorio

C.1 Valorizzazione delle produzioni tipiche locali



Finalità:
Miglioramento della qualità del prodotto e miglioramento della qualità del paesaggio che lo produce

Progetto:
Concorso la "Vigna Eccellente",
Comune di Isola

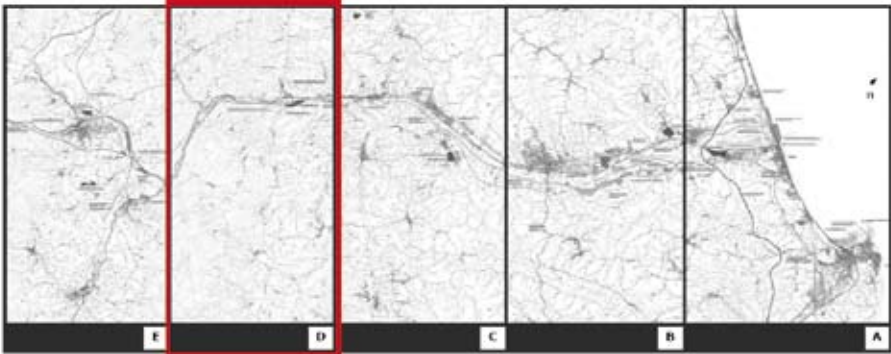
Ripetibilità:
- la promozione di un prodotto tipico di un determinato territorio.
- il miglioramento del punto di vista tecnico dei prodotti dell'agricoltura.
- il miglioramento del paesaggio legato alla produzione dei prodotti portando ad una riqualificazione del territorio rurale.
- la diffusione del marchio di qualità all'esterno dell'area territoriale.
- la comunicazione dell'evento e la riconoscibilità del prodotto all'esterno del confini d'ambito.

6.4

Campo territoriale D

Le incisioni e il versamento
appenninico

Il campo territoriale D



La sinclinale di
Fabriano:

Potenziamento
dell'accessibilità e
innovazione
qualitativa delle
attività produttive del
parco

Le incisioni e il
versante
appenninico:

riqualificazione
dei paesaggi feriti
e
potenziamento
dell'accessibilità
al territorio del
parco

La valle stretta di
Castelplanio e
Monteroberto:

valorizzazione del
paesaggio e
qualificazione delle
produzioni tipiche
del parco

La valle del sole e
dell'ombra:

tutela ambientale e
trasformazione delle
attività nel/del parco

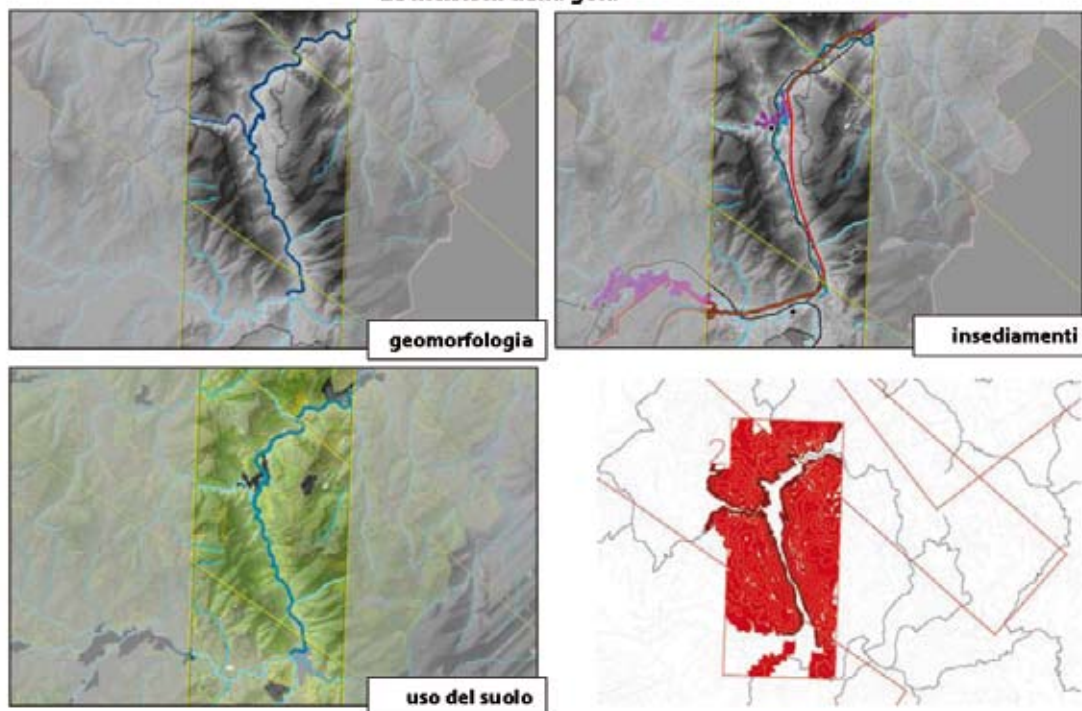
La foce dell'Esino e la
costa da Falconara ad
Ancona:

potenziamento
infrastrutturale e
accessibilità alle
attività del parco



Gli elementi strutturanti

Le incisioni della gola

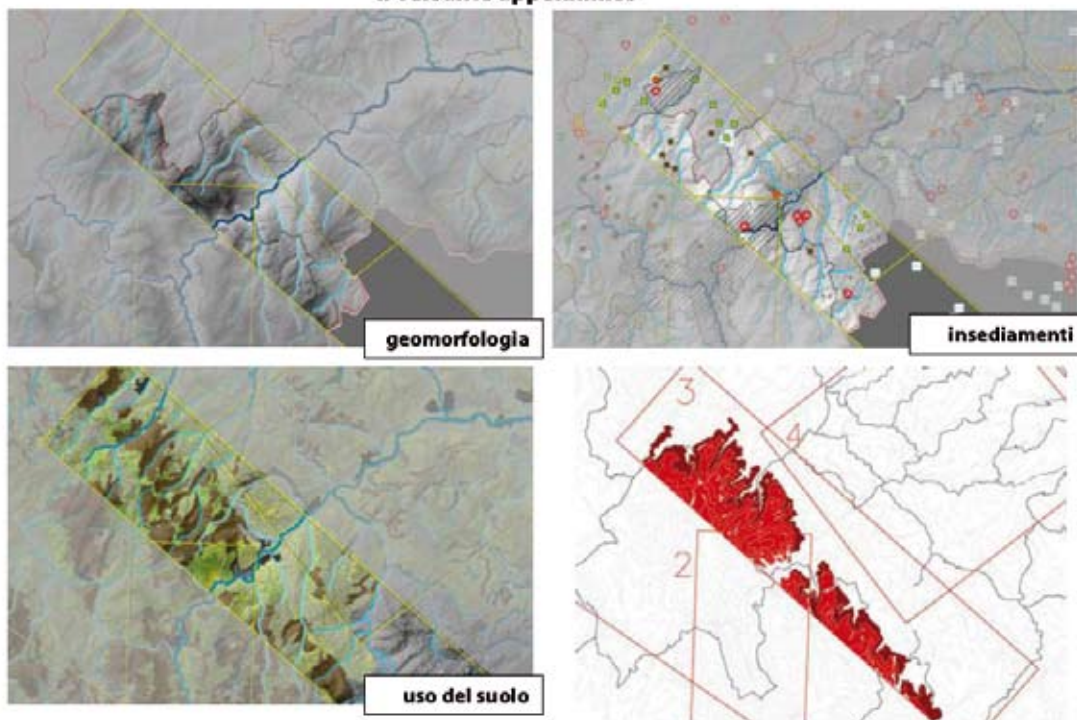


La gola della Rossa è una incisione che il fiume Esino ha scavato nella roccia calcarea appenninica ed è compresa tra i monti Revellone (841) a sud, Murano (882) e Vernino (817) a nord. In questo tratto la valle dell'Esino si fa strettissima, la rete viaria si avvicina al corso d'acqua occupando quasi totalmente l'esiguo fondovalle. I versanti sono molto ripidi e prevalentemente rocciosi. La vegetazione rupicola è costituita da specie rare ed endemiche di particolare pregio (*Moehringis papulosa* esclusiva della Rossa, del Furlo, di Frasassi, *Rhamnus saxatilis*, *Potentilla caulescens*, *Iberis saxatilis*). Nelle zone più basse, circa 300m di altitudine, si accumulano i detriti provenienti dall'erosione dei settori più elevati, e sono presenti pascoli aridi a sesleria dell'Appennino. La Gola della Rossa, la cui struttura geologica è simile a quella della vicina Frasassi, presenta numerose e vaste cavità carsiche come la Grotta del Vernino sul versante sinistro.

Gli insediamenti sono esigui e si configurano come piccoli agglomerati in corrispondenza delle confluenze fluviali. Unico centro d'altura è Pierosara che domina sia la valle dell'Esino che quella del Sentino e che per secoli ha avuto il ruolo di presidio e avvistamento.

Gli elementi strutturanti

Il versante appenninico



Dal punto di vista morfologico questo tratto del corridoio dell'Esino si configura come un grande "balcone" dove l'imponente versante appenninico domina il paesaggio collinare dell'alta valle.

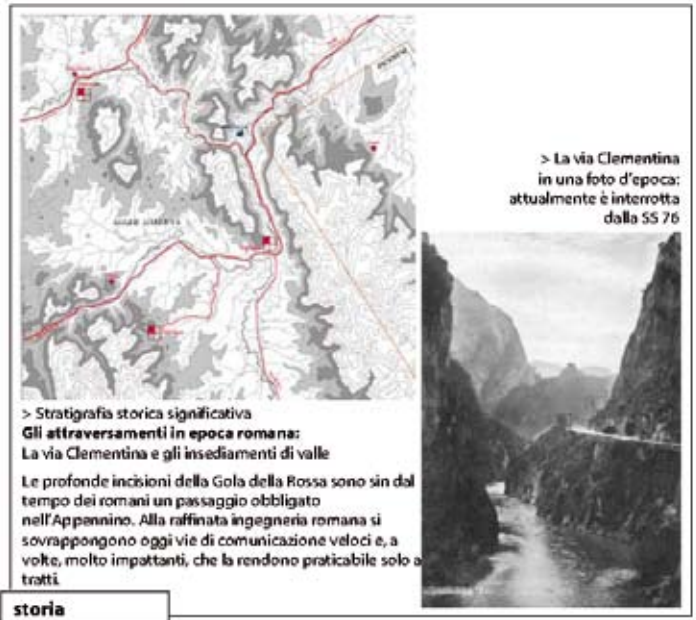
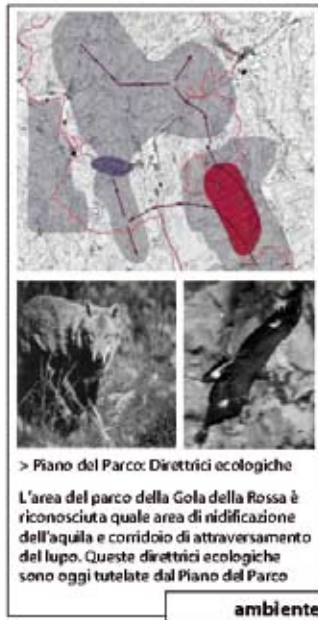
Particolarmente significative sono le dinamiche vegetazionali: il generale avanzamento del bosco che sta ricolonizzando i pascoli in disuso. Questa tendenza consolida il ruolo dei boschi di Serra San Quirico e del Monte san Vicino come veri e propri polmoni verdi della valle bilanciando gli effetti devastanti dovuti allo sfruttamento del bosco dalla seconda metà dell'800 ad oggi. I boschi vennero inizialmente sfruttati per la legna da ardere, con tagli frequenti che trasformarono i boschi in pascoli cespugliati. Successivamente il legname venne utilizzato per la costruzione delle traverse ferroviarie della linea ferroviaria Roma Ancona ultimata nel 1866 (che secondo le previsioni del tempo avrebbe utilizzato fino ad un terzo del bosco presente). Dai primi anni del 1900 i rimboschimenti a conifere crearono ulteriori condizioni di degrado: maggiore vulnerabilità agli incendi, elevato rapporto di dominanza, sensibilità ai parassiti, alterazione di habitat faunistici e della vegetazione del sottobosco, ect.

I caratteri identitari

Le incisioni della gola

Attraversamento storico e contemporaneo

Direttrice ecologica



Il carattere predominante della Gola della Rossa è oggi connesso al suo elevato pregio ambientale: l'elevata biodiversità, il ruolo dell'Esino come corridoio di connessione ecologica interambientale e habitat di numerose specie, la presenza di specie quali l'aquila reale, il gufo reale, il falco pellegrino e il lupo, hanno portato all'istituzione Parco Naturale Regionale della Gola della Rossa e di Frasassi nel settembre 1997 (L.R. 2.09.1997 n. 57).

All'immagine di naturalità si contrappone quella di un intenso sfruttamento antropico, in particolare nelle attività di cava che hanno compromesso interi versanti e corridoi ambientali.

La gola rappresenta anche un "passaggio" storico attraverso l'Appennino, un punto nodale di collegamento tra versante Tirrenico e Adriatico. Le profonde incisioni della Gola della Rossa sono sin dal tempo dei romani un passaggio obbligato tra l'Appennino marchigiano e quello umbro.

Alla raffinata ingegneria romana si sovrappongono oggi vie di comunicazione veloci spesso molto impattanti, che rendono l'antica via Clementina praticabile solo a tratti.

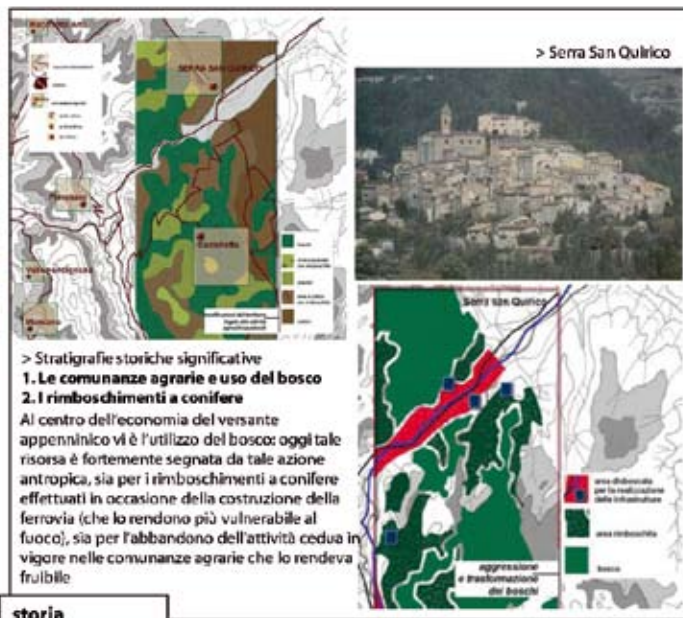
I caratteri identitari

Il versante appenninico

Il bosco come risorsa:
le comunanze agrarie e i rimboschimenti



società



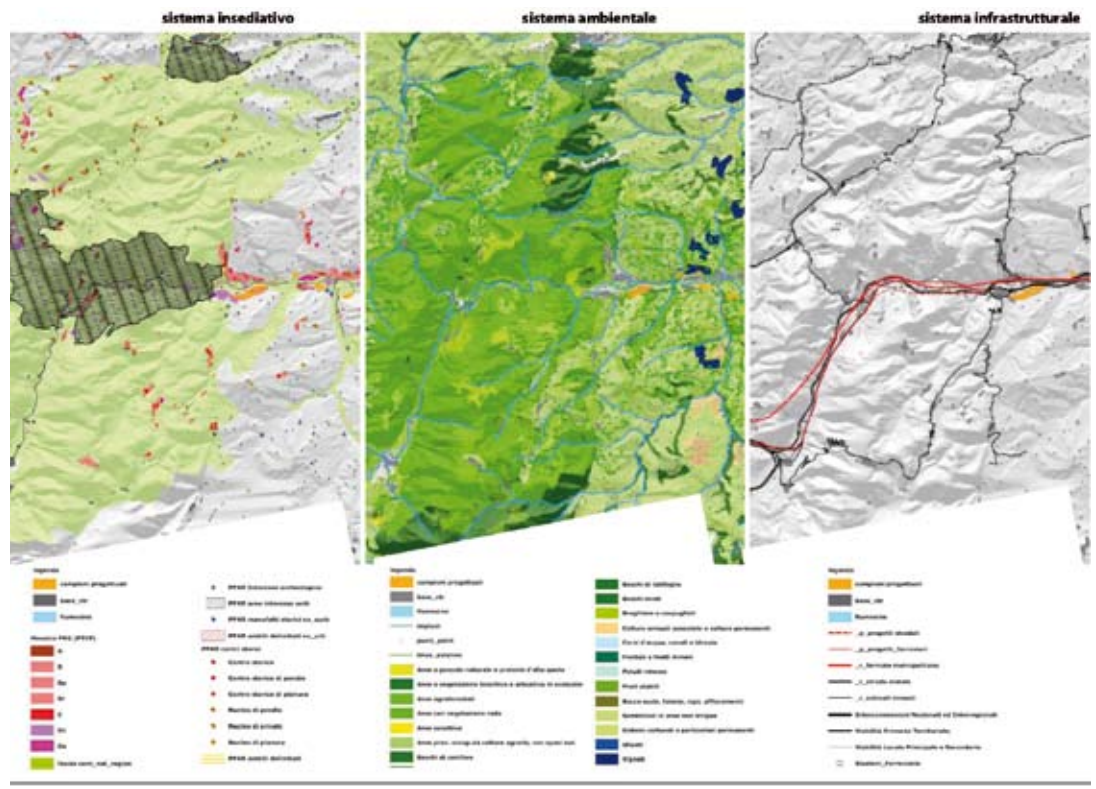
storia

Serra San Quirico, adagiata sul versante appenninico rappresenta una “cerniera” ambientale, culturale, sociale, tra i centri di valle e di altura. L’attività culturale è oggi connessa in particolare alla Cartoteca Storica delle Marche (che raccoglie carte geografiche storiche) e alle diverse rassegne culturali e teatrali legate in particolare al “Teatro dei Ragazzi” e al mondo della scuola.

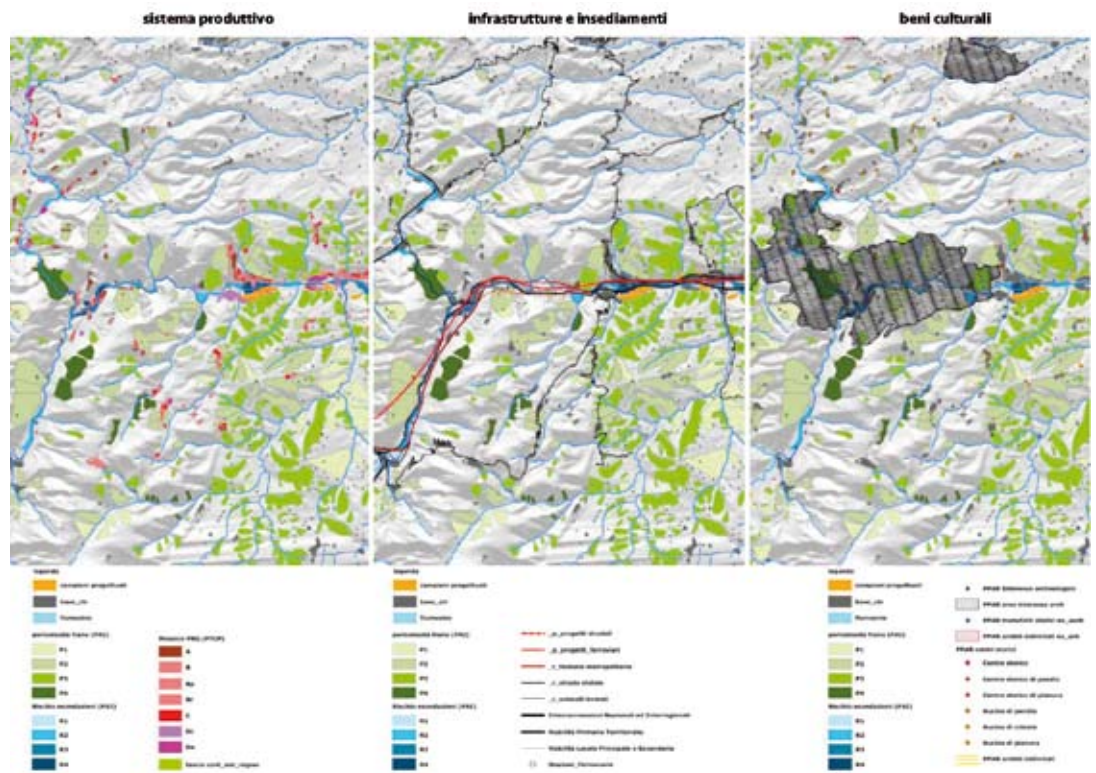
L’economia del versante appenninico è storicamente basata sull’utilizzo del bosco e sulle comunanze agrarie. Oggi questo patrimonio economico e identitario appare fortemente alterato e minacciato.

I rimboschimenti a conifere effettuati in occasione della costruzione della ferrovia e l’abbandono dell’attività cedua hanno profondamente mutato il paesaggio appenninico introducendo configurazioni, trame e colori profondamente diversi da quelle dell’immagine consolidata.

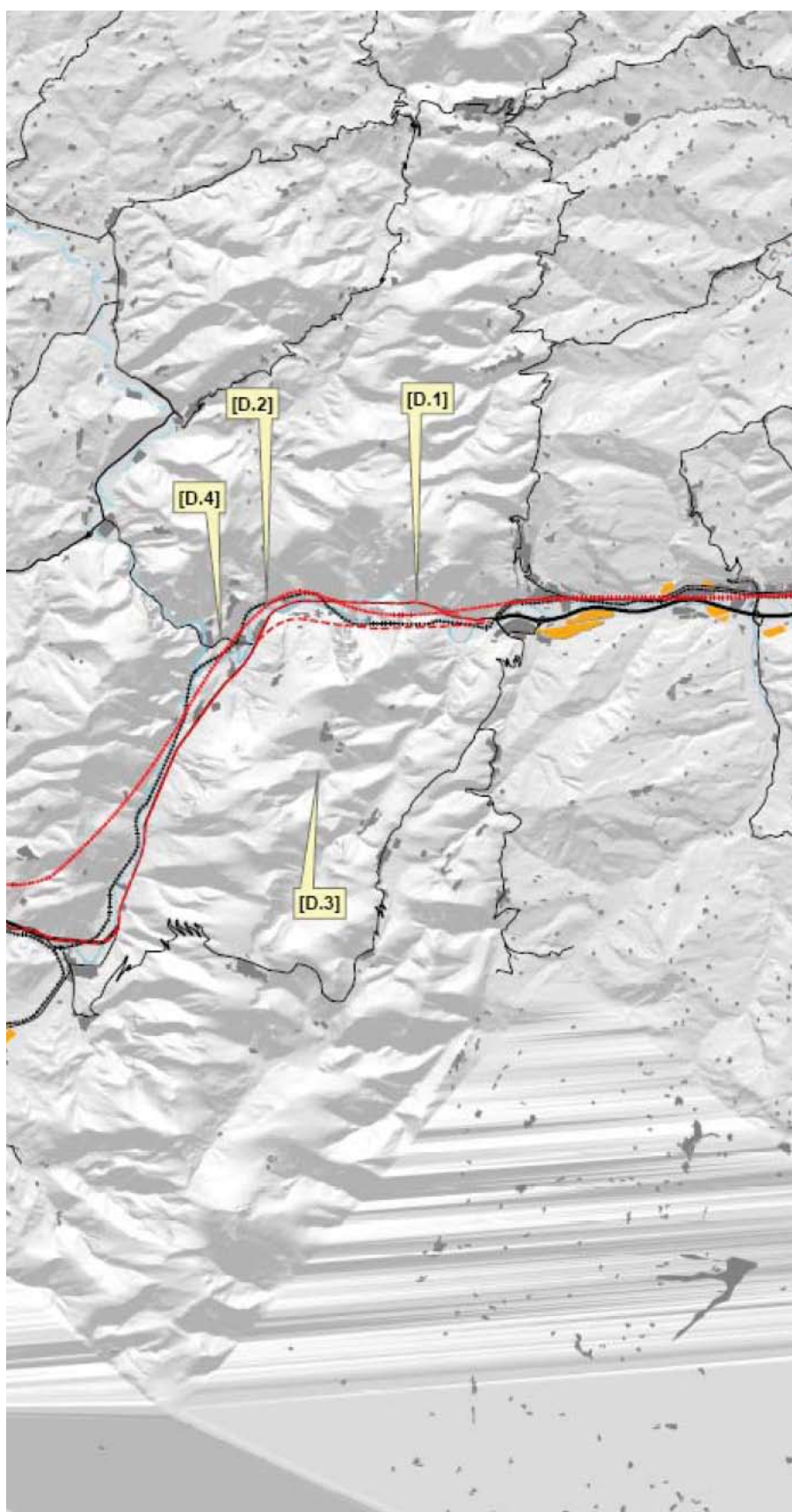
I sistemi territoriali



Il rischio idrogeologico



I campioni



Criticità e Opportunità - Strategie e Obiettivi specifici

n	Nome campione [n° atlante prog]	Criticità	Opportunità
D.1	Raddoppio della strada SS 76 val d'Esino (tratto del Quadrilatero infrastrutturale Marche-Umbria da S. Quirico-Albacina) [301]	Alto impatto ambientale in contesti sensibili. Il progetto infrastrutturale intercetta il territorio del Parco naturale regionale della Gola della Rossa e di Frasassi che comprende anche l'omonima area protetta formalmente istituita come zona di protezione speciale (ZPS). All'interno delle ZPS qualsiasi intervento di trasformazione deve garantire un adeguato livello di tutela della natura (con particolare riferimento alle specie di uccelli protette ai sensi della Direttiva 79/409/CEE).	Superamento delle criticità e potenziamento dell'accessibilità. Questo è l'unico tratto della viabilità del parco con livelli di saturazione prossimi alla congestione e che richiede interventi rilevanti di adeguamento e potenziamento. Il progetto di raddoppio della strada può prevedere l'ambientazione dell'opera e, contestualmente, ridefinire il ruolo delle infrastrutture non più idonee entro un sistema di mobilità lenta e di connessioni di breve distanza.
D.2	Raddoppio della trasversale ferroviaria Orte Falconara [205]	Alto impatto ambientale e copertura finanziaria assente. Il raddoppio del collegamento ferroviario Orte Falconara interessa gli ambiti più delicati dal punto di vista ambientale. I lunghi tunnel previsti all'interno dei massicci rischiano di intaccare e compromettere le riserve idriche presenti. Il progetto (Delibera CIPE del 6 aprile 2006) non dispone attualmente di copertura finanziaria.	Potenziamento dell'accessibilità e nuove connessioni lente. Gli interventi di adeguamento e potenziamento possono essere pensati come un unico progetto ambientalmente compatibile, volto ad aumentare l'accessibilità per le comunità e le attività insediate. L'individuazione di un nuovo tracciato consente di ridefinire il ruolo delle infrastrutture non più idonee entro un sistema di mobilità lenta e di connessioni di breve distanza.
D.3	Parco della Gola della Rossa e di Frasassi	Rischio di isolamento delle politiche di sviluppo locale. Le più recenti politiche di sviluppo locale sono orientate all'integrazione tra diverse economie e offerte turistico-culturali con la promozione di itinerari culturali, ambientali, enogastronomici e di benessere. Per evitare il rischio di isolamento devono essere in grado di interconnettere il territorio del parco al più vasto e diversificato insieme di risorse collinari e costiere.	Tutela e valorizzazione delle risorse ambientali. La crescita del turismo naturalistico può contrastare lo spopolamento e la fragilità economica, attraverso una strategia di adeguamento ricettivo e infrastrutturale, ma senza compromettere le risorse della Gola e nella prospettiva di un Appennino parco d'Europa. La conferma e il potenziamento delle eccellenze agroalimentari devono essere coordinati e supportati da un'adeguata azione di promozione.
D.4	Recupero delle aree interessate dalle attività estrattive [103]	Paesaggi feriti e dissesto idrogeologico. Le cave esaurite rappresentano un problema ambientale e paesaggistico. L'equilibrio idrogeologico del fiume e l'abbandono di aree sensibili costituiscono i rischi più evidenti causati dalle cave abbandonate e da quelle previste nel piano di settore. Il consolidarsi delle attività già presenti in alveo a supporto dell'escavazione rischiano di rendere irreversibili i segni sul paesaggio fluviale e di versante.	Recupero ambientale e fruibilità. Opere di rinaturalizzazione e di riequilibrio idraulico, progetti per un riuso attivo degli spazi abbandonati possono creare nuovi paesaggi. Sia gli ambiti recuperati dall'attività estrattiva sia quelli di nuova escavazione devono costituirsi come tasselli di una complessiva strategia ambientale.

n	Nome campione [n° atlante prog]	Obiettivo specifico di intervento	Tema strategico di riferimento	Tipo di linea guida
D.1	Raddoppio della strada SS 76 val d'Esino (tratto del Quadrilatero infrastrutturale Marche-Umbria da S. Quirico-Albacina) [301]	Potenziamento dell'accessibilità stradale al territorio del parco con attenzione alla sicurezza e al paesaggio.	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	a- Indirizzi: Potenziamento e compatibilità ambientale Non sembrano esserci, all'attuale livello di approfondimento progettuale, soluzioni in grado di evitare l'interferenza con aree vulnerabili e/o a rischio. In questo senso, si ritiene necessaria la Valutazione di incidenza per il tratto che attraversa la Zona di Protezione Speciale con l'accoglimento dei risultati; si raccomanda l'ottemperanza nel progetto esecutivo di tutte le prescrizioni contenute nel Decreto VIA e nell'allegato alla delibera CIPE. Il rischio di frane richiede lo sviluppo di adeguati interventi di mitigazione. Il rischio idraulico sembra, in prima analisi, limitato al tratto di attraversamento del Fiume Esino. (fonti: Trt)
D.2	Raddoppio della trasversale ferroviaria Orte Falconara [205]	Potenziamento dell'accessibilità ferroviaria al territorio del parco. Velocizzazione dei servizi e delle connessioni Roma - Ancona	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	a- Indirizzi: Potenziamento e compatibilità ambientale Le opere progettate interferiscono con le caratteristiche geomorfologiche del territorio, nell'ambito del quale si trovano diverse zone caratterizzate da un livello di pericolosità "elevata" (P3) che dovranno dunque essere oggetto di una attenta analisi di dettaglio durante la progettazione esecutiva. In corrispondenza dell'attraversamento del Fiume Esino, il tracciato ferroviario interessa una vasta zona caratterizzata da pericolosità idraulica "molto elevata". (fonti: Trt)
D.3	Parco della Gola della Rossa e di Frasassi	Adeguamento turistico-ricettivo in un sistema di parchi	3 Il paesaggio: la produzione agricola e i valori storici e ambientali.	b- Buone pratiche: Creazione di filiere di prodotti legati al territorio (fonti: Diap)
D.4	Recupero delle aree interessate dalle attività estrattive [103]	Riqualificazione dei paesaggi feriti e recupero degli spazi delle attività estrattive.	1 Il fiume Esino: l'assetto e il rischio idrogeologico, valore ambientale e uso pubblico.	b- Buone pratiche: Riqualificazione dei paesaggi feriti (fonti: Diap)

Linee guida - Buone pratiche

Riqualificazione dei paesaggi feriti

D.4 Recupero delle aree interessate dalle attività estrattive



Finalità:
Recupero di un'area di cava di mezzacosta per ridurre i problemi di sicurezza e ricolonizzare un paesaggio naturale

Progetto:
Recupero cava Schumel, Holderbank
Realizzato

Ripetibilità:

- la trasformazione di parti che comportano rischi più elevati per i centri abitati.
- la costituzione di un'area protetta nell'area precedentemente occupata dall'attività estrattiva.
- la creazione di una riserva naturale di specie pioniere di flora e fauna.



Finalità:
Inserimento paesaggistico di un'area di cava soggetta a fenomeni erosivi particolarmente evidenti

Progetto:
Recupero cava Perouses, Regione Rhône-Alpes
Realizzato

Ripetibilità:

- riconfigurazione di una morfologia del suolo che favorisca l'installazione di drenaggi orizzontali che favoriscano lo scolo delle acque per filtrazione negli strati sottostanti.
- Imboschimento con specie vegetali autoctone.
- la creazione di un anfiteatro vegetale che riduce l'impatto paesaggistico della cava dall'infrastruttura di scartamento posizionata alla quota inferiore.

Creazione di filiere di prodotti legati al territorio

D.3 Parco della Gola della Rossa e di Frasassi



Finalità:
Le attività agricole e zootecniche sono assunte quali strumenti per uno sviluppo sostenibile

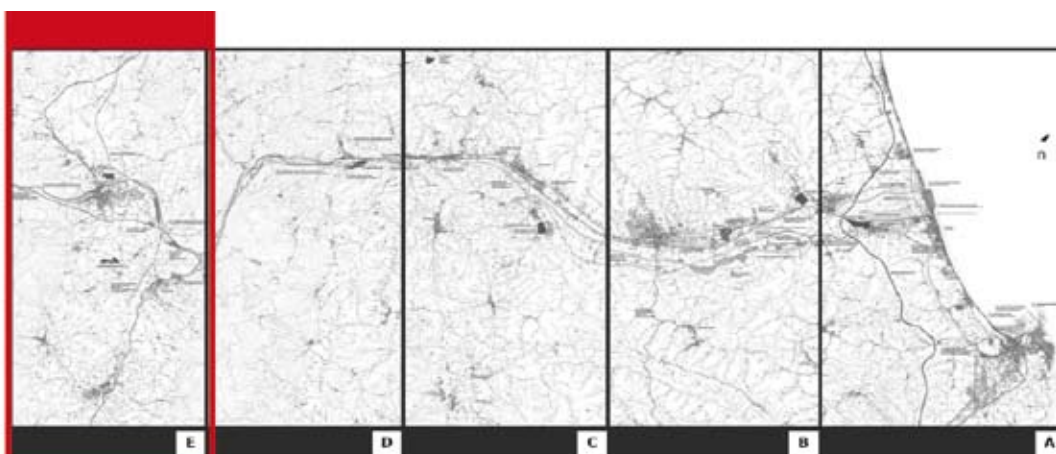
Progetto:
Progetto qualità - Parco della Majella

Ripetibilità:

- la diffusione di una nuova cultura nel mondo agricolo all'interno del Parco.
- promozione di quelle attività agricole e zootecniche che migliorano la biodiversità, che recuperano le tradizioni locali e mantengono le ecologie tipiche dei luoghi.
- l'attribuzione agli agricoltori del ruolo di "custodi del parco".
- l'affidamento in concessione agli agricoltori di aree del parco a condizione del rispetto di alcune regole fissate dall'Ente Parco.
- il recupero delle razze domestiche e degli allevamenti naturali.
- Utilizzo del marchio di qualità del parco per alcuni prodotti.

6.5 Campo territoriale E La sinclinale di Fabriano

Il campo territoriale E



La sinclinale di Fabriano:

Potenziamento dell'accessibilità e innovazione qualitativa delle attività produttive del parco

Le incisioni e il versante appenninico:

riqualificazione dei paesaggi feriti e potenziamento dell'accessibilità al territorio del parco

La valle stretta di Castelpiano e Monteroberto:

valorizzazione del paesaggio e qualificazione delle produzioni tipiche del parco

La valle del sole e dell'ombra:

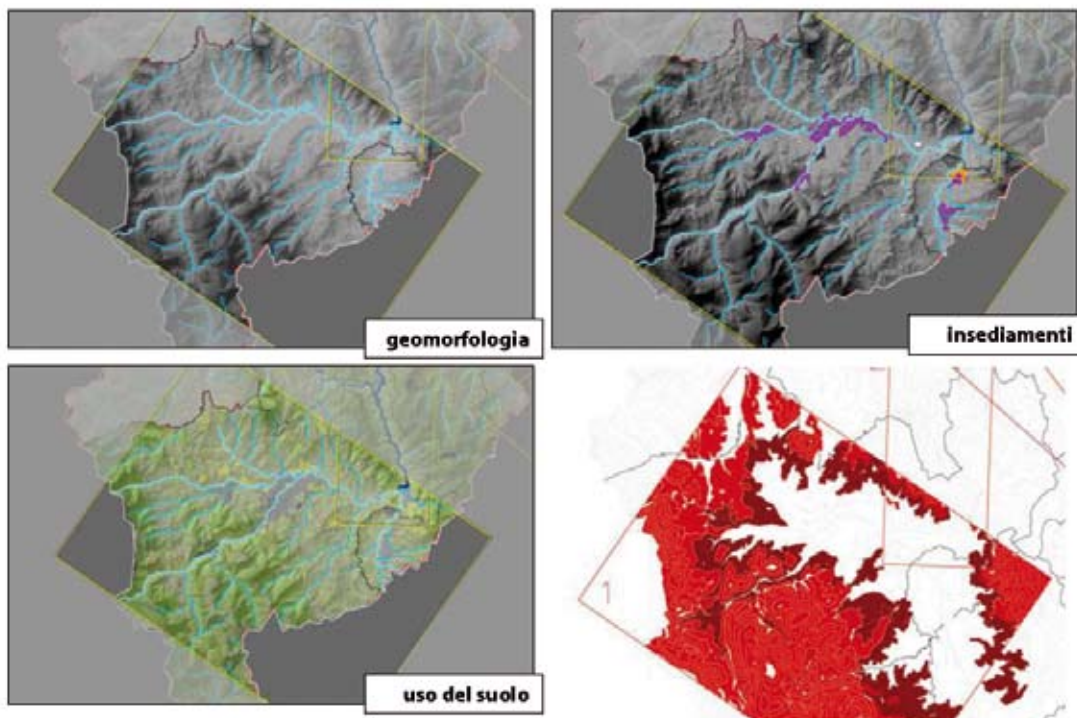
tutela ambientale e trasformazione delle attività nel/del parco

La foce dell'Esino e la costa da Falconara ad Ancona:

potenziamento infrastrutturale e accessibilità alle attività del parco



Gli elementi strutturanti



La sinclinale di Fabriano è l'esito di un processo di deformazione delle rocce stratificate tipico nelle catene montuose. Essa costituisce una depressione, un'ampia zona concava compresa tra le catene appenniniche principale (dorsale umbro-marchigiana) e secondaria (dorsale marchigiana interna). Il paesaggio è caratterizzato da una successione di modesti rilievi con morfologia prevalentemente arrotondata che si distribuiscono secondo le dorsali e che sono separati dalla depressione mediana. I maggiori corsi d'acqua della parte montana presentano un andamento trasversale rispetto alle catene montuose che attraversano, determinando la formazione di canyon. All'interno della sinclinale (che fa parte del bacino interno marchigiano) il fiume Esino, che riceve le acque degli affluenti provenienti dalle due dorsali, è disposto lungo la direttrice Nord Sud all'interno della sinclinale. All'altezza della località di Albacina riceve il suo principale affluente, il fiume Giano, che raccoglie tutte le acque del bacino fabrianese e che ha una portata maggiore del suo emissario. Il paesaggio collinare è caratterizzato da crinali prativi arrotondati e versanti molto acclivi e rupestri tagliati da gole profonde coperti da vegetazione boschiva, il fondovalle è ricco di colture, nonostante l'altitudine. La città di Fabriano, originariamente sorta su un terrazzo alluvionale del fiume Giano del quale da sempre utilizza le acque per l'alimentazione delle cartiere, si estende oggi su gran parte della sinclinale.

I caratteri identitari

La sinclinale di Fabriano

Polo storico-culturale: il Comune

Polo produttivo storico e consolidato: le cartiere



> La prima cartiera, incisione

Il carattere industriale della città di Fabriano è consolidato e in continua evoluzione.

Tra gli elementi significativi di tale organizzazione sociale vanno segnalati:

- il forte legame tra industrie e area fluviale (in particolare per l'utilizzo delle acque nel ciclo produttivo)
- l'integrazione tra la società industriale e quella agricola
- la valorizzazione dell'aspetto culturale del lavoro

società



> L'epoca comunale rappresentata in quadro di Gentile da Fabriano

Fabriano si è consolidata storicamente come un Comune forte e accentrato, un polo capace di fungere da incubatore di attività economiche e culturali e di esportare prodotti e artisti in tutta Europa.

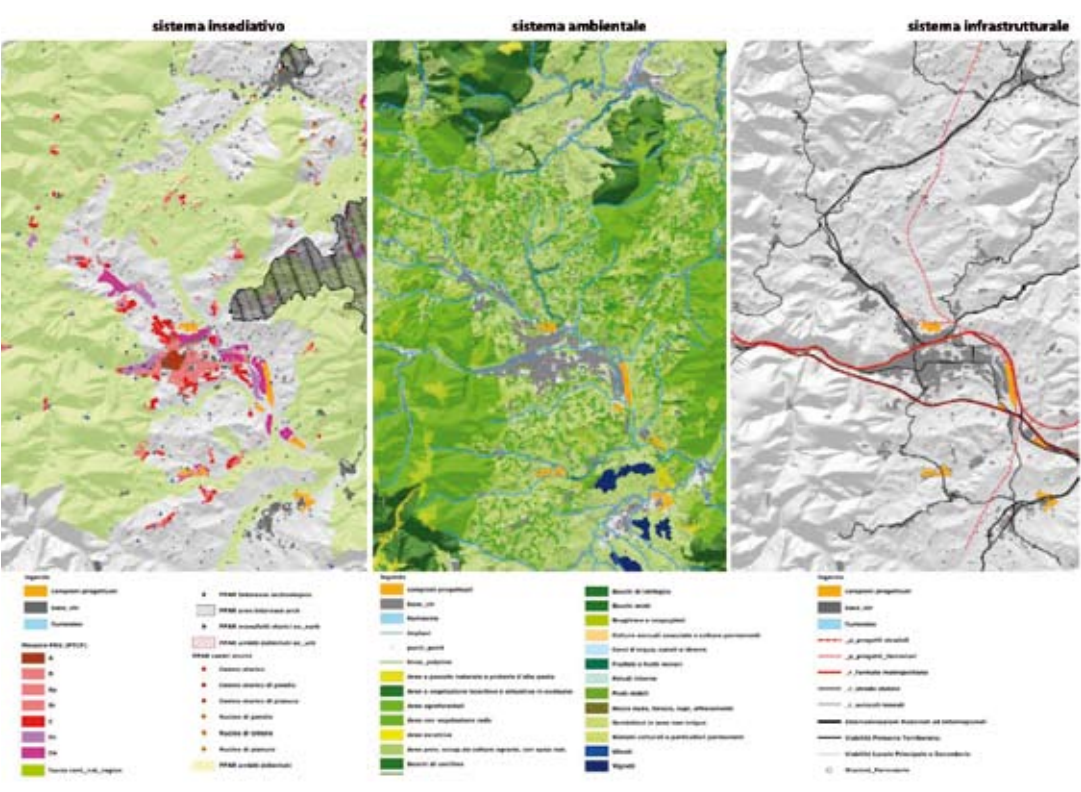
storia

> Stratigrafia storica significativa
La prima industrializzazione di fondovalle:
cartiere, cave, fornaci e mulini

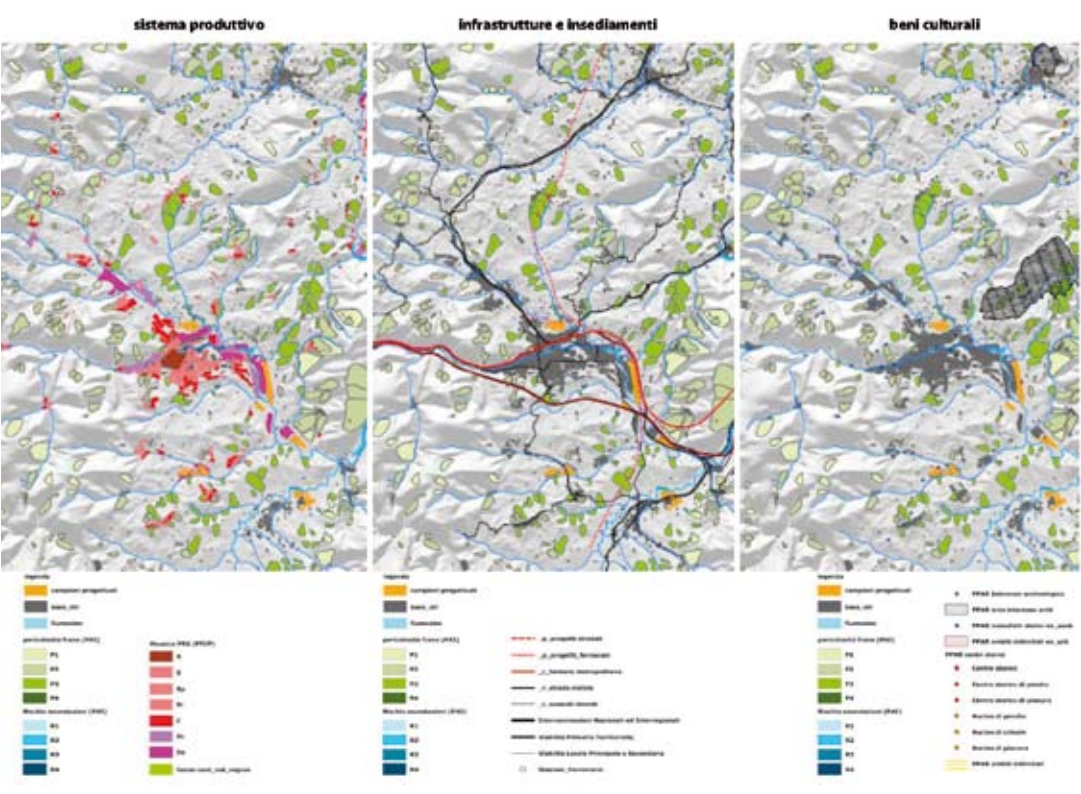


Fabriano rappresenta un significativo polo storico- culturale della vallesina e delle Marche sin dall'epoca comunale. Sin dal 1200 Fabriano aveva esteso il suo dominio sopra i castelli feudali delle terre confinanti. La lavorazione della carta accrebbe la notorietà e il prestigio del Comune: i prodotti cartari vennero esportati in tutto il mondo come ricordato nello stesso stemma cittadino: "Faber in amne cudit, olim cartam undique fudit" che ricorda e tramanda il primato internazionale raggiunto da Fabriano, fin dal XIII secolo e il suo contributo alla espansione della economia italiana e al suo primato nell'Europa occidentale. L'immagine contemporanea della città è ancora strettamente connessa al rapporto tra attività produttive e artistiche e fiume (cartiere, cave, fornaci e mulini) e alla valorizzazione dell'aspetto culturale del lavoro (evidente anche nelle numerose attività culturali del Museo della Carta e della Filigrana). Altro carattere peculiare del territorio della sinclinale è la forte integrazione tra la società industriale e quella agricola (testimoniato anche dalla presenza di numerose industrie agro-alimentari e dalle commercializzazione di produzioni tipiche).

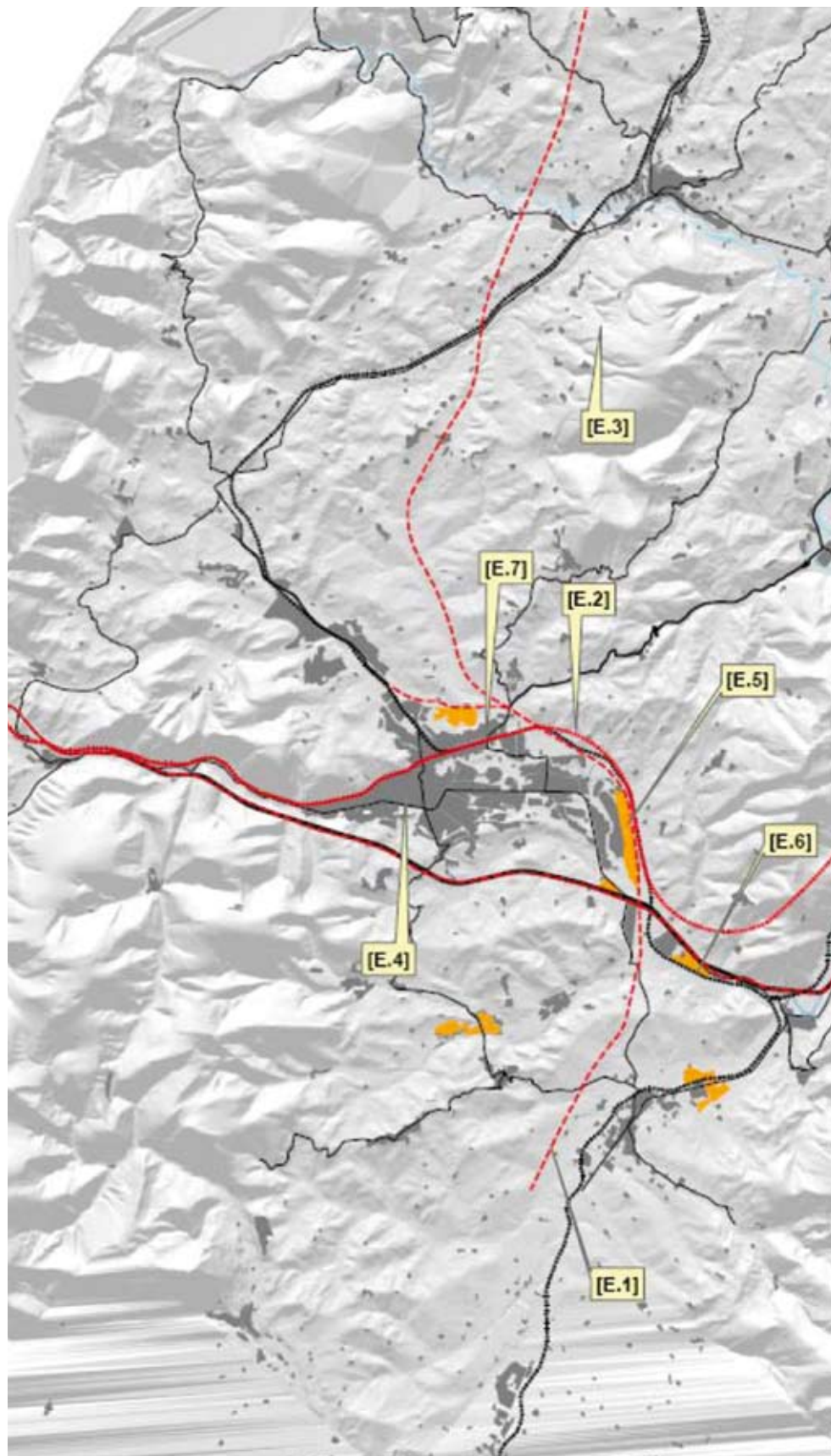
I sistemi territoriali



Il rischio idrogeologico



I campioni



Criticità e Opportunità - Strategie e Obiettivi specifici

n	Nome campione [n° atlante prog]	Criticità	Opportunità
E.1	Nuova strada Pedemontana delle Marche (tratto del Quadrilatero infrastrutturale Marche-Umbria da Fabriano-Matelica) [303]	Alto impatto ambientale e scarsa copertura finanziaria. Il collegamento stradale attraversa contesti delicati dal punto di vista ambientale. Il progetto prevede interventi impattanti e tunnel all'interno dei massicci che rischiano di intaccare e compromettere le riserve idriche. L'opera dispone attualmente di 1/3 della copertura finanziaria richiesta.	Riassetto strategico della mobilità sovracomunale. Il collegamento tra le SS 77 e 76 (Val di Chienti-Vallesina) risponde alla domanda di mobilità che emerge dal distretto industriale del fabrianese fino a Castelraimondo, assume un ruolo fondamentale nell'alleggerimento del traffico di attraversamento di Fabriano, può favorire la riqualificazione dello spazio urbano e lo sviluppo delle relazioni con il territorio esterno. Per le relazioni di area vasta la strada deve potersi integrare in un sistema infrastrutturale multimodale in grado di connettere efficacemente i comuni del Sinclinorio tra loro e con le reti di interesse nazionale. La rilevanza degli interventi previsti richiede un progetto ambientalmente compatibile.
E.2	Sistema ferroviario metropolitano territoriale SMT	Potenzialità non sviluppata. L'assenza di un sistema di trasporto pubblico integrato, le attrezzature e i servizi inadeguati vanificano l'accessibilità potenziale.	Accessibilità ferroviaria al parco e nuove relazioni territoriali. L'elemento portante del trasporto collettivo, costituito dal Servizio Ferroviario Metropolitano Territoriale (SMT), deve essere integrato con servizi di portata sovra-comunale, così da legare Fabriano al territorio del parco.
E.3	Valorizzazione e qualificazione delle produzioni locali	Consumo di paesaggio. Una scarsa promozione dei prodotti tipici del territorio, un limitato miglioramento della qualità dei prodotti agricoli nel lungo periodo possono portare al depauperamento della risorsa paesaggio.	Eccellenze agroalimentari tra tutela ecologica, protezione ambientale e cura paesaggistica. Progetti e politiche possono supportare la qualificazione e valorizzazione delle produzioni agroalimentari che caratterizzano il cuore del parco, individuando standard di qualità per metodi e tecniche di selezione dei prodotti e promuovendone la conoscenza e l'apprezzamento.
E.4	Sostegno al miglioramento qualitativo delle attività economiche	Antagonismo tra risorse locali e sviluppo economico. Lo sviluppo delle attività economiche, industriali e agricole, si pone in contrasto con il riconoscimento delle eccellenze paesaggistiche e delle risorse agroalimentari, con rischi di compromissione del delicato equilibrio che caratterizza questi ambiti territoriali.	Sviluppo delle attività economiche e compatibilità ambientale. E' possibile promuovere forme di sviluppo che medino tra conservazione e innovazione nel rispetto delle comunità locali e delle risorse presenti.

n	Nome campione [n° atlante prog]	Obiettivo specifico di intervento	Tema strategico di riferimento	Tipo di linea guida
E.1	Nuova strada Pedemontana delle Marche (tratto del Quadrilatero infrastrutturale Marche-Umbria da Fabriano- Matelica) [303]	Potenziamento dell'accessibilità stradale al territorio del parco con attenzione al paesaggio.	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	a- Indirizzi: Potenziamento infrastrutturale e assetto idrogeologico Si raccomanda la verifica dell'interferenza del tracciato della pedemontana Muccia-Fabriano con il parco archeologico del Sentinum e la valutazione di ipotesi alternative. Criticità potenziali si riscontrano quando il tracciato intercetta zone a pericolosità di frana elevata (P3). (fonti: Trt)
E.2	Sistema ferroviario metropolitano territoriale SMT	Potenziamento dell'accessibilità ferroviaria al territorio del parco.	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	a- Indirizzi: Integrazione dei sistemi I collegamenti ferroviari per Ancona dovranno essere estesi rispetto al programma regionale di "metropolitana di superficie" limitato a Jesi. La rete del trasporto extraurbano dovrà integrare trasporto ferroviario ed automobilistico, sia per il territorio di Fabriano sia per i collegamenti con alcuni poli esterni (Albacina, Sassoferrato, Genga), assumendo un livello sovracomunale, con prolungamento di alcuni servizi ferroviari in provincia di Macerata. (fonti: Pum Fabriano)
E.3	Valorizzazione e qualificazione delle produzioni locali	Creazione di filieri di prodotti legati al territorio.	3 Il paesaggio: la produzione agricola e i valori storici e ambientali.	b- Buone pratiche: Creazione di filiere di prodotti legati al territorio (fonti: Diap)
E.4	Sostegno al miglioramento qualitativo delle attività economiche	Sviluppo sostenibile delle attività economiche, industriali e agricole.	3 Il paesaggio: la produzione agricola e i valori storici e ambientali.	b- Buone pratiche: Sviluppo sostenibile delle attività economiche, industriali e agricole (fonti: Diap)

n	Nome campione [n° atlante prog]	Criticità	Opportunità
E.5	Fabriano 1 - insediamento di una nuova piastra logistica [403]	Localizzazione centrale non più efficiente. La localizzazione del nodo di interscambio gomma-ferro per le merci e la relativa movimentazione di vettori non è più compatibile con il profilo urbano e di centralità territoriale assunto dalla stazione di Fabriano. Rimane da definire il ruolo dell'insediamento logistico di Fabriano in relazione all'interporto di Jesi sia in termini di complementarità che concorrenza nella fornitura di servizi.	Razionalizzazione e organizzazione logistica per le produzioni. Lo spostamento dello scalo dalla stazione ferroviaria all'area adiacente lo svincolo di Fabriano est sulla SS76, in posizione strategica rispetto alle infrastrutture primarie, avrà importanti ricadute. La realizzazione della piattaforma logistica individuata può portare ad una riorganizzazione delle principali filiere produttive (cartaria e meccanica), con un recupero di competitività, e a quella della distribuzione delle merci in area urbana, in particolare nel centro storico.
E.6	Sviluppo di nuove aree produttive [406]	Insediamenti produttivi dispersi, senza adeguata accessibilità e dotazione di servizi. Le singole municipalità tendono a concentrare i nuovi comparti produttivi sui margini dei confini amministrativi. Qui si evidenziano le criticità, sia per la scarsa accessibilità veicolare sia per la carenza di servizi a supporto delle attività insediate. La programmazione di nuove infrastrutture di scala territoriale (SS76 e Pedemontana) acutizza le tensioni immobiliari e rende questi ambiti attrattivi per nuove attività, pur in assenza della realizzazione dei progetti.	Coordinamento e copianificazione di ambiti rilevanti per l'efficienza dei sistemi insediativi. Il coordinamento di strategie e progettualità è determinante nel perseguire obiettivi di salvaguardia dei valori ambientali del parco e di promozione organizzata di nuovi spazi per le attività, garantendo efficienza funzionale agli insediamenti e compatibilità territoriale, soprattutto fornendo adeguata dotazione infrastrutturale (reti e strade) e di servizi (base o avanzati).
E.7	Nuovo polo di interscambio integrato con la stazione ferroviaria	Assenza di integrazione ed inefficienza dei trasporti. L'attuale configurazione della stazione ferroviaria, la localizzazione dell'autostazione e l'assenza di adeguati spazi per il parcheggio rendono inefficiente l'interscambio e difficile l'accesso al centro urbano. La ridotta possibilità di scambio modale limita l'uso del trasporto collettivo (bus e treno).	Un nuovo polo intermodale strategico per l'intero territorio. La realizzazione della nuova stazione/autostazione con possibilità di scambio ferro-gomma, gomma-gomma e park&ride e di un nuovo parcheggio di interscambio interrato costituisce un intervento di eccellenza per dotare la città di un'accessibilità territoriale di livello adeguato a rilanciarne il ruolo.

n	Nome campione [n° atlante prog]	Obiettivo specifico di intervento	Tema strategico di riferimento	Tipo di linea guida
E.5	Fabriano 1 - insediamento di una nuova piastra logistica [403]	Integrazione con le produzioni locali e le altre piastre logistiche (Interporto); inserimento paesaggistico e ambientale.	5 La logistica e i flussi: uno snodo territoriale efficiente e sostenibile; integrazione tra porto, interporto aeroporto.	a- Indirizzi: Coordinamento logistico Si segnala la necessità di operare un coordinamento con le altre polarità logistiche marchigiane, in primis Jesi, e secondo una visione di filiera, che costituisce la sola dimensione che rende possibile la competitività di un sistema intermodale basato sul trasporto non stradale (ferroviario e navale). (fonti: PUM Fabriano)
E.6	Sviluppo di nuove aree produttive [406]	Relazioni con il contesto, compatibilità ambientale e inserimento paesaggistico degli insediamenti produttivi.	2 La produzione: le prestazioni ambientali delle aree produttive.	b- Buone pratiche: Inserimento paesaggistico, Spazi verdi attrezzati, Connessioni interambientali, ecologiche e funzionali, Fasce di vegetazione e raccolta per le acque, Minimizzazioni ambientali (fonti: Diap) riferimento al campione B.1
E.7	Nuovo polo di interscambio integrato con la stazione ferroviaria	Potenziamento dell'accessibilità ferroviaria al territorio del parco.	4 La mobilità: integrazione dei modi di trasporto e sicurezza stradale.	a- Indirizzi: Ambiti di Trasformazione Integrata Trasporti-Territorio Le previsioni urbanistiche di valorizzazione dell'area devono introdurre soluzioni in grado di coinvolgere i privati nella realizzazione dell'opera. Un vero polo di rilievo territoriale, dotato delle connessioni necessarie alla rete del trasporto extraurbano, dovrà integrare il trasporto ferroviario ed automobilistico. (fonti: Pum Fabriano)

Linee guida - Buone pratiche

Creazione di filiere di prodotti legati al territorio

E.3 Valorizzazione e qualificazione delle produzioni locali



Finalità:
Valorizzazione di una filiera legata alla gestione e alla fruizione del territorio

Progetto:
Filiera legata alla gestione e alla fruizione del territorio, Rambouillet

Ripetibilità:

- la valorizzazione di filiere di prodotti agricoli locali per favorire l'identità culturale di alcuni luoghi,
- la presa di coscienza da parte degli abitanti di un prodotto del loro territorio,
- la promozione di tecniche di produzione di qualità e maggiormente sostenibili,
- la formazione di associazioni che riuniscano professionalità diverse accomunate dalla filiera del prodotto,
- la creazione di filiere a dimensione di ambito locale,
- la conoscenza e la fruizione di luoghi del lavoro,

Sviluppo sostenibile delle attività economiche, industriali e agricole

E.4 Sostegno al miglioramento qualitativo delle attività economiche



Finalità:
Sviluppo delle attività umane in territori ricchi di risorse naturali e storiche

Progetto:
Parco regionale naturale Montemarcello-Magra, Liguria orientale

Ripetibilità:

- il governo e la promozione di forme di sviluppo che mediano tra conservazione e innovazione nel rispetto delle comunità locali e delle risorse presenti,
- l'integrazione degli ambiti di valore naturale e gli ambiti urbani,
- la ricollocazione di attività che risultano incompatibili,
- la costituzione di osservatori della biodiversità,
- il sostegno alle attività agricole che applicano sperimentalmente colture biologiche ed allevamenti biologici,
- la partecipazione a programmi di commercializzazione a sostegno delle produzioni tipiche locali,
- la messa in rete dei circuiti di fruizione dei sistemi ambientali, culturali, rurali ed enogastronomici,

PARTE 3:

Approfondimenti

7. L'Atlante delle politiche e dei progetti

Dipartimento di Architettura e Pianificazione Politecnico di Milano

Obiettivi

Il carattere di ricognizione e interpretazione critica dei progetti pone l'Atlante al centro dell'intera operazione progettuale.

La costruzione di un quadro informativo sugli interventi e le politiche che interessano il territorio dell'Esino è stata una condizione essenziale per poter intraprendere molte delle azioni previste nel Progetto Sistema. Si è trattato di realizzare un archivio dei progetti e delle iniziative in corso, costantemente aggiornato, come base di conoscenza comune in grado di istruire il lavoro per gli studi di fattibilità (affidati a specifici gruppi di ricerca), di alimentare le attività da svolgersi con il partenariato locale, di sostenere la costruzione di una strategia di intervento.

L'Atlante si è proposto come occasione di ricognizione e come luogo dove depositare in modo organizzato progetti e piani/programmi, come una banca dati ordinata e interrogabile, disponibile alla interpretazione critica, al riconoscimento di problemi e conflitti.

L'intersezione operativa con le attività di disegno istituzionale e di costruzione del partenariato ha conferito all'Atlante anche il compito di "dare un volto" al territorio indicato come "Corridoio Esino", ovvero di riconoscerne le differenti identità legate ad altrettanti temi di progetto e politica territoriale, alle diverse geografie criticità e punti delicati. In questo senso l'Atlante ha preparato il campo alla definizione di linee di intervento.

L'organizzazione dei dati raccolti, le scelte di rappresentazione e di comunicazione degli stessi, la selezione delle diverse progettualità da inserire hanno assunto un carattere orientativo e una funzione pre-progettuale. L'Atlante ha infatti affiancato e supportato le attività di costruzione dello Scenario strategico e delle Linee guida nella definizione di vocazioni, opportunità e progetti per il territorio dell'Esino, diventandone supporto dinamico.

Processo

La costruzione dell'Atlante si è articolata in diversi filoni di attività.

Il lavoro ha avuto inizio con la ricognizione e raccolta di documenti originali - piani, progetti, programmi e politiche alle differenti scale - e la costruzione di un primo archivio di materiali. Sono stati messi insieme informazioni, dati, documenti ed elaborati tecnici depositati presso i diversi enti e soggetti che operano sul territorio. La raccolta è avvenuta anche con l'ausilio dei tecnici individuati come interlocutori

per le interviste. Nell'ottica del programma, è stata prestata particolare attenzione alla progettualità che investe il sistema infrastrutturale e quello ambientale.

Durante e a seguito della raccolta si è aperta una fase di schedature e sintesi dei documenti, nonché di prima lettura interpretativa degli stessi. Si è trattato dunque di affiancare ad una descrizione sintetica e il più possibile omogenea delle politiche e dei progetti, una prima lettura capace di individuarne le caratteristiche di eccellenza e le eventuali criticità.

In seguito è stata realizzata una prima release dell'Atlante (con un'interfaccia capace di rendere fruibile la grande mole di informazioni raccolte), ed è stata diffusa presso gli interlocutori tecnici presenti ai tavoli con lo scopo di verificare e aggiornare le informazioni (disponibili anche sul sito www.corridoioesino.it). Per il ruolo di "serbatoio condiviso" delle informazioni territoriali conferito all'Atlante, si è ritenuto necessario garantirne la diffusione, in forma facilmente consultabile e riproducibile, tra tutti i soggetti coinvolti attivamente nel processo di pianificazione e di trasformazione territoriale.

In quanto strumento di cerniera, l'Atlante è stato costruito in modo da poter essere periodicamente aggiornato, in funzione dell'evoluzione dei progetti e dei programmi, e arricchito grazie alle informazioni raccolte tramite le altre azioni promosse dal Progetto sistema nel suo insieme.

Forma

L'Atlante si compone di:

(a) un ipertesto/database digitale suddiviso in due sezioni, una dedicata a piani e programmi, l'altra ai progetti.

- *Piani* La sezione contiene 7 schede sintetiche relative ad altrettanti strumenti di pianificazione/programmazione. A ciascuna scheda sono associate alcune tavole originali. I documenti completi relativi a piani e programmi sono invece raccolti in un archivio (b).
- *Progetti* La sezione contiene 53 schede relative a singoli progetti a cui sono associate le immagini tratte dai documenti originali (quando disponibili).

(b) una raccolta organizzata di documenti relativi a piani e programmi disponibili in formato digitale

(c) un documento guida che contiene una selezione delle principali informazioni presenti nell'Atlante.

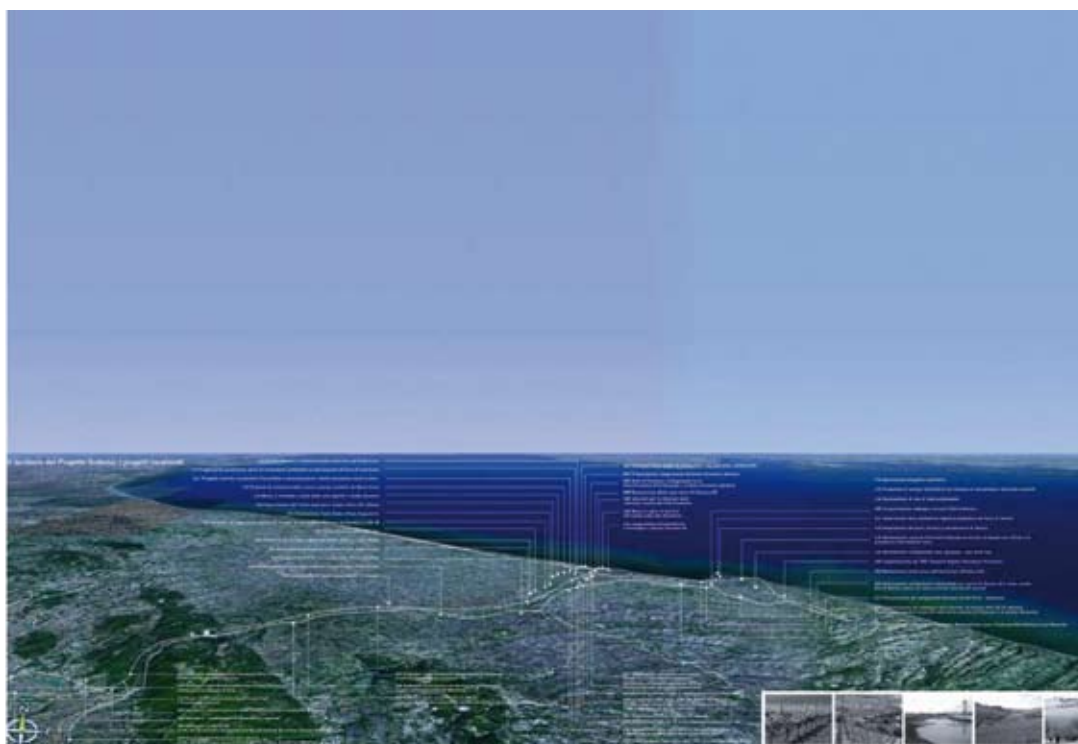
I progetti di oggi



Estratti dall'archivio dei progetti

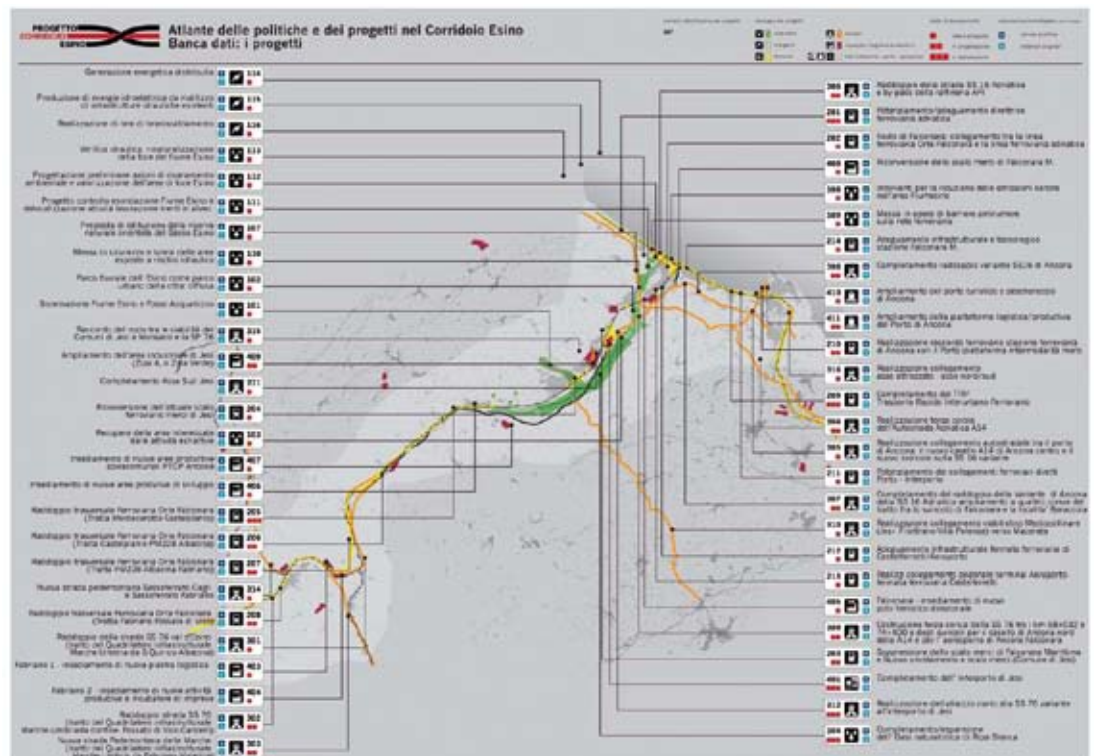
L'Atlante delle politiche e dei progetti ha rappresentato lo strumento alle differenti operazioni previste dal programma:

- ricognizione e raccolta delle informazioni in possesso di differenti soggetti
- individuazione del territorio di progetto
- condivisione delle conoscenze acquisite durante il processo
- individuazione di problemi e conflittualità fra le diverse ipotesi in campo
- individuazione delle principali linee di intervento
- alimento per scenari e linee guida



La localizzazione dei progetti

La schedatura



L'interfaccia della banca dati sui progetti

Progetto Corridoio Esino - Atlante delle politiche e dei progetti - maggio 2016

N. ID 401 Completamento dell'Intergiro di Jesi

1. Identificativo

1.1. Piano e Programma di riferimento

1.2. Tipo

1.3. Tipologia

1.4. Settore proponente

1.5. Ente responsabile

1.6. Localizzazione

1.7. Stato attuale

1.8. Descrizione sintetica

1.9. Note

1.10. Note

1.11. Note

1.12. Note

1.13. Note

1.14. Note

1.15. Note

1.16. Note

1.17. Note

1.18. Note

1.19. Note

1.20. Note

1.21. Note

1.22. Note

1.23. Note

1.24. Note

1.25. Note

1.26. Note

1.27. Note

1.28. Note

1.29. Note

1.30. Note

1.31. Note

1.32. Note

1.33. Note

1.34. Note

1.35. Note

1.36. Note

1.37. Note

1.38. Note

1.39. Note

1.40. Note

1.41. Note

1.42. Note

1.43. Note

1.44. Note

1.45. Note

2. Sintesi e dati di riferimento

2.1. Sintesi

2.2. Sintesi

2.3. Sintesi

2.4. Sintesi

2.5. Sintesi

2.6. Sintesi

2.7. Sintesi

2.8. Sintesi

2.9. Sintesi

2.10. Sintesi

2.11. Sintesi

2.12. Sintesi

2.13. Sintesi

2.14. Sintesi

2.15. Sintesi

2.16. Sintesi

2.17. Sintesi

2.18. Sintesi

2.19. Sintesi

2.20. Sintesi

2.21. Sintesi

2.22. Sintesi

2.23. Sintesi

2.24. Sintesi

2.25. Sintesi

2.26. Sintesi

2.27. Sintesi

2.28. Sintesi

2.29. Sintesi

2.30. Sintesi

2.31. Sintesi

2.32. Sintesi

2.33. Sintesi

2.34. Sintesi

2.35. Sintesi

2.36. Sintesi

2.37. Sintesi

2.38. Sintesi

2.39. Sintesi

2.40. Sintesi

2.41. Sintesi

2.42. Sintesi

2.43. Sintesi

2.44. Sintesi

2.45. Sintesi

2.46. Sintesi

2.47. Sintesi

2.48. Sintesi

2.49. Sintesi

2.50. Sintesi

la scheda tipo dell'archivio progetti

3 scenari

Per interpretare l'insieme dei progetti e delle politiche che interessano il territorio del progetto sistema e rendere riconoscibili le differenti immagini sottese, si sono delineati tre scenari.

Sono immagini alternative che oggi competono tra loro ma che possono essere integrabili in una visione condivisa e strategica del territorio dell'Esino, qualora si riesca a selezionare, ordinare, e qualificare le proposte.

1. linee

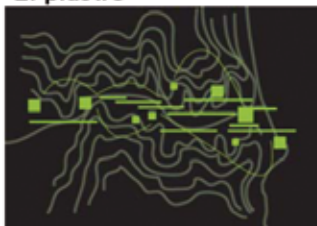


infrastrutture e progetti infrastrutturali legati alle reti lunghe di scala nazionale ed europea: autostrade, ferrovie, trasporti marittimi e aerei. Attraversano il territorio in modo indifferenziato, dettato solo da regole interne di natura tecnica e settoriale.

problemi emergenti: frammentazione del territorio, costruzione di barriere alla percorribilità e alla continuità ecologica, modifiche non considerate del paesaggio, inadeguata attenzione ai nodi.

possibili temi progettuali: grandi infrastrutture legate alla accessibilità locale, visibilità e promozione del paesaggi attraversati, costruzione di nuovi paesaggi attraverso i nuovi manufatti, progetto degli approdi e dei nodi (porti, stazioni e stazioni di servizio).

2. piastre

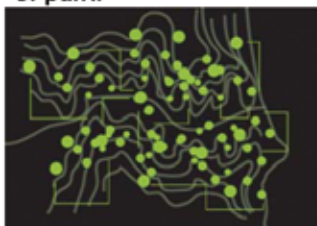


infrastrutture e progetti infrastrutturali, di piattaforme logistiche e produttive di grandi, medie e piccole dimensioni che svolgono il ruolo di cerniera tra le reti lunghe e i sistemi locali. Si appoggiano al territorio sfruttando condizioni specifiche di accessibilità e disponibilità di suolo, non formano ancora un sistema integrato, né sul piano fisico/funzionale, né sul piano istituzionale, in grado di collocarsi con sufficiente chiarezza di ruolo entro un quadro nazionale ed europeo.

problemi emergenti: spreco di suolo, diseconomie nella realizzazione e nella gestione, difficoltà a gestire le relazioni con progetti di natura sovralocale.

possibili temi progettuali: costruzione di un quadro progettuale d'insieme, integrazione tra progetti paesaggistici e infrastrutturali di scala e natura diversa.

3. punti



progetti e fenomeni di trasformazione diffusa di natura locale, fortemente radicati nel territorio, che utilizzano le risorse territoriali (patrimonio edilizio, saperi, immagine, accessibilità) e possono generarne di nuove, che richiedono una crescente dotazione di infrastrutture, aree e servizi.

problemi emergenti: difficile equilibrio tra valorizzazione delle risorse locali e relazioni di scala sovralocale per l'estensione delle reti di riferimento, incremento della domanda di infrastrutture e di servizi non sufficientemente dimensionati.

possibili temi progettuali: dotazione infrastrutturale come chiave importante per progettare/pianificare uno sviluppo sostenibile della economia locale e per guidare la trasformazioni in atto, in particolare quelle legate ai mutamenti dell'economia agraria.

8. Indirizzi progettuali per la qualificazione ambientale

Dipartimento Interateneo di Pianificazione Territoriale e Urbanistica
Università di Roma "La Sapienza"¹

Le attività per la redazione degli indirizzi sono state sviluppate in quattro fasi:

1. sistema informativo territoriale
2. scenari di rischio idrogeomorfologico
3. contesti paesistici
4. obiettivi prestazionali

Premesse

La Convenzione europea del paesaggio, la sua ratifica in Italia, la conseguente legge di riforma della pianificazione paesistica nota come "Codice Urbani" impongono un ripensamento delle modalità di indagine, valutazione e progettazione del paesaggio e una revisione degli strumenti di tutela e regolamentazione.

Nel preambolo della Convenzione si legge che: "il paesaggio è in ogni luogo un elemento importante della qualità della vita delle popolazioni: nelle aree urbane e nelle campagne, nei territori degradati, come in quelli di grande qualità, nelle zone considerate eccezionali, come in quelle della vita quotidiana". Questa affermazione implica la rinuncia all'idea di paesaggio come "sezione privilegiata" del territorio. Essa fa cadere la distinzione, codificata nella tradizione della normativa italiana, tra ambiti di eccezionale valore (paesaggi degni di essere salvaguardati con una normativa speciale) e ambiti ordinati e degradati (i "non paesaggi" che possono essere sacrificati allo sviluppo).

Il paesaggio cessa quindi di essere oggetto esclusivo della pianificazione di settore per interagire ai vari livelli della pianificazione territoriale ordinaria.

Il paesaggio, sempre ai sensi della Convenzione europea, è assunto come *risorsa favorevole all'attività economica* e allo sviluppo sostenibile e contemporaneamente motore di un *rapporto equilibrato tra bisogni sociali, attività economica e ambiente*.

Le conseguenze di questa affermazione sono state sintetizzate anche

1. Lucina Caravaggi, responsabile scientifico; Cristina Imbroglini, coordinamento e approfondimenti progettuali su Zipa verde; Valentina Azione, buone pratiche; Daniela Giuliani, schede dei contesti paesistici; Giulio Lascialfari, sit e scenari di rischio.

negli Atti della Prima conferenza nazionale del paesaggio: “Intendere il paesaggio come un valore capace di promuovere un diverso uso del territorio e nuove forme di sviluppo sostenibile comporta conseguenze di grande impegno che oltrepassano i confini delle abituali politiche di tutela. Occorre in particolare creare un senso comune che venga sentito come proprio dai diversi soggetti che agiscono sul paesaggio, in primo luogo dalle società locali che con il loro consenso costituiscono un fattore decisivo per il successo delle politiche di tutela, gestione e valorizzazione. Solo a queste condizioni il paesaggio rappresenta un patrimonio identitario che non è un lascito del passato, ma un valore continuamente costruito dalla volontà di chi abita e usa il territorio”. Questa affermazione esplicita anche il terzo principale elemento di innovazione introdotto dalla Convenzione europea quando afferma che il paesaggio non può essere considerato indipendentemente dai soggetti collettivi per i quali esso stesso ha senso e si costituisce come valore.

Esiti della ricerca

Dalle considerazioni esposte nella premessa muove il contributo della ricerca, nella quale il paesaggio assume un ruolo propositivo, attraverso il quale esplorare nuove opportunità territoriali, valutare la compatibilità delle trasformazioni in atto e previste, garantire il controllo della qualità paesistica e ambientale di alcuni progetti significativi. L'ipotesi di fondo è che l'ambiente e il paesaggio possano costituire un valore aggiunto dentro le azioni di trasformazione.

A tal fine sono stati predisposti quattro dispositivi: Sistema informativo territoriale, Scenari di rischio idrogeomorfologico, Contesti paesistici, Obiettivi prestazionali.

1. sistema informativo territoriale Il sistema informativo territoriale del corridoio Esino, impostato nelle sue linee fondamentali ma destinato a continui aggiornamenti e approfondimenti, ha come obiettivo prioritario quello di costruire un quadro di conoscenze condiviso tra i diversi enti territoriali e settori di intervento che agiscono sul Corridoio Esino, obiettivo generale affermato anche dalla Prima conferenza nazionale sul paesaggio per ovviare alla tradizionale separazione di competenze che porta spesso ad opporre politiche di tutela a politiche di valorizzazione del territorio. La costruzione del sistema informativo territoriale risponde, inoltre, alla necessità di individuare con certezza i beni sul territorio e di predisporre misure di tutela capaci di far fronte alle dinamiche di trasformazione in atto, al mutare delle situazioni. In particolare, esso è finalizzato ad esplorare il rapporto tra reti lunghe (infrastrutture, mobilità, logistica) e direttrici di connessione ecologica territoriale.

Carte, mappe e dati relativi al territorio Esino sono stati organizzati nei seguenti campi tematici, costituiti da carte georeferenziate e relativo data base:

- *Geomorfologia e acque*
- *Ecologie*
- *Permanenze storiche*
- *Assetti insediativi contemporanei*

Ciascun campo è articolato in differenti strati:

- *fisico-oggettivo*: restituisce la struttura fisica del territorio attraverso l'elaborazione di dati fisici e dimensionali oggettivi e l'individuazione dei diversi elementi su basi cartografiche e sistemi di riferimento condivisi (carte tecniche regionali, ortofoto, foto satellitari). Le legende a cui si fa riferimento sono quelle accreditate a livello nazionale e internazionale (in particolare Corine Land Cover) in modo da rendere confrontabili metodologie ed esiti del lavoro.
- *normativo*: identifica, sempre su basi cartografiche condivise, i vincoli, le previsioni e le disposizioni normative individuate da strumenti di pianificazione e programmazione (PAI, PTC, PPAR), utilizzando anche l'Atlante dei progetti.
- *interpretativo*: costituito da schemi, mappe testi e immagini volti al riconoscimento dei diversi paesaggi dal punto di vista fisico-ambientale e storico-culturale, esso costituisce un campo di integrazione tra gli altri due strati (fisico-oggettivo e normativo), i punti di vista dei soggetti e le prefigurazioni progettuali.

2. scenari di rischio idrogeomorfologico I temi ambientali, chiamati a interagire con quello della grande infrastrutturazione logistica e infrastrutturale del corridoio Esino, sono relativi alla sicurezza idrogeologica, alla stabilità e al recupero geomorfologico, al più generale equilibrio ecologico dell'area valliva. Questa ipotesi di fondo è connessa alla necessità, più volte auspicata anche dagli amministratori locali, di una maggiore attenzione per gli aspetti legati alle dinamiche fluviali (ordinarie o eccezionali, come previsto anche dal piano della Protezione civile provinciale) e per la tutela delle aree fluviali, intesa non solo come conservazione attiva delle risorse ambientali, ma anche come necessità di recupero biologico delle aree degradate.

Per la costruzione degli scenari di rischio, sono stati reperiti i piani, progetti, apparati normativi necessari alla costruzione di un quadro di conoscenze e valutazioni, con particolare riferimento agli eventi idrogeologici e sismici, alle attività estrattive, alle attività produttive potenzialmente pericolose o inquinanti.

Le carte individuano le parti di territorio vallivo soggette ai rischi attraverso la "moltiplicazione", ovvero la sovrapposizione critica dei diversi profili di pericolosità (individuati attraverso la raccolta, elaborazione, interpretazione, valutazione delle informazioni provenienti da indagini, studi e approfondimenti tecnici effettuati sull'intero territorio o su parti di esso, dai vari Enti e settori preposti) con quelli di vulnerabilità (individuati attraverso la riorganizzazione, l'implementazione e la selezione critica dei data-base territoriali predisposti in sede di programmazione e pianificazione dai diversi enti regionali, provinciali, comunali).

In particolare, sono stati individuati i seguenti profili:

- *profili di pericolosità*: eventi idrogeologici connessi ad alluvioni, frane, eventuale cedimento dighe;
- *profili di vulnerabilità*: insediamenti/ popolazione, sistema produttivo, reti infrastrutturali e reti tecnologiche, beni culturali.

3. contesti paesistici I contesti paesistici sono stati intesi come ambiti caratterizzati da differenti sistemi di relazioni tra valori di identità, permanenze storico-culturali, risorse fisico-ambientali, assetti funzionali,

risorse sociali e simboliche, analogamente a quanto sperimentato negli Studi metodologici per l'applicazione della Convenzione europea sul paesaggio. Il percorso di identificazione proposto rappresenta un itinerario di esplorazione che è fatto di "sguardi trasversali", i quali mettono a fuoco il paesaggio senza "mirare" esclusivamente ad esso. La prospettiva dell'integrazione di politiche ed interventi volti al paesaggio presuppone, infatti, una strumentazione disciplinare in grado di muovere dalla complessità del paesaggio contemporaneo, di considerarne gli aspetti fisico-naturalistici e storico-culturali, di indagarne le dinamiche economico produttive, di valutare il peso degli immaginari collettivi, di comprendere la natura relazionale e funzionale di differenze e specificità. Il riconoscimento dei contesti paesistici presuppone l'assunzione delle differenze e delle specificità come valore ineliminabile, sia nelle attribuzioni di senso che nella prospettiva di valorizzazione e sviluppo del territorio.

Con riferimento al progetto Corridoio Esino, questa parte di lavoro affronta il tema del rapporto tra reti lunghe e sistemi locali, facendo riferimento a *reti di ambienti e paesaggi locali* intese come patrimonio di risorse fisico-naturalistiche e storico-culturali da tutelare e valorizzare, ma anche da potenziare e recuperare. I contesti rappresentano, quindi, un quadro di riferimento indispensabile alla definizione di strategie generali per la tutela, la valorizzazione e la riqualificazione dei paesaggi della valle dell'Esino e per la identificazione delle dinamiche di trasformazione e dei rischi ad esse connessi.

I contesti paesistici individuati lungo la valle dell'Esino sono 7:

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| 1. La sinclinale | Fabriano |
| 2. Le incisioni-la gola | Genga |
| 3. il versante appenninico | Serra San Quirico |
| 4. la valle stretta | Monte Roberto |
| 5. la valle dell'ombra | Santa Maria Nuova |
| 6. la valle del sole | Jesi |
| 7. la foce e la collina litoranea | Ancona, Falconara e Chiaravalle |

ciascun contesto è sinteticamente trattato attraverso schede descrittive così organizzate:

Struttura: vengono evidenziati per ciascun contesto gli elementi strutturanti dal punto di vista degli assetti idrogeologici (con particolare attenzione al tema cave- stabilità e sicurezza idrogeologica, etc); assetti ambientali (con particolare attenzione al tema della biodiversità e della continuità ambientale nell'area valliva); assetti insediativi (continuità e discontinuità tra assetti insediativi storici e contemporanei)

Caratteri: vengono evidenziati per ciascun contesto i caratteri identitari intesi come patrimonio di differenze e specificità ambientali, storico-culturali, sociali che caratterizzano i paesaggi dell'Esino.

Politiche e dinamiche: vengono individuate per ciascun contesto le politiche e le dinamiche in atto attraverso una selezione territoriale dei progetti dell'Atlante ed evidenziate quelle maggiormente significative. In relazione agli interventi significativi vengono individuate linee di indirizzo progettuale volte a integrare le politiche di tutela (legate prevalentemente alla mitigazione degli impatti negativi o alle azioni di compensazione) e le politiche e interventi di sviluppo e valorizzazione (connessi a ad interventi di progetto da segnalare, potenziare e integrare).

4. obiettivi prestazionali In questa parte del lavoro sono stati definiti obiettivi prestazionali e criteri di progettazione in grado di migliorare la qualità del paesaggio e la percezione sociale del suo valore, con riferimento ad alcune dinamiche di trasformazione ritenute particolarmente rilevanti, significative ed urgenti nel territorio del Comune di Jesi, assunto come area di sperimentazione pilota. Attraverso alcune simulazioni progettuali viene esplorata la possibilità di rinnovare il dialogo tra progetti di infrastrutturazione viaria e logistica (in particolare Zipa verde e interporto), progetti di nuove cave e paesaggio fluviale. I criteri generali per l'inserimento paesistico degli interventi di trasformazione previsti in questa area pilota sono i seguenti:

- le aree verdi interne all'insediamento produttivo e logistico si configurano come spazi progettati (non banali superfici libere dove impiantare alberi e arbusti), capaci di interpretare e comunicare, attraverso i materiali prevalentemente vegetali, le esigenze ecologiche e di vivibilità dell'area, i caratteri del contesto di appartenenza (riferiti sia al passato che al presente) e le molteplici attività che possono svolgersi al loro interno;
- la sistemazione degli spazi verdi è connessa a specifiche ipotesi di manutenzione, tenendo presenti le esigenze di facilità ed economicità della gestione nel suo complesso. In questa direzione è indispensabile prevedere forme innovative di uso e di controllo degli spazi, progettare impianti vegetazionali ad alta redditività ecologica ma con ridotte esigenze di manutenzione ordinaria, attraverso l'utilizzo di specie autoctone o adattabili;
- gli spazi verdi possono diventare parte integrante ed essenziale del funzionamento dell'insediamento produttivo attraverso una consapevole interazione con la rete idraulica (considerando le esigenze di accumulo e smaltimento delle acque meteoriche), il sistema degli edifici e le scelte di illuminazione (possibilità di risparmio energetico che sostengono l'immagine di un insediamento ad alta "sostenibilità ecologica").

1.1 Geomorfologia e acque

a

Strato fisico - obiettivo

Fiume Esino

Fiumi

Impluvi

Bacini d'acqua

Curve di livello

Fasce altimetriche

Modello digitale del terreno (DTM)

Cave esistenti

Rocce nude, rupi

(fonte: Corine Land Cover e CTR regionale)

b

Strato normativo

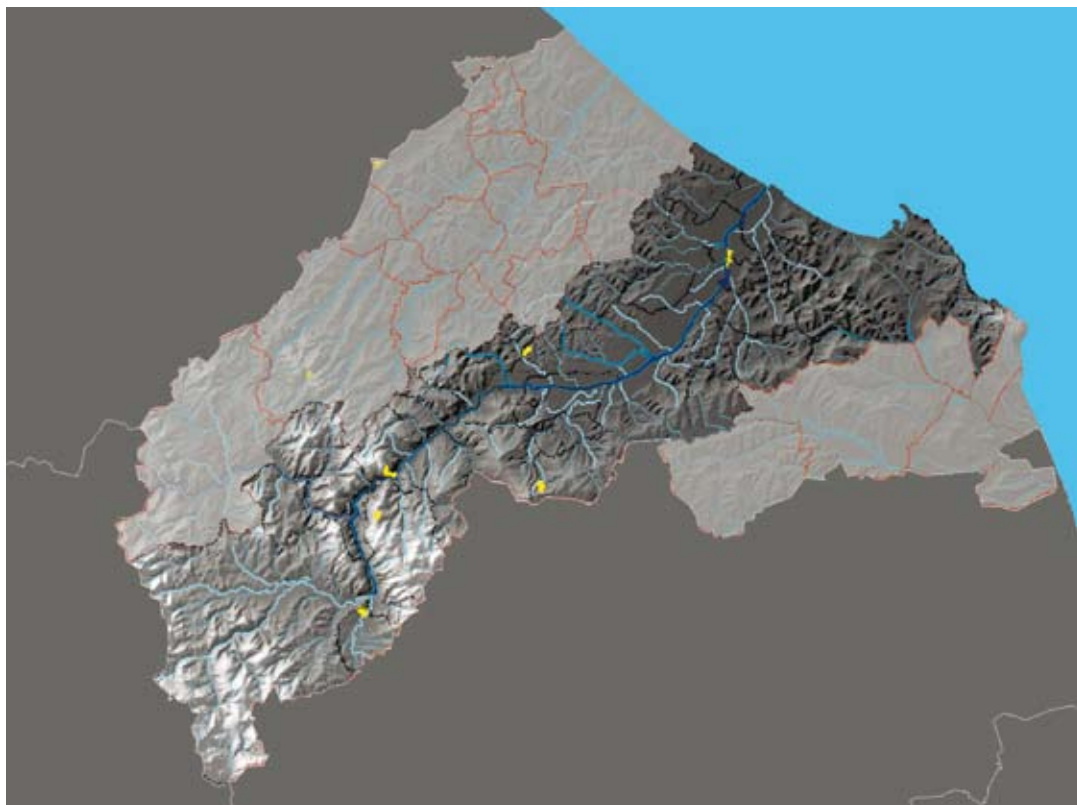
Aree esondabili suddivise in classi di rischio da R1 a R4 (fonte: PAI)

Aree interessate da fenomeni gravitativi suddivise in classi di pericolosità (da P1 a P4) e di rischio da R1 a R4 (fonte: PAI)

Assi dei crinali individuati dal PPAR e dal PTC di Ancona

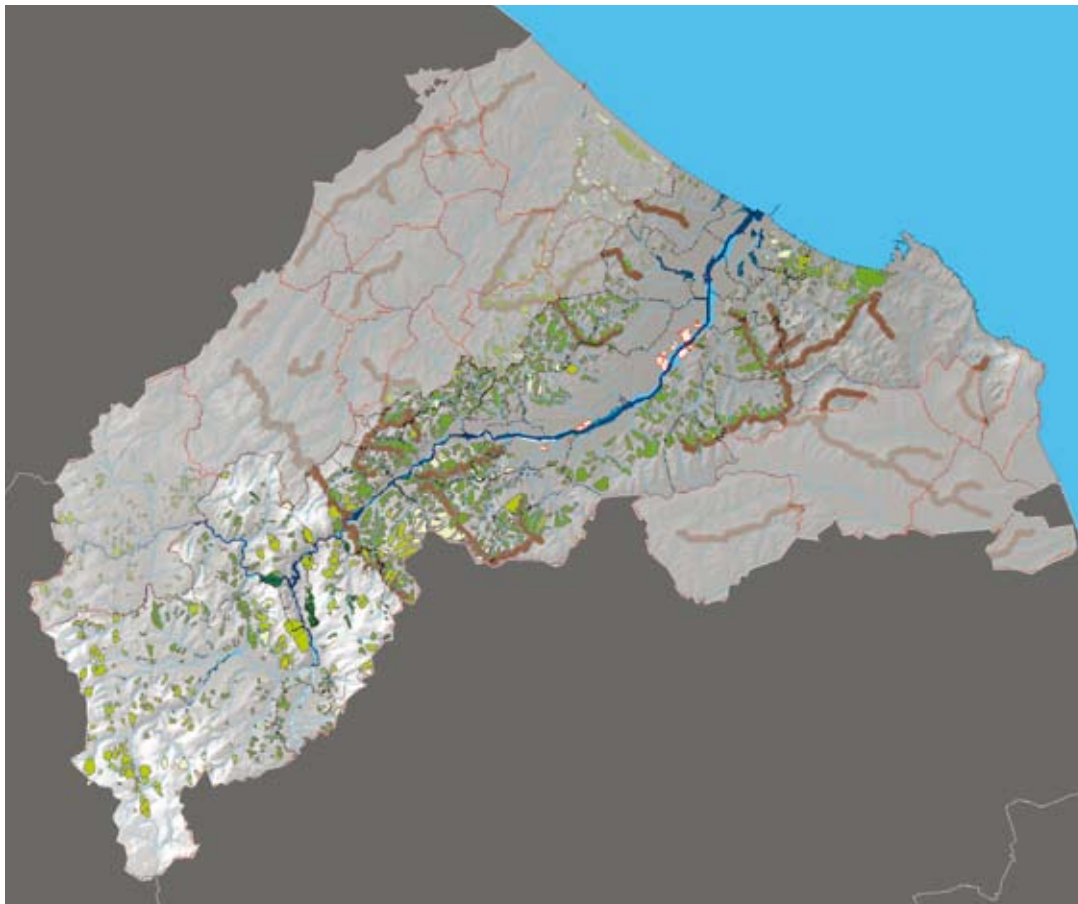
Cave previste (fonte: piani di estrazione presentati al comune di Jesi)

a - Strato fisico - obiettivo



1. La costruzione del sistema informativo dell'Esino

b - Strato normativo



1. La costruzione del sistema informativo dell'Esino

1.2 Ecologie

a

Strato fisico - oggettivo

Corsi d'acqua, canali
 Bacini d'acqua
 Rocce nude, falesie, rupi, affioramenti
 Seminativi in aree non irrigue
 Seminativi in aree irrigue
 Vigneti
 Frutteti e frutti minori
 Oliveti
 Prati stabili (foraggiere permanenti)
 Colture temporanee associate a colture permanenti
 Sistemi colturali e particellari complessi
 Aree prevalentemente occupate da colture agrarie con presenza di spazi naturali importanti
 Aree agroforestali
 Boschi di latifoglie
 Boschi di conifere
 Boschi misti di conifere e latifoglie
 Aree a pascolo naturale e praterie
 Brughiere e cespuglieti
 Aree a vegetazione sclerofilla
 Aree a vegetazione boschiva ed arbustiva in evoluzione
 Aree con vegetazione rada
 Aree percorse da incendi
 Ghiacciai e nevi perenni
 Aree verdi urbane
 Aree ricreative e sportive
 (fonte: Corine Land Cover)

b

Strato normativo

Sic e Zps
 Riserve regionali
 Parchi naturali
 Aree agricole di interesse storico - ambientale (fonte: PPAR)
 Fascia di continuità naturalistica (fonte: PTC)

c

Strato interpretativo

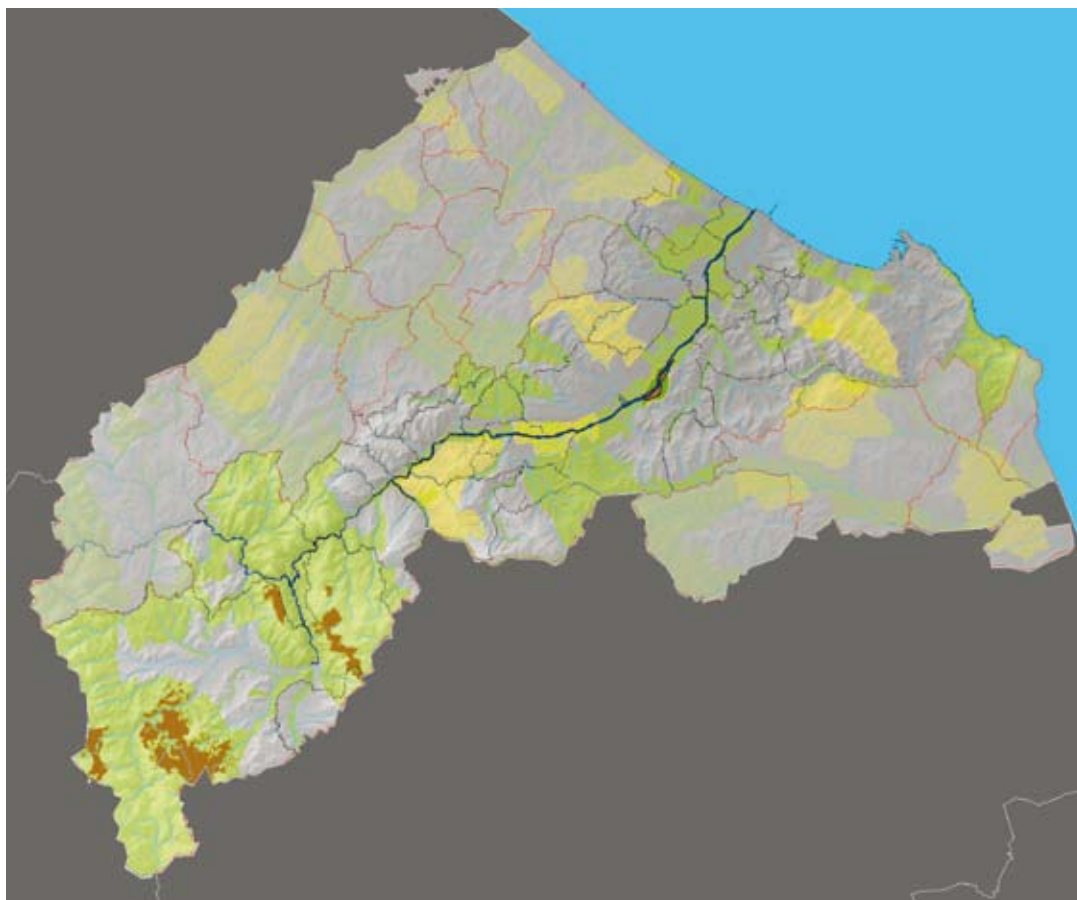
Grandi connessioni umide interambientali
 Connessioni umide interambientali
 Dorsale appenninica principale - serbatoio (area source) di biodiversità forestale e rupicola
 Dorsale appenninica secondaria - aree di espansione (sink) di biodiversità forestale e rupicola
 crinali secondari - aree di espansione (sink) di biodiversità forestale e rupicola
 Serbatoi di biodiversità agraria e rete di microconnessione delle aree collinari
 Aree di filtro e protezione fluviale
 Varchi costieri

a - Strato fisico - obiettivo



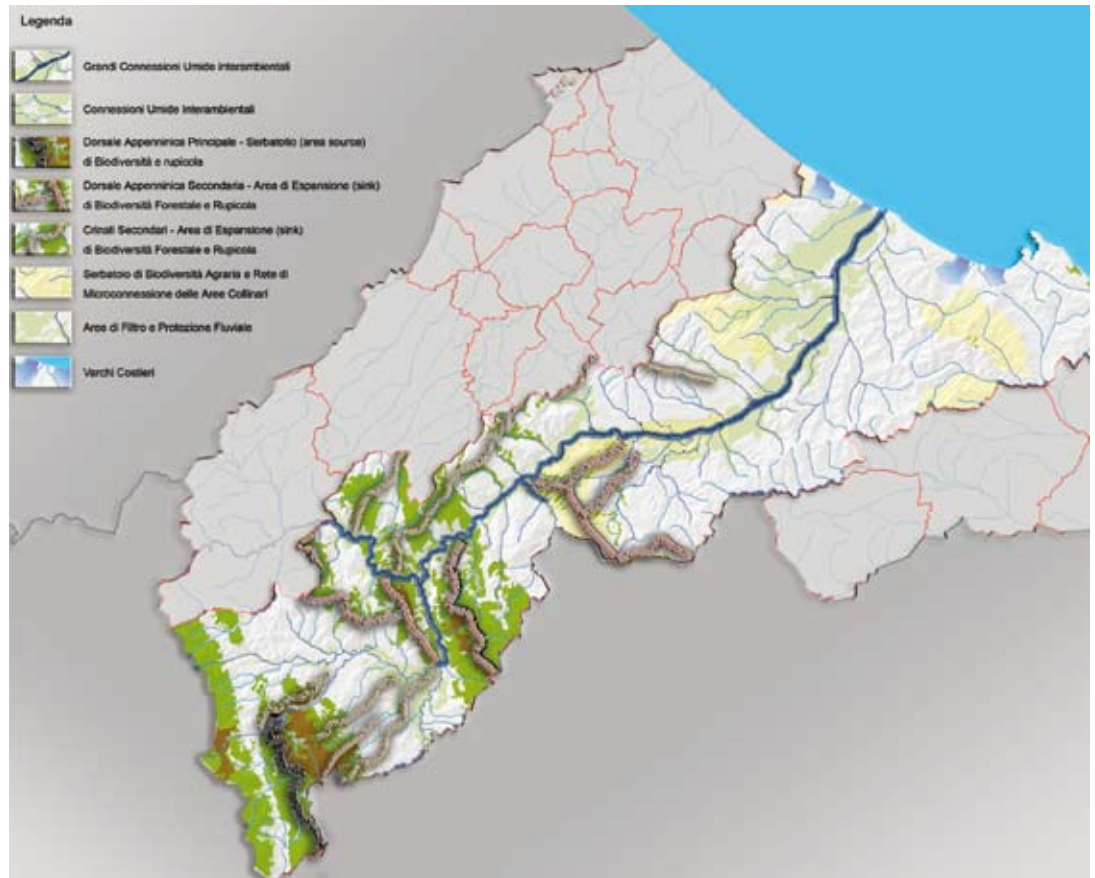
1. La costruzione del sistema informativo dell'Esino

b - Strato normativo



1. La costruzione del sistema informativo dell'Esino

C - Strato interpretativo



1. La costruzione del sistema informativo dell'Esino

1.3 Sistemi di permanenze significative

b

Strato normativo

Centri storici

di pendio

di pianura

Nuclei

di pendio

di crinale

di pianura

Ambiti delimitati

Ambiti delimitati extraurbani

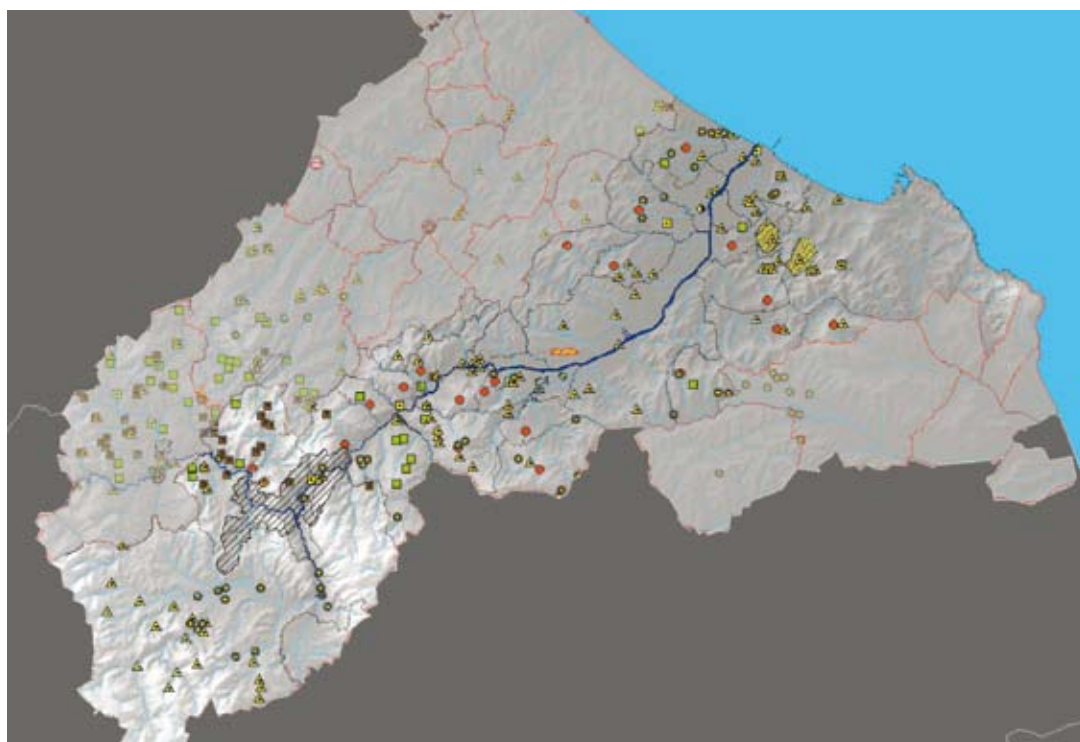
Manufatti extraurbani di interesse storico - culturale

Siti di interesse archeologico

Aree di interesse archeologico

(fonte: PPAR e PTC)

b - Strato normativo



1. La costruzione del sistema informativo dell'Esino

1.4 Assetti insediativi contemporanei

a

Strato fisico - oggettivo

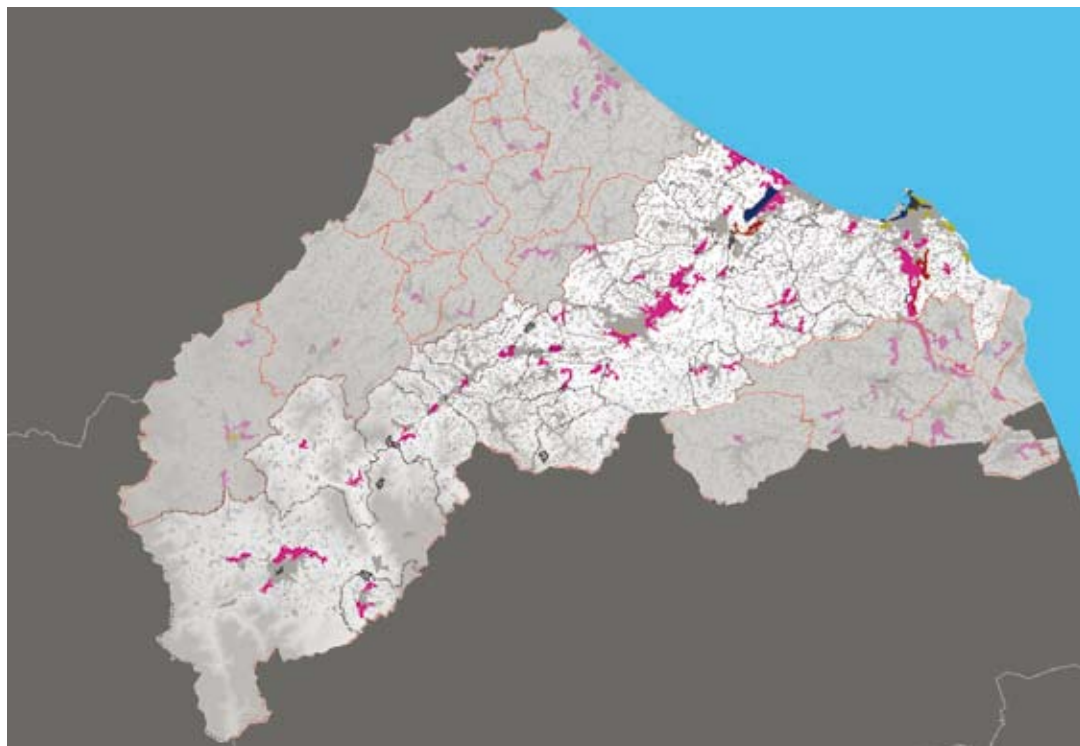
Zone residenziali a tessuto continuo
 Zone residenziali a tessuto discontinuo e rado
 Aree industriali, commerciali
 Reti stradali, ferroviarie
 Aree portuali
 Aeroporti
 Aree estrattive
 Discariche
 Cantieri
 Aree verdi urbane
 Aree ricreative e sportive
 (fonte: Corine Land Cover)

b

Strato normativo

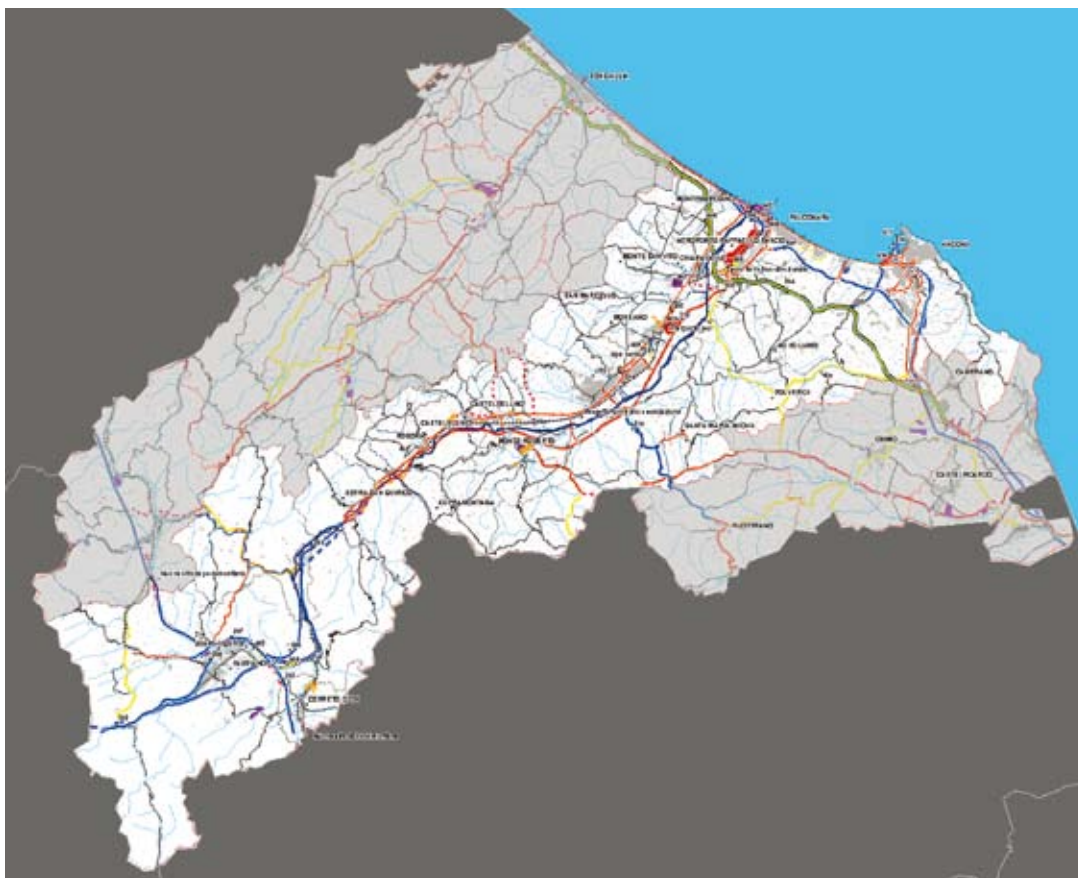
Previsioni relative a nuova realizzazione, adeguamento, potenziamento, etc di infrastrutture di collegamento, infrastrutture logistiche, insediamenti produttivi e commerciali, etc
 (fonte: Atlante dei progetti, PTC, etc)

a - Strato fisico - oggettivo



1. La costruzione del sistema informativo dell'Esino

b - Strato normativo



1. La costruzione del sistema informativo dell'Esino

2. il sistema Esino – scenari di rischio idrogeomorfologico

2.1 Rischio idrogeologico - sistema produttivo

Rete idrografica

Bacini d'acqua

Rete viaria

Percolosità

Frane distinte in livelli di pericolosità da P1 a P4 e di rischio da R1 a R4

(fonte: P.A.I. Regione Marche)

Aree soggette a piene distinte in livelli di pericolosità da P1 a P4

(fonte: P.A.I. Regione Marche)

Vulnerabilità

Aree industriali e commerciali esistenti

Aree industriali previste, da potenziare o ampliare

(PAV, PI, isole della produzione - fonte: Atlante dei progetti + PTC)

Aree per la logistica esistenti

Aree per la logistica previste, da potenziare o ampliare

(fonte: Atlante dei progetti + PTC)

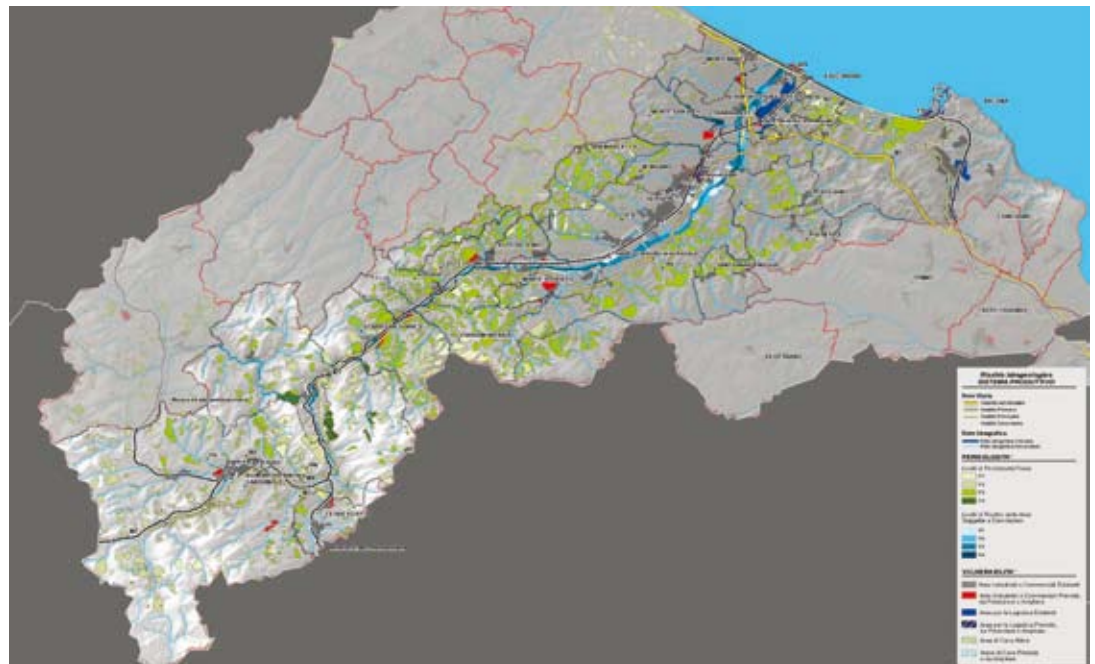
Aree di cava attive

Aree di cava dismesse

Aree di cava previste

(fonte: Corine Land Cover, Studi nuove cave, Piano provinciale attività estrattive)

Rischio idrogeologico - sistema produttivo



2. Il sistema Esino scenari di rischio idrogeomorfologico

2.2 Rischio idrogeologico - infrastrutture e insediamenti

Rete idrografica

Bacini d'acqua

Rete viaria

Percolosità

Frane distinte in livelli di pericolosità da P1 a P4 e di rischio da R1 a R4

(fonte: P.A.I. Regione Marche)

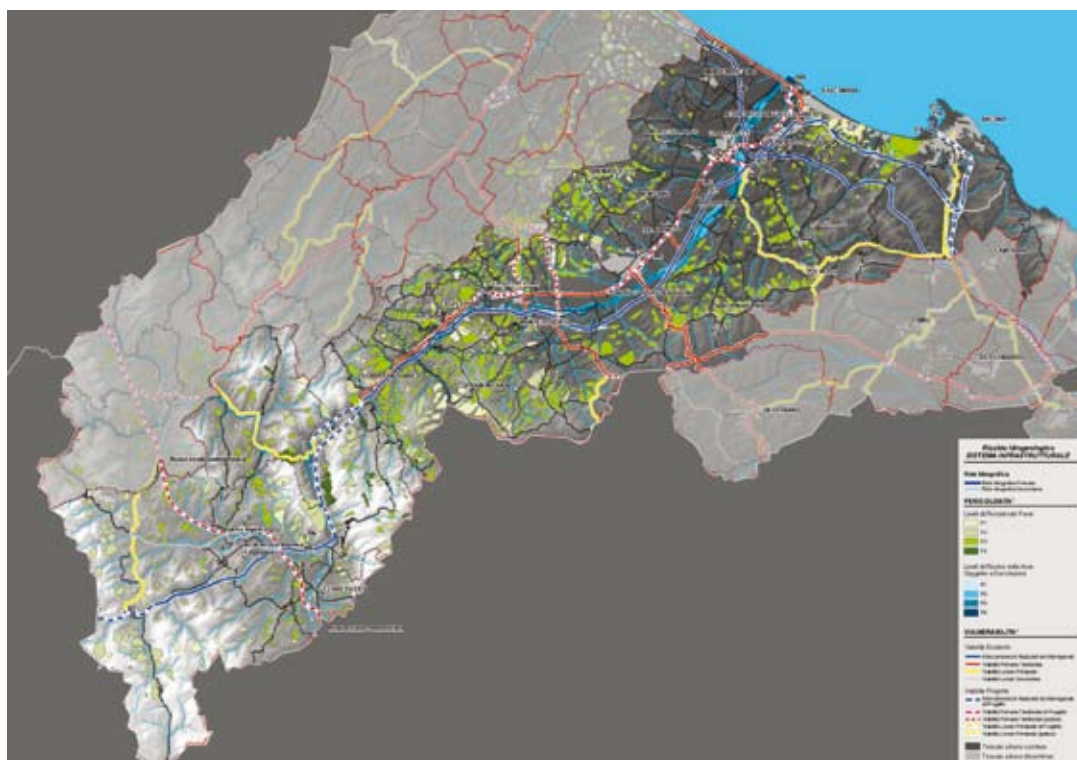
Aree soggette a piene distinte in livelli di pericolosità da P1 a P4

(fonte: P.A.I. Regione Marche)

Vulnerabilità

Infrastrutture di collegamento (viario e ferroviario) esistenti e previste classificate dal PTC come aree urbanizzate

Rischio idrogeologico - infrastrutture e insediamenti



2. Il sistema Esino scenari di rischio idrogeomorfologico

9. Studio di fattibilità e progetto di massima per un sistema integrato della mobilità, merci e passeggeri

TRT Trasporti e Territorio

Lo “Studio di fattibilità e progetto di massima per un sistema integrato della mobilità, merci e passeggeri, nel Corridoio Esino” è stato sviluppato in tre fasi: ricostruzione del quadro conoscitivo; sviluppo degli scenari evolutivi per il settore della mobilità; progetto di massima.

Quadro conoscitivo

Il quadro conoscitivo è stato ricostruito sviluppando una lettura:

- delle caratteristiche demografiche e occupazionali dell'ambito territoriale e delle sue più recenti evoluzioni;
- della domanda di mobilità dei passeggeri, focalizzando l'attenzione sulla dimensione degli spostamenti-giorno (per motivi di lavoro e studio) e sulla ripartizione modale. L'analisi è stata condotta facendo riferimento all'intera provincia di Ancona con approfondimenti al contesto dell'Esino;
- della domanda di trasporto delle merci, esplorata facendo ricorso sia alle informazioni rese disponibile da studi di settore, sia alle informazioni acquisite mediante indagine diretta (interviste agli operatori economici e logistici dell'area);
- dell'offerta di infrastrutture e dei servizi di trasporto nel Corridoio Esino, dimensionando la capacità delle reti (viarie e ferroviarie), dei nodi (porto, aeroporto e interporto di Jesi) e dei servizi resi alla collettività (trasporto pubblico) e dedicati al trasporto merci (servizi di logistica);
- delle criticità interne e generate dal settore della mobilità: trasportistiche (equilibrio tra la domanda e l'offerta di trasporto); ambientali (emissioni di inquinanti in atmosfera) e sociali (incidentalità);
- del grado di maturazione e sviluppo dei progetti infrastrutturali che ricadono sull'area.

Il quadro conoscitivo (cfr. Rapporto di prima fase, novembre 2006) ha portato ad individuare i punti di forza e di debolezza, le opportunità e i rischi dell'area (SWOT Analysis), quale strumento propedeutico alla definizione di Scenari evolutivi del settore.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
Presenza di un tessuto produttivo maturo ed orientato all'export Posizione baricentrica nel Centro Italia e Adriatico Attivazione di forme e strumenti di coordinamento orientati alla costruzione di una visione comune del territorio da parte degli EE.LL. (cfr. Tavolo dei Sindaci)	• Presenza di criticità ambientali e vulnerabilità del territorio (il fiume, la piana, la montagna) • Elevati livelli di incidentalità e mortalità sulla rete stradale (locale e provinciale) • Criticità e "strozzature" sulle reti di trasporto: rete ferroviaria (problemi di sagoma della galleria Cattolica); rete viaria (innesto A14-SS16, SS 76 tra Serra San Quirico e Albacina) • Presenza di un tessuto produttivo –manifatturiero– che ricorre al trasporto su strada (autotrasporto) per soddisfare la catena di approvvigionamento e distribuzione delle merci • Mancata interconnessione funzionale e gestionale dei nodi della mobilità: Porto AN, Aeroporto Falconara e futuro Interporto (Jesi) • Assenza degli operatori globali (armatori, vettori, terminalisti e logistici) nei programmi di investimento • Interporto di Jesi: incertezza sulle previsioni di domanda • Servizi di trasporto collettivo: mancanza di coordinamento e di innovazione nell'offerta dei servizi
OPPORTUNITÀ	MINACCE
• Unico corridoio plurimodale (strada-ferrovia) di connessione EST-OVEST dell'Italia centrale • Potenziale area di espansione dei servizi logistici per i mercati del Mezzogiorno e dell'area balcanica • Servizi integrati con gli hub portuali di Taranto e Gioia Tauro • Infrastruttura ferroviaria che presenta una riserva di capacità rispetto all'offerta attuale • Previsioni di riorganizzazione dei servizi TPL ferro e gomma contenute nel Piano di Bacino	• Duplicazione dei centri decisionali nella gestione dei nodi intermodali • Rischio di <i>vacancy</i> per le superfici coperte previste in area interportuale • Difficoltà di start-up dell'Interporto con conseguente rischio di mancato utilizzo di un'ampia area sottratta ad altri usi • Sempre più marcata connotazione del territorio della bassa valle dell'Esino come <i>continuum</i> di infrastrutture puntuali, aree industriali tutte di grande impatto sull'ambiente • Strutture concorrenti aeroportuali (Rimini, Forlì, Bologna, Pescara, Roma), interportuali (Bologna e Marcianise) e portuali (Ravenna, Bari, Brindisi)

Fonte: TRT, Studio di fattibilità e progetto di massima, Rapporto di Prima fase, 2006

Scenari evolutivi

Il territorio dell'Esino è un territorio in cui la progettazione di infrastrutture di trasporto è assai ricca, tanto da poter parlare di inflazione progettuale. Si tratta di progetti promossi dal livello regionale e nazionale i cui tempi di realizzazione sono dilatati dalle incertezze di finanziamento, dalle complessità progettuali e gestionali. Si tratta anche di progetti che, in assenza di una loro ri-definizione in ambito locale, possono acuire le criticità di un territorio sensibile e vulnerabile. A partire dunque dalle analisi sviluppate nella prima parte del lavoro, dalla lettura condivisa con il Gruppo di lavoro (Progetto Corridoio Esino) e con il Tavolo dei Sindaci, TRT ha individuato e proposto due scenari evolutivi per il settore: Scenario Infrastrutturale e Scenario Locale.

Lo scenario infrastrutturale considera l'insieme dei progetti promossi dai diversi livelli di governo (Regione, Governo Centrale) e contenuti

nei documenti di pianificazione e programmazione (dal Piano Regionale dei Trasporti a PGTeL alla Legge Obiettivo, ecc).

L'analisi del loro stato d'avanzamento e del grado di copertura finanziaria (rapporto tra costi di investimento e risorse disponibili) ha consentito una prima valutazione della fattibilità dei singoli interventi, ipotizzando la loro realizzazione nel breve-medio e lungo periodo.

Da qui lo Scenario infrastrutturale è stato articolato in due sottoinsiemi:

- Scenario di riferimento (o di breve medio periodo), che comprende gli interventi invariati che hanno completato l'iter di progettazione e dispongono delle risorse necessarie alla loro realizzazione;
- Scenario macro (o di lungo periodo), che comprende gli interventi considerati strategici sia in ambito regionale che nazionale, ma che oltre alla mancata copertura finanziaria non hanno completato l'iter progettuale.

La tabella sottostante sintetizza le opere ritenute strategiche dalla Regione, indicando lo stato d'avanzamento (iter progettuale) e il grado di copertura finanziaria.

Infrastrutture	Stato d'avanzamento Iter progettuale	Stima costo (M€)	Fabbisogno finanziario (M€)	% Copertura costi
Linea ferroviaria Orte – Falconara				
Serra San Quirico - PM228	Progetto preliminare	573,00	573,00	0
Linea ferroviaria Adriatica				
By-pass di Falconara	Progetto preliminare	210,00	210,00	0
Quadrilatero (Marche-Umbria)				
SS76	Affidamento	503,00		100
Pedemontana, Fabriano-Muccia	Progetto definitivo	295,00	205,00	31
Acquisizione PAV	n.d.	63,00	63,00	0
Collegamento Porto di Ancona				
Uscita ad Ovest	Progetto preliminare	472,00	472,00	0
Raddoppio variante SS 16	Progetto definitivo	211,78	211,78	0
Piattaforma logistica delle Marche				
Porto di Ancona	In fase di progettazione	43,00	43,00	0
Interporto di Jesi	In fase di completamento	51,35	17,43	66
Aeroporto di Falconara	In fase di progettazione	5,00	5,00	0
Totale opere Corridoio Esino		2.427,13	1.800,21	26

Fonte: Regione Marche, *Nota sulle infrastrutture strategiche delle Marche*, settembre 2006

1. Risorse ritenute insufficiente da parte di RFI per completare l'opera

La tabella successiva individua, sulle base della variabili selezionate (stato della progettualità e risorse disponibili) gli interventi nel breve (riferimento) e nel lungo periodo (macro).

Infrastruttura	Descrizione intervento		SR (breve - medio periodo)	SM (lungo periodo)
Ferroviaria	Orte – Falconara	Serra San Quirico – Albacina- PM228		
	Adriatica	By Pass Falconara (Montemarciano-Falconara-Jesi)		
		Spostamento scalo merci da Falconara a Jesi		
		Galleria di Cattolica		
Quadrilatero Umbria-Marche	SS76	Raddoppio da Serra San Quirico -Albacina		
	Pedemontana	Fabriano-Muccia		
Collegamenti viari	Uscita ad Ovest	Connessione Porto AN nuovo svincolo A14		
	SS 16	Raddoppio variante area urbana Ancona		
Piattaforma Logistica Marche	Porto Ancona	Completamento banchina rettilinea e diga foranea		
	Interporto Jesi	Completamento 2° e 3° lotto		
		Connessione SP21-interporto		
		Collegamento SS 76-A14		
	Aeroporto di Falconara	Ristrutturazione blocco centrale aerostazione		

Lo Scenario locale è costruito a partire dalle condizioni di criticità del territorio dell'Esino individuate nella Prima fase dello studio. Si tratta di criticità di diversa natura: ambientale, sociale e gestionale, che tuttavia hanno in comune il fatto di essere tenute scarsamente in considerazione nell'ambito della pianificazione di livello nazionale e regionale (gli interventi dello scenario infrastrutturale). Inoltre per alcuni di questi interventi si può ragionevolmente prefigurare un peggioramento in assenza di azioni di mitigazione: si pensi ad esempio all'aumento dei flussi veicolari merci derivanti dalla localizzazione sul territorio di strutture logistiche a servizio delle relazioni sovra regionali.

Le azioni comprese nello scenario locale si concentrano su due questioni chiave del sistema della mobilità passeggeri e merci:

- la sicurezza delle infrastrutture
- l'integrazione di offerta delle reti e dei servizi alla mobilità passeggeri e merci.

Progetto di massima e raccomandazioni

Il progetto di massima è stato sviluppato come un approfondimento e dettaglio progettuale degli interventi individuati nello scenario locale.

In particolare, il tema della messa in sicurezza delle infrastrutture è stato declinato considerando:

- le infrastrutture viarie di lunga distanza (messa in sicurezza della SS 76);
- la dimensione locale: riqualificazione della SP 76, nel suo sviluppo di strada di accesso alla città di Jesi.

L'integrazione delle reti e dei servizi alla mobilità ha preso in esame con particolare attenzione il settore delle merci e quindi delle infrastrutture e dei servizi ad esse dedicate.

L'importanza dell'integrazione degli impianti destinati alla movimentazione delle merci è evidenziata soprattutto dall'entità delle risorse collettive impegnate (finanziarie e non solo) nella realizzazione del nuovo Interporto di Jesi, il cui futuro è strettamente correlato con la valorizzazione come nodo dei servizi di logistica avanzata. In questo scenario, la presenza di infrastrutture a servizio del trasporto marittimo (Porto di Ancona), ferroviario (dorsale Adriatica e trasversale Orte-Falconara) e, in prospettiva o per mercati di nicchia, aeroportuale (Falconara) può fare dell'area dell'esino un ambito privilegiato dove innescare processi di innovazione nella gestione dei flussi merci. Le difficoltà, nel disegno di piena valorizzazione delle potenzialità delle infrastrutture puntuali e a rete, sono in parte legate a deficit infrastrutturali, ma ancora più forti appaiono i "nodi gordiani" di natura gestionale per i quali il progetto individua possibili percorsi. L'insieme delle attività condotte permettono di formulare alcune raccomandazioni che riguardano: il trasporto merci; la messa in sicurezza delle infrastrutture stradali; gli aspetti ambientali.

Dal punto di vista delle merci, si segnala l'importanza di supportare l'investimento dell'Interporto caratterizzando meglio i servizi che saranno offerti da:

- integrazione funzionale tra le principali strutture logistiche: porto di Ancona, interporto di Jesi e aeroporto di Falconara;
- attivazione di funzioni di logistica di distretto a supporto delle piccole imprese industriali e artigiane del territorio Esino e della distribuzione delle merci.

L'integrazione funzionale passa attraverso tre elementi principali:

- coordinamento dei piani di sviluppo che si orientino sui medesimi mercati;
- impiego delle aree interportuali di Jesi per attività di retroporto e logistiche a supporto dei flussi di merce che interessano il porto di Ancona;
- attivazione di un sistema di promozione comune (supportato dalle pubbliche amministrazioni coinvolte, in particolare Regione e Provincia) affinché sia definita e organizzata l'offerta della piattaforma logistica.

La logistica distrettuale è invece prioritaria per il supporto alle imprese locali con specifico riferimento alla ZIPA di Jesi e allo scopo

di ridurre i costi della distribuzione. In pratica sulla base di esiti di uno studio *ad hoc* si ritiene che possa svilupparsi secondo tre canali:

- attivazione della funzione di *transit point* per la distribuzione locale e di distretto;
- disponibilità di magazzini per le imprese e gestione di logistica in ingresso e in uscita;
- informatizzazione del sistema logistico delle imprese ed integrazione con gli operatori presenti nell'Interporto.

Gli impatti trasportistici possono essere contenuti riducendo il numero di veicoli merci in circolazione, grazie all'ottimizzazione dei flussi e alla riduzione dei costi di trasporto e logistica. L'opportunità di utilizzo di veicoli ecologici per la raccolta e la distribuzione delle merci in ambito locale, ancorché di rilevanza marginale rispetto al totale dei flussi merci, può portare a tangibili impatti positivi sull'ambiente.

Particolare attenzione dovrà essere posta dalle amministrazioni locali alla messa in sicurezza delle infrastrutture portanti del Corridoio Esino (cfr. SS 76) interessati da interventi che non sono oggetto di una specifica attenzione a questo riguardo, sia nell'ambito del cosiddetto Progetto Quadrilatero, sia nei progetti relativi alla rete viaria portante (A14, SS 16, SS 76). Si tratta di un tema trasversale che intercetta obiettivi e intenzionalità perseguite ai diversi livelli della pubblica amministrazione. In particolare, possibili sinergie Regione Provincia, Comuni dell'Esino potranno essere sviluppate promuovendo l'intervento nel quadro delle azioni che il Ministero dei Trasporti si appresta a definire nell'ambito del nuovo Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Per quanto attiene agli aspetti ambientali le raccomandazioni si riferiscono allo sviluppo del Progetto Quadrilatero ed in particolare alla:

- riqualificazione e potenziamento della SS 76 (da Serra San Quirico ad Albacina). Si ritiene necessario verificare lo svolgimento della Valutazione di incidenza per il tratto che attraversa la Zona di Protezione Speciale e soprattutto l'accoglimento delle prescrizioni da essa derivate; inoltre, si raccomanda la verifica nel progetto esecutivo dell'ottemperanza di tutte le prescrizioni contenute nel Decreto VIA e nell'allegato alla delibera CIPE;
- realizzazione della Pedemontana (Muccia-Fabriano). Si raccomanda la verifica dell'interferenza del tracciato con il parco archeologico del Sentinum ed eventuale ipotesi di tracciato alternativo; nonché la verifica dell'ottemperanza di tutte le prescrizioni contenute nel relativo allegato alla delibera CIPE.

10. Le percezioni e i punti di vista degli attori locali: una sintesi dei risultati delle interviste

IRS Istituto per la ricerca sociale

Le persone intervistate dai gruppi di lavoro dell'IRS e del Politecnico di Milano sono: i sindaci di Rosola, Castelbellino, Monte San Vito, Montecarotto, Monte Roberto, Serra de'Conti, Fabriano, Monsano, Poggio San Marcello, Castelplanio, Chiaravalle, Staffolo, Agugliano, e il vice-sindaco di Maiolati Spontini, nonché, in una intervista collettiva, i sindaci di Camerata Picena, Santa Maria Nuova, Poverigi e Offagna.

Ing. Pasquini e Arch. Alba (Regione Marche), Dott. Quercetti e Dott. Federiconi (Regione Marche), Dott. Giacomini e Dott. Grassi (Regione Marche), Dott. Tonnarelli (Regione Marche), Arch. Moglie (Comune di Ancona, INU Regione Marche), Arch. Orcioni (Provincia di Ancona), Arch. Panariello (Provincia di Ancona), Dott. Montanari, Ing. Nicolini (Autorità portuale di Ancona), Ing. Salvatori (RFI), Ing. Piermattei (Gal Colli Esini), Dott. Petrucci (esperto di storia locale), Dott. Gnagnatti (Paradise Possibile, agenzia turistico/immobiliare).

Dalle numerose interviste svolte con gli attori locali emergono alcuni elementi rilevanti.

- Il territorio dell'Esino è percepito come l'area più dinamica della regione Marche.
- È rilevante l'appartenenza a sub-sistemi territoriali (incardinati su Fabriano, Jesi, Ancona) all'interno del più complessivo sistema disposto lungo la valle dell'Esino: la valle e il fiume faticano ad essere elemento di connessione.
- Il territorio dell'Esino è articolato non solo in senso longitudinale, ma anche in senso trasversale: si tende a contrapporre l'assetto del fondovalle a quello dei versanti e dei crinali collinari, caratterizzati dalla presenza di capitali ambientali e paesistici di notevole pregio.
- Viene sottolineata la necessità di ripensare il territorio dell'Esino secondo una geografia più complessa, che guarda anche all'esterno (verso la valle del Misa, ad esempio).
- Emerge la difficoltà di governare un territorio che, nonostante sia di dimensioni limitate, è molto diversificato dal punto di vista degli insediamenti e delle attività presenti.
- La stessa immagine di Corridoio infrastrutturale viene messa in discussione, perché ritenuta non pertinente per restituire l'articolazione dei diversi ambienti insediativi.
- La possibilità di rafforzare il coordinamento tra Comuni offerta dal Progetto Sistema è vista come una occasione, perché mette in

gioco una prospettiva progettuale non consueta.

In generale, i brani delle interviste riportati di seguito (di cui si è voluto mantenere il tono colloquiale¹) sono utili a dare corpo all'idea del territorio dell'Esino come "parco delle attività". Inoltre, le stesse parole dei protagonisti paiono confermare la necessità di nuove modalità e strumenti di governance locale.

In particolare, è possibile raccogliere le riflessioni attinenti al territorio dell'Esino come "parco delle attività" attorno a tre temi:

- Immagini e confini del territorio dell'Esino
- Un parco delle attività: abitare, produrre, valorizzare le risorse locali
- Lavorare insieme, costruire politiche condivise

Immagini e confini del territorio dell'Esino

Per quanto concerne questo primo aspetto molte sono state le osservazioni e i commenti che gli attori intervistati hanno sollevato.

In primo luogo è interessante notare come emerga dai colloqui una idea articolata del territorio dell'Esino, un'area composta di ambienti, morfologie e geografie variabili, con confini poco definiti. L'immagine di Corridoio Esino, promossa originariamente dal Progetto Sistema come area compresa tra Ancona e Fabriano, finisce per articolarsi in quella di un territorio al suo interno fortemente diversificato, dove le aree di influenza dei poli maggiori sono differenti.

"La geografia delle influenze è abbastanza complicata e difficilmente definibile all'interno di un perimetro stabile. Per esempio Serra de' Conti sembra avere rapporti stretti con la valle del Misa, Montecarotto gravita più sulla Vallesina, Arcevia con la Valle del Misa condivide quasi tutto. Ostra guarda verso Senigallia, mentre altri comuni, come ad esempio Cupra Montana e Staffolo, pur incardinati sulla Vallesina, hanno una parte di territorio che confina con la valle del Musone. In parte anche Apiro, pur essendo in provincia di Macerata, gravita sulla Vallesina. Poggio San Marcello non confina con il fiume Esino, ma la popolazione ha relazioni con Moie e Jesi: poche persone lavorano a Fabriano e di conseguenza non ci sono grandi rapporti con questa città."

D'altro canto, quando ci si inoltra verso l'Appennino, l'impressione è che abbia inizio un sistema differente:

"Se parlo della Vallesina non penso certo a Fabriano. Oppure, per esempio, penso che Jesi non "percepisca" Ancona, qui il mare non è proprio sentito. La costa è una cosa mentre il colle è un'altra, questi due territori non si vedono".

"Io questa cosa la "sento" da marchigiano, tutto quello che è al di là della montagna è un'altra zona, le zone appenninica e pre-appenni-

1. I passi virgolettati sono tratti dalle interviste svolte. Non sono citati i nomi degli intervistati per ragioni legate alla necessità di dover disporre di una liberatoria esplicita. Tuttavia crediamo che, anche in assenza di riferimenti esatti alle persone, i passi riportati restituiscano comunque un panorama di posizioni interessanti.

nica, tendo a vederle meno, forse Fabriano è un altro sistema.”

Sembra emergere quindi la necessità di ripensare il territorio della Vallesina secondo una geografia più complessa, che sia in grado di tenere in conto il sistema di relazioni più minuto tra i diversi centri e le influenze che vi esercitano altre località e poli di attrazione.

“Mi sembra riduttivo pensare a questo territorio come a un corridoio a sé, senza contare che i problemi che ci sono dentro interessano un’area più vasta, in modo imprescindibile. Trattare isolatamente i problemi delle grandi infrastrutture e i problemi ambientali in un’area ristretta è una cosa che non funziona”.

La Valle del Misa, in particolare, è stata più volte richiamata, evidenziando affinità e reciproche influenze con la Vallesina.

“La proposta che vorrei formulare è di allargare il Progetto Sistema alla valle del Misa, con riferimento ai temi dello sviluppo produttivo, infrastrutturale e del progetto di ambiente, perché in questo modo mi sembra che ci sia una maggior coerenza d’azione e anche perché la Valle del Misa è proprio a ridosso della Vallesina, con notevoli influenze reciproche.”

Nella testimonianza dei soggetti locali il territorio dell’Esino è articolato però non solo in senso longitudinale, con i differenti ambienti e sistemi che si incontrano percorrendo la valle dall’interno verso il mare, ma anche in senso trasversale, laddove si tendono a contrapporre gli assetti del fondovalle (un ambiente industrializzato e urbanizzato, in alcuni casi con effetti di compromissione ambientale anche rilevanti) e quelli dei versanti e dei crinali delle colline, caratterizzati dalla presenza di capitali ambientali e paesistici di notevole pregio, che ancora però si stenta a capire come valorizzare.

“La vera risorsa di questo territorio è il territorio stesso. Il paesaggio collinare rappresenta un patrimonio di notevole importanza, che purtroppo è poco conosciuto e poco valorizzato.”

Le infrastrutture ed i luoghi della produzione hanno occupato il fondovalle ed alcuni luoghi si sono trasformati in punti notevoli, enfatizzando il carattere di luogo di attraversamento di questo territorio, gravato da pesanti carichi di traffico.

“Per esperienza posso dire che questo territorio ha sempre visto nascere delle strutture intorno a sé, in qualche modo siamo diventati l’attraversamento di flussi anche esterni. L’aeroporto, la raffineria Api, tutte realtà che sono nate intorno a noi e che poi per diversi motivi ci hanno fatto diventare il luogo di passaggio, con tutti i problemi che ne derivano”.

Emerge quindi, da una lato, l’esigenza di alleggerire la mole di traffico con interventi che riguardino soprattutto la viabilità legata al porto di Ancona e alla prossima apertura dell’interporto, prevedendo modalità che permettano di far confluire i flussi di traffico in maniera più organica e adeguata, e, dall’altro, interventi di tipo ambientale per far fronte ai problemi tutela dei valori naturalistici e ambientali.

“L’idea è quella che l’asse dell’Esino possa configurarsi come asse

portante di questo territorio, come asse urbanizzato, infrastrutturale e culturale. Il recupero del rapporto con il fiume, che è stato un po' trascurato nell'evoluzione industriale, da un modello tutto marchigiano invasivo e oggi fallimentare sotto certi aspetti.

È cruciale.”

Dalle interviste emerge in modo chiaro la necessità di procedere con strategie innovative che tengano conto delle diverse esigenze di questo territorio.

Si sente l'esigenza quindi di ripensare questo territorio non solo come un'asse di attraversamento ma come un sistema unitario, caratterizzato dalla presenza di importanti infrastrutture, il porto di Ancona, l'aeroporto, l'interporto, la ferrovia, la SS 76, e da zone naturalistiche di pregio che necessitano di essere valorizzate e salvaguardate da fenomeni di rischio idro-geologico.

“Nel momento in cui si va a sacrificare il paesaggio per un'infrastruttura il costo dal punto di vista ambientale è alto, la non appetibilità di una certa zona è un costo del quale bisogna tenere conto. La difficoltà in questo momento è cercare di conciliare quella che è l'esigenza di uno sviluppo economico, di un'infrastrutturazione, con il rispetto dell'ambiente. Purtroppo nelle valli questo è stato un problema, sulla collina il paesaggio è bellissimo, ma più ci si avvicina alla superstrada, più il paesaggio diventa brutto in modo preoccupante.”

Il fiume Esino, l'elemento fisico di connessione di questo territorio, è visto al tempo stesso come una risorsa, su cui insistono alcuni progetti di valorizzazione, ma anche come un problema a causa dell'intensa attività erosiva laterale e ai conseguenti rischi di esondazione.

“La presenza del fiume Esino è considerata una risorsa anche se negli ultimi anni l'attenzione a questa presenza è andata scemando. L'atteggiamento assunto (meno cura, meno tutela) crea dei problemi non indifferenti perché quando piove ci sono degli effetti collaterali legati alle esondazioni e ai rischi ambientali.”

Un parco delle attività: abitare, produrre, valorizzare le risorse locali

Il territorio della Valle Esina presenta una condizione particolare: essa è una delle aree più fortemente industrializzate delle Marche, un'area ricca, dove i tassi di disoccupazione risultano essere molto bassi, dove esiste ancora un benessere diffuso, un'area che pare avere reagito ai segnali di crisi del sistema produttivo altrove più preoccupanti.

Nella Vallesina si segnalano anche fenomeni che sembrano tipici delle aree metropolitane, con dinamiche che segnalano processi di mobilità della popolazione dai centri maggiori verso quelli più piccoli, alla ricerca di condizioni abitative più rispondenti a stili di vita di una società affluente (la casa isolata su lotto), per altri di un mercato immobiliare meno esoso.

“Siamo una sorta di cuscinetto fra Jesi, Fabriano e Ancona, ovvero buona parte delle persone che escono dalla città vengono ad abitare nei nostri territori. I paesi dell'Unione sono cresciuti negli ultimi 10 anni del 24% e i nuovi arrivati sono tutti giovani, cioè giovani coppie che sono venute a cercare casa qui per via del costo contenuto rispetto ad altre zone.”

Il sistema produttivo locale emerge dalle interviste come non caratterizzato da una specializzazione specifica, bensì come un tessuto composto principalmente da artigianato, commercio e piccola-media impresa, con una certa specializzazione riconosciuta attorno alla meccanica, di cui si evidenziano instabilità o comunque segnali di cambiamento (un punto interrogativo ricorrente riguarda il futuro del distretto di Fabriano).

“Qua in Vallesina siamo molto diversificati, sono tutte imprese principalmente a carattere familiare, ma non c'è una nicchia produttiva precisa, l'economia è molto diversificata”.

Le origini di questo sistema produttivo vengono ricondotte alle specificità del modello marchigiano.

“[...] Cioè l'industria che nasce accanto alla casa dell'agricoltore, quindi l'agricoltore fa l'industria ma la fa nell'aia della casa di campagna.”

“Il rapporto tra l'agricoltura, le tradizioni rurali e le dinamiche del mondo industriale esiste ancora, anche se chiaramente è cambiato da quello del metal-mezzadro. Il metal-mezzadro è stato uno dei cavalli di battaglia di De Rita tanti anni fa, ovvero l'operaio metalmeccanico che finito il turno alle quattro, ha l'orto e da lì tira fuori risorse che servono anche da integrazione al reddito.”

Circa il futuro, le percezioni sono differenziate. Si va dalla semplice segnalazione di possibili incertezze di prospettiva, all'evidenziazione di indizi meno rassicuranti.

“Anche se si iniziano a vedere segni della crisi, qualche fabbrica inizia a mettere in cassa integrazione, la disoccupazione è praticamente inesistente; esiste piuttosto un'incertezza rispetto al futuro.” “Si iniziano a vedere i primi segnali di crisi del sistema economico, noi non siamo un distretto industriale, siamo forti perché siamo piccoli, però il piccolo non basta più ormai, forse bisogna andare sul medio, sull'aggregazione.”

Ma il sistema industriale ha forti radici nell'agricoltura, che continua per altro ad essere un settore importante, anche dal punto di vista di alcune produzioni di pregio, come quella vinicola.

“L'agricoltura è ancora una parte importante dell'economia locale. Sul nostro territorio si produce principalmente olio e tutto il territorio è riconosciuto per la produzione della Lacrima di Morro d'Alba e del Verdicchio dei Castelli di Jesi. Un altro prodotto di primo livello è il grano duro che ha caratteristiche particolari tali da renderlo praticamente unico. [...] Le attività agrarie tendono a non specializzarsi su un singolo prodotto: si occupano di più settori merceologici: ortaggi, allevamenti, oliveti, vigneti...”

Nonostante questa sia un'area a principale vocazione produttiva, negli ultimi anni si è iniziato a pensare anche per questo territorio ad un maggior sviluppo turistico, non alternativo ma complementare ed in qualche modo integrativo al modello economico esistente, legando questa ipotesi soprattutto all'idea dell'agricoltura multifunzionale.

Dal punto di vista turistico sembra farsi strada una presa di coscienza da parte degli agricoltori, legata alle possibilità di integrazione al reddito che possono essere offerte dall'attività agrituristica.

“Effettivamente la zona è in ritardo rispetto ad altre per lo sviluppo di un turismo agriturismo, ma questo è dovuto principalmente al fatto che l’attività agricola era molto forte e presente fino a poco tempo fa, dove erano predominanti le produzioni di barbabietola e frumento; oggi anche queste produzioni sono sempre meno richieste e di conseguenza anche l’imprenditore agricolo si pone il problema di quale futuro ci può essere per la sua azienda.”

“Il nostro territorio ha ancora una vocazione principalmente agricola, poi la fortuna di avere ancora un territorio abbastanza incontaminato fa sì che si stiano sviluppando anche attività legate ad un turismo di nicchia (country house, bed & breakfast).”

Da alcuni anni si assiste alla ristrutturazione delle antiche abitazioni di campagna e sempre più persone pensano all’investimento acquistando, ristrutturando e creando nuove attività nelle campagne.

“Ci sono fenomeni di “colonizzazione” degli stranieri, specialmente tedeschi e olandesi”. “Un altro fenomeno che si è creato, questo grazie agli inglesi, è quello della creazione di strutture ricettive. Queste persone, quando arrivano qui, aprono un bed & breakfast o una country house. Sostanzialmente quello che non siamo riusciti a fare noi lo fanno loro, in primo luogo perché vedono l’opportunità e in secondo luogo perché abbiamo tesori diffusi e a tesori diffusi dovrebbe corrispondere una ricettività diffusa. Infatti, poiché le attività industriali sono limitate ad una sola porzione del territorio, tutto il territorio collinare risulta ancora integro.”

Nonostante venga sottolineata la difficoltà a drenare turismo dalla zona costiera, quest’area può contare su alcuni attrattori turistici forti, quali “le Grotte di Frasassi (circa 500.000 visitatori all’anno). Un turismo che però arriva con il pullman, fatto di scolaresche e gruppi organizzati, visita le grotte e alla fine se ne vanno. Ma soprattutto non si tengono in considerazione una serie di altri settori trainanti che, in queste zone in particolare, sembrano più promettenti dell’industria: mi riferisco ai settori dei servizi, del turismo, della qualità ambientale, insomma della vivibilità del nostro territorio.”

Sembra però esistere, anche nel caso del turismo, un problema di messa a sistema dell’offerta:

“[...] I numeri non sono particolarmente scarsi, sono più che altro casuali, non è organizzato questo settore. Tutto questo grosso flusso di persone, per esempio, che va alle grotte di Frasassi non viene intercettato: passa dalla valle per vedere le grotte ed il museo della carta a Fabriano, che pare abbia 40.000 visitatori all’anno, e se ne va verso l’Umbria. Una cosa che si risolve in mezza giornata: vanno a dormire ad Assisi o ad Urbino e qui non si ferma nessuno.”

“Noi viviamo in questa ricchezza, non la sappiamo valorizzare, non ne sappiamo parlare, però questa molteplicità, questa densità e diffusione sul territorio esiste.”

Negli ultimi anni hanno visto la luce anche diverse iniziative di natura pubblica e privata, volte alla valorizzazione di questo territorio. Da un lato il Gal Colli Esini orientato, grazie ai finanziamenti del programma Leader Plus, alla realizzazione di una serie di iniziative coor-

dinate di promozione del distretto e di diffusione, a livello nazionale ed internazionale, della sua immagine e dall'altro lato iniziative private di promozione e valorizzazione del territorio, con l'obiettivo di far conoscere la grande ricchezza di tesori sia culturali che naturali e la qualità di vita prodotti e servizi di questo territorio anche all'estero.

“La zona della Vallesina ha un'armonia particolare. È forse meno caratterizzata di altre zone che hanno un loro carattere preciso anche abbastanza “meridionale”, qui invece si può trovare questo famoso equilibrio magico tra natura cultura e società. La vicinanza di Jesi e la relativa vicinanza di Ancona giocano bene una centralità rispetto alla regione che permette di raggiungere luoghi interessanti in breve tempo. E' un'area sicuramente molto ricca, Jesi è interessante dal punto di vista culturale, inoltre è area vinicola.”

Lavorare insieme, costruire politiche condivise

Uno degli obiettivi principali di Progetto Sistema è stato quello di contribuire a costruire una visione condivisa dei problemi e delle risorse di quest'area così come proporre opportune strategie progettuali utili a trattarli, promuovendo al contempo la costruzione di forme di partenariato che vedano il coinvolgimento dei soggetti e degli attori locali.

Dalle interviste si conferma come su questa area siano già in atto forme di concertazione e cooperazione significative, che coinvolgono porzioni diverse di questo territorio.

Esistono ad oggi due Unioni di Comuni che coinvolgono i seguenti comuni:

- Unione dei Comuni di: Agugliana, Camerata Picena, Santa Maria Nuova, Polverigi, Offagna;
- Unione dei Comuni della Media valle Esina: Casteplanio, Castellino, Monte Roberto, Staffolo e Poggio S. Marcello.

Il Gal Colli Esini, cui si accennava in precedenza, rappresenta un'altra esperienza importante di costruzione di una strategia condivisa per lo sviluppo di questo territorio, che coinvolge 22 comuni dell'area: Apiro, Arcevia, Barbara, Castellino, Castelleone di Suasa, Casteplanio, Cerreto d'Esi, Cingoli, Cupramontana, Genga, Maiolati Spontini, Matelica, Mergo, Montecarotto, Monte Roberto, Poggio San Marcello, Poggio San Vicino, Rosola, San Paolo di Jesi, Sassoferrato, Serra de Conti, Serra San Quirico, Staffolo, Fabriano.

Inoltre vanno ricordati sia il Prusst dell'area di Ancona, sia il fatto che, sulla base del D.Lgs. n. 112/98, la Regione Marche ha dichiarato l'area di Ancona, Falconara e Bassa Valle dell'Esino ad elevato rischio di crisi ambientale denominandola AERCA.

Il territorio individuato, con una superficie di circa 85 kmq, è costituito da una fascia litoranea che si estende, a grandi linee, da Marina di Montemarciano ad Ancona e, perpendicolarmente a questa, dalla medio – bassa valle del Fiume Esino.

Emerge però da parte degli attori locali la necessità di procedere nella riflessione come nella dimensione operativa.

“Una politica omogenea che guarda a questo territorio come ad un

territorio e non come un insieme di comuni ancora non è decollata. Prima c'era l'APT, poi il sistema turistico, oggi il Gal Colli Esini. C'è un approccio anche al tema del turismo che ha fatto ragionare gli amministratori intorno ad un tavolo di concertazione, però da questo non è mai decollato un discorso operativo, di équipe.”

In generale dalle interviste pare condivisa la percezione della difficoltà di governare un tessuto che, nonostante sia di dimensioni limitate, è così diversificato e frammentato dal punto di vista degli insediamenti e delle attività presenti. Inoltre sembra emergere una sorta di chiusura, identificabile con difficoltà di carattere culturale locale.

“[...] Il problema è generale delle Marche, questo campanilismo, questa difficoltà di dialogo tra territori. Il caso di Jesi è un caso isolato in questo contesto; mi ha sempre stupito, perché mentre Jesi è stata in grado di costruire forme di cooperazione divenendo la città di riferimento di tutto questo territorio, il resto del territorio non è così, e non si è mai dato luogo ad una “leadership creativa”.

“I marchigiani non sanno lavorare insieme, le Marche sono un territorio al plurale, e all'interno i comuni, le province ecc. curano il proprio orticello, senza un'ottica integrata che potrebbe far vedere come anche le altre realtà sono complementari e non concorrenti alla propria.”

Si segnala anche la percezione dell'assenza di un chiaro esercizio di leadership della città capoluogo.

“Ancona, per ragioni storiche è una città che non dialoga con l'entroterra, per cui anche l'area vasta, l'area metropolitana di Ancona manca di coordinamento. L'immagine ricorrente di questa città è quella di Ancona che volta le spalle al territorio e guarda il mare.”

C'è però, in modo diffuso, interesse e attenzione alle nuove forme di partenariato ed è comune a molti la percezione che l'unica possibilità per affrontare i problemi di questo territorio, valorizzandone al contempo le risorse, debba passare attraverso una condivisione di obiettivi e strategie.

“C'è tra noi un'intesa sul fatto che i nostri territori possano essere uniti da uno sviluppo coordinato e funzionale alle infrastrutture che esistono sul territorio. Deve venire preso in considerazione il potenziamento delle arterie e lo sviluppo delle aree produttive e agricole circostanti”.

Gruppo di lavoro

Unità Prg e Progetti speciali - Comune di Jesi

Vincenzo Zenobi - Coordinamento tecnico
Fulvia Ciattaglia - Coordinamento amministrativo
Giovanni Romagnoli - Dirigente del Servizio Urbanistica
Letizia Leoni - Segreteria tecnica
Donatella Calamita - Segreteria tecnica

Dipartimento di Architettura e Pianificazione - Politecnico di Milano

*Scenario strategico, Atlante delle politiche
e dei progetti, Linee guida*

Patrizia Gabellini
Alessandro Balducci
Giovanni Ginocchini
Lorenzo Pallotta
Antonio Longo
Barbara Marangoni
Francesca Sorricaro

IRS - Istituto per la ricerca sociale

*Attività di disegno istituzionale, animazione
e accompagnamento del partenariato locale*

Claudio Calvaresi
Elena Donaggio

TRT - Trasporti e Territorio

*Studio di fattibilità e progetto di massima per
un sistema integrato della mobilità, merci e passeggeri*

Patrizia Malgieri
Elisa Brigati
Enrico Pastori
Cosimo Chiffi
Simone Borsetti
Mario Zambrini (Ambiente Italia)
Paolo Nicoletti (Ambiente Italia)

Dipartimento Interateneo di Pianificazione Territoriale e Urbanistica - Università degli Studi di Roma La Sapienza

*Indirizzi progettuali per la qualificazione ambientale
del sistema naturalistico e della piattaforma logistica*

Lucina Caravaggi
Cristina Imbroglini
Valentina Azzone
Daniela Giuliani
Giulio Lascialfari

Fotografie

Daniela Vitali
Alessandro Cimmino

Cura del volume

Patrizia Gabellini, Lorenzo Pallotta, Giovanni Ginocchini

Sindaco del Comune di Jesi Fabiano Belcecchi

Assessore allo Sviluppo Sostenibile e ai Progetti Speciali Daniele Olivi







