



Elaborazione della Valutazione Ambientale Strategica Qualitativa  
della Variante Generale al Piano Regolatore del Comune di Jesi

## Jesi **Valutazione Ambientale Strategica**

**VAS Piano Idea**

Andrea Valentini  
Tarcisio Porto

Miriam Gavioli  
Luca Barbadoro

**INDICE**

<b>La Valutazione Ambientale Strategica: definizione ed esperienze</b>	<b>2</b>
<b>La VAS a supporto della Variante Generale del PRG di Jesi</b>	<b>5</b>
<b>Le fasi della VAS per Jesi</b>	<b>8</b>
<b>Obiettivi e criteri strategici e di sostenibilità</b>	<b>12</b>
<b>Valutazione Ambientale del Piano Idea</b>	<b>28</b>
<b>Sistema di monitoraggio del piano per le fasi di valutazione intermedia ed ex – post</b>	<b>57</b>

## La Valutazione Ambientale Strategica: definizione ed esperienze

La Valutazione Ambientale Strategica (da ora in poi VAS) è un processo che ha la funzione di valutare gli effetti ambientali derivanti dalle scelte di Piano in fase di previsione, esecuzione e monitoraggio ad attività e programmi conclusi.

La VAS ha come principale riferimento normativo la direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente ("la direttiva sulla VAS"), il cui recepimento è atteso anche in Italia a breve anche se da Luglio 2004 è in vigore in Europa.

Una buona definizione per meglio comprendere la VAS è: *"un processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte - politiche, piani o iniziative nell'ambito di programmi - ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale"*.

Prendendo a riferimento il modello di Valutazione Ambientale Strategica derivante sia dai manuali che dalla riforma comunitaria dei fondi strutturali (di cui al Reg. CE 1260/1999), si può prevedere che un piano o programma sia sottoponibile a tre momenti temporali di valutazione:

- valutazione ex-ante (che accompagna il piano)
- valutazione intermedia (che valuta la coerenza delle prime azioni del piano rispetto alla valutazione ex ante e la qualità della sorveglianza e della realizzazione)
- valutazione ex-post (che illustra l'utilizzo delle risorse, l'efficacia e l'efficienza degli interventi e del loro impatto, la coerenza con la valutazione ex ante a fine esecuzione operativa delle azioni del piano – sensatamente a 10 anni dalla prima azione)

Per quanto non ancora recepita a livello nazionale, la VAS è stata applicata in differenti occasioni negli ultimi anni in Italia, alcuni processi sono ancora in corso:

- la VALSAT dell'Emilia Romagna, primo caso applicativo in Italia;
- la VAS dei Piani di Sviluppo Regionale e dei Programmi dei Fondi strutturali dell'Unione Europea;
- il progetto internazionale ENPLAN, che ha come obiettivo la cooperazione transnazionale tra regioni italiane e spagnole, per mettere a punto una metodologia comune per l'introduzione della direttiva sulla VAS;
- la VAS sugli interventi per i giochi Olimpici invernali" Torino 2006.

Anche nella Regione Marche esistono alcune esperienze:

- i progetti pilota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, tra cui la VAS del "Piano per la riqualificazione urbanistico ambientale del distretto pesarese della Valle del Foglia";
- La VAS della revisione del PRGC di Montefelcino

Gli esempi citati si differenziano sensibilmente tra loro per il tipo di piano o programma in oggetto, per il carattere sperimentale (oltre che volontario) e per la mancanza di una procedura standard

nazionale (lacuna a cui dovrà sopperire l'entrata in vigore della direttiva sulla VAS e i criteri attuativi).

Una procedura comunque ormai condivisa delle fasi di una VAS può essere ricondotta al seguente schema:

Fasi della VAS	Descrizione
1. Analisi della situazione ambientale	Individuare e presentare informazioni sullo stato dell'ambiente e delle risorse naturali (dell'ambito territoriale di riferimento del piano) e sulle interazioni positive e negative tra queste e i principali settori di sviluppo. Previsione della probabile evoluzione dell'ambiente e del territorio senza il piano. È utile al proposito l'utilizzo di indicatori descrittivi, prestazionali, di efficienza, di sostenibilità, idonei a descrivere sinteticamente le pressioni esercitate dalle attività antropiche (driving force), gli effetti di queste sull'ambiente e gli impatti conseguenti.
2. Obiettivi, finalità e priorità	Individuare obiettivi, finalità e priorità in materia di ambiente e sviluppo sostenibile da conseguire grazie al piano/programma di sviluppo; obiettivi definiti dall'insieme degli indirizzi, direttive e prescrizioni derivanti dalla normativa comunitaria, statale e regionale, e dagli strumenti di pianificazione e programmazione generali e settoriali.
3. Bozza di piano/programma e individuazione delle alternative	Garantire che gli obiettivi e le priorità ambientali siano integrate a pieno titolo nel progetto di piano/programma che definisce gli obiettivi, le priorità di sviluppo e le politiche-azioni. Verifica delle diverse possibili alternative e ipotesi localizzative in funzione degli obiettivi di sviluppo del sistema ambientale, definendo le ragioni e i criteri che hanno sostenuto le scelte.
4. Valutazione ambientale della bozza	Valutare le implicazioni dal punto di vista ambientale delle priorità di sviluppo previste dal piano/programma e il grado di integrazione delle problematiche ambientali nei rispettivi obiettivi, priorità, finalità e indicatori. Analizzare in quale misura la strategia definita nel documento agevoli o ostacoli lo sviluppo sostenibile del territorio in questione. Esaminare la bozza di documento nei termini della sua conformità alle politiche e alla legislazione regionale, nazionale e comunitaria in campo ambientale.
5. Monitoraggio degli effetti e verifica degli obiettivi	Con riferimento agli obiettivi del Piano, la valutazione specifica valuta i risultati prestazionali attesi. È utile a tal fine individuare indicatori ambientali (descrittivi, di performance, di efficienza, di sostenibilità) intesi a quantificare e semplificare le informazioni in modo da agevolare, sia da parte del responsabile delle decisioni che da parte del pubblico, la comprensione delle interazioni tra l'ambiente e i problemi chiave del settore. Tali indicatori dovranno essere quantificati per contribuire a individuare e a spiegare i mutamenti nel tempo.
6. Integrazione dei risultati della valutazione nella decisione definitiva sul piano/programma	Contribuire allo sviluppo della versione definitiva del piano/programma tenendo conto dei risultati della valutazione. A seguito dell'attività di monitoraggio per il controllo e la valutazione degli effetti indotti dall'attuazione del Piano, l'elaborazione periodica di un bilancio sull'attuazione stessa, può proporre azioni correttive attraverso l'utilizzo di procedure di revisione del Piano stesso.

Emerge comunque, in tutti i casi citati, la necessità strategica di prevedere quanto un piano possa incidere sulle matrici ambientali, sociali ed economiche del territorio, e come le ricadute delle azioni derivanti dalle scelte di piano assunte non pregiudichino la qualità dell'ambiente nelle sue componenti e interazioni.

Ne consegue che una Valutazione Strategica di un piano non si deve limitare ai soli impatti determinati dalla sommatoria dei progetti e degli interventi riconducibili al piano stesso, ma deve considerare la coerenza fra gli obiettivi del piano e gli obiettivi "strategici" di tutela ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario, nazionale e locale.

È inoltre chiaro come la partecipazione rivesta un ruolo imprescindibile nel processo di VAS: il coinvolgimento attivo dei portatori d'interesse (stakeholders) di un territorio all'interno dei processi decisionali è tra gli obiettivi trasversali assunti a livello europeo nei documenti guida delle politiche delle unioni (vedi anche Libro Bianco sulla Governance).

Anche a livello nazionale e locale il ruolo delle politiche partecipative sta crescendo: con la ratifica della convenzione di Aarhus si vuole garantire ai cittadini l'accesso alle informazioni ambientali e favorire la partecipazione alle attività decisionali che possono avere effetti sull'ambiente.

## La VAS a supporto della Variante Generale del PRG di Jesi

La scelta dell'Amministrazione Comunale di dotarsi della VAS a supporto della Variante Generale al PRG risale al Documento Programmatico 2002 – 2007, che individua la VAS come strumento attraverso il quale *"...il futuro disegno della città passerà da compatibile a sostenibile....."*.

E ancora: *"..... Grazie ad un rapporto osmotico tra la VAS e la nuova Variante Generale al PRG, infatti, la prima definirà le "capacità di carico" (cioè le soglie qualitative e quantitative per i diversi usi delle risorse ambientali) mentre la seconda le gestirà distribuendole sul territorio....."*.

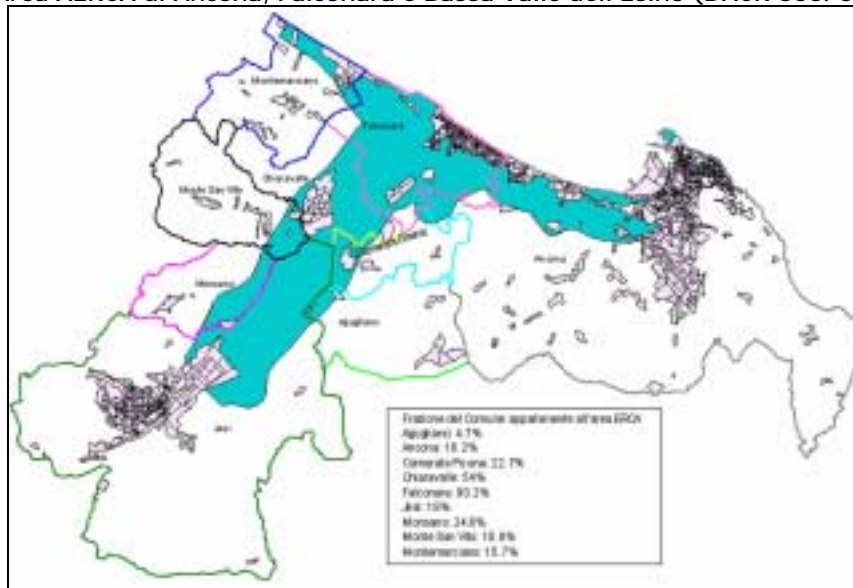
La procedura di Vas si inserisce in un più ampio contesto che prevede per l'adeguamento del PRG, oltre agli strumenti propri di indagine urbanistica, l'elaborazione del Piano Strategico, del processo di Agenda 21 e contestualmente del 1° Rapporto sullo Stato dell'Ambiente e dell'applicazione della Contabilità Ambientale, ponendo Jesi tra le realtà a più elevata capacità d'innovazione nel contesto Regionale e Nazionale.

La scelta di dotarsi di una VAS risulta oggi ancor più avallata dalla emanazione delle Linee Guida per la predisposizione del "Rapporto Ambientale", di fatto una procedura di VAS, sugli strumenti della pianificazione Urbanistica e Territoriale delle Aree dichiarate ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale (L.R. n. 6 del 6.4.04 art. 4 comma 6).

Per l'area di Ancona, Falconara e Bassa Valle dell'Esino, già dichiarata ad elevato rischio di crisi ambientale con Deliberazione del Consiglio Regionale 1 marzo 2000 n. 305, e nella quale ricade il 18% del territorio del Comune di Jesi (vedi Figura sottostante), fino all'approvazione del piano di risanamento tutti gli strumenti di pianificazione e di programmazione urbanistica e territoriale e loro varianti (ad eccezione di quelli di cui all'articolo 15, comma 5, della l.r. 34/1992), devono essere integrati da un rapporto ambientale che valuti gli effetti diretti ed indiretti dell'attuazione dell'intervento.

5

Area AERCA di Ancona, Falconara e Bassa Valle dell'Esino (DACR 305/00)



Nel caso dei procedimenti in itinere, ossia quelli che hanno avuto inizio prima della pubblicazione delle presenti linee guida e che alla stessa data non sono ancora conclusi (quale quello della Variante Generale al PRG di Jesi), l'obbligo di elaborazione del rapporto ambientale deve accompagnare lo strumento urbanistico contestualmente al grado di sviluppo procedurale in cui esso si trova.

Per gli strumenti urbanistici il "Rapporto Territoriale" prevede una valutazione qualitativa avente carattere preliminare e successivamente, per i soli strumenti ritenuti di rilevante trasformazione, una "valutazione quantitativa" finalizzata a fornire gli elementi per valutare gli effetti del Piano (delle strategie e delle politiche-azioni) rispetto a obiettivi (performance) ambientali e scenari di riferimento (di insediamento, di mobilità, di allocazione e uso delle risorse, ecc.), attraverso l'uso di opportuni indicatori ambientali e di sostenibilità; costruendo bilanci confrontabili tra la situazione esistente (scenario di base o tendenziale) e scenari definibili dal Piano.

In particolare per gli strumenti urbanistici che interessano l'Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale (AERCA) di Ancona, Falconara e Bassa Valle dell'Esino, è stato individuato dalla Regione Marche con Deliberazione della Giunta Regionale 936 del 03/08/2004 uno schema tipo per redigere il Rapporto Territoriale e una raccolta tematica di obiettivi di sostenibilità ambientale generali e specifici assumibili a riferimento nell'area di applicazione di Ancona, Falconara e Basso Esino.

Nella DGR 936/2004 è precisato che le Linee Guida per la predisposizione del "Rapporto Ambientale" sono da considerarsi a carattere sperimentale, e che quindi sulla base delle prime concrete esperienze applicative, possano essere coerentemente valutate ed eventualmente integrate e modificate.

6

Al momento di la VAS di Jesi risulta essere il primo caso concreto di applicazione nell'AERCA, e quindi non può non tener conto delle seguenti considerazioni:

- la variante al Piano Generale si trova in fase di definizione del Piano Idea, documento di natura programmatica a cui seguirà il "*Progetto Comunale del Suolo*"; tale impostazione è coerente con la proposta per la nuova legge urbanistica regionale dal titolo "*Norme per lo sviluppo sostenibile del territorio*", attualmente in dibattito. L'Art. 4 della proposta di legge, "*Accesso alle politiche*", recita: "*Il sistema di governo del territorio regionale favorisce la formazione delle decisioni attraverso il confronto tra sapere tecnico degli esperti e conoscenza ordinaria dei soggetti sociali attraverso tecniche appropriate e strutturate di partecipazione. Per questo fine il sistema di governo del territorio della regione promuove la sperimentazione di nuove forme di comunicazione tra cittadini, esperti e amministratori, finalizzate all'apprendimento reciproco, ad una maggiore conoscenza della città e del territorio, alla formazione di idee condivise di città e di territorio*"; e ancora all'Art. 17: "*Il Piano-idea è un documento che, a partire dalla valutazione delle qualità del patrimonio urbano e territoriale, delinea, per il territorio comunale, una strategia, partecipata ed equa, di sviluppo sostenibile e ne valuta e indirizza gli esiti sulla morfologia degli insediamenti e del territorio..... Il piano-idea è elaborato:.....attraverso l'attivazione di pratiche di partecipazione e sulla scorta dei risultati che esse hanno prodotto*";
- L'elaborazione del Piano Idea di Jesi ha garantito la partecipazione con gli stakeholders del territorio tramite l'attività del Piano Strategico e i focus di approfondimento sul RSA;

- Molte scelte del Piano Idea tengono in considerazione le indicazioni emerse dalla lettura del territorio fornita dal Rapporto sullo Stato dell'Ambiente, in particolare quelle da cui emergono maggiori criticità;
- Durante la predisposizione del già citato Rapporto sullo Stato dell'Ambiente sono stati selezionati, in accordo con i progettisti di piano e condivisi con i partecipanti al Forum di Agenda 21 nelle sedute plenarie del 6 aprile e 6 maggio 2004, un set di indicatori per la VAS. Nella versione attualmente disponibile del RSA, presentata alla Giunta Comunale nella seduta del 22/06/04, sono stati elaborati solo gli indicatori che fanno riferimento a dati ufficiali disponibili.

*Concludendo:*

- la VAS è stata di supporto, quale strumento di analisi, alla definizione degli obiettivi del Piano Idea ( documento di indirizzo del "Progetto Comunale del Suolo";
- esiste una dettagliata descrizione del territorio fornita dal RSA e dagli elaborati di Piano;
- è stato garantito il processo partecipativo dal Piano Strategico e da Agenda 21;
- e infine è stato implementato un modello di Contabilità Ambientale quale strumento di monitoraggio e di indirizzo della spesa pubblica;
- il DGR 936 del 03/08/2004 prevede la redazione di un "Rapporto Territoriale" (di fatto una VAS) a carattere sperimentale che per i procedimenti in itinere, come quello della Variante Generale al PRG di Jesi, deve accompagnare lo strumento urbanistico contestualmente al grado di sviluppo procedurale in cui esso si trova.

*In definitiva:*

I documenti e gli strumenti descritti sono necessari e utili per predisporre una procedura di VAS che ottemperi alla strategia avviata per la Variante al PRG e nel contempo fornisca una sperimentazione che possa essere utile all'implementazione delle Linee Guida regionali per le AERCA.



## Le fasi della VAS per Jesi

---

Nello specifico di Jesi la VAS accompagna l'iter di elaborazione del Piano Idea.

Rispetto ai tre momenti temporali illustrati nel primo capitolo per la procedura tipo di una VAS (ex-ante, intermedia e ex-post), lo schema utilizzato è stato sviluppato nel modo seguente:

1. definizione del quadro conoscitivo sulla situazione ambientale e territoriale presente;
2. individuazione di obiettivi e criteri strategici e di sostenibilità locali;
3. Valutazione Ambientale ex-ante del Piano Idea.
4. predisposizione di un sistema di monitoraggio del piano per le fasi successive di valutazione intermedia ed ex – post ( queste fasi potranno utilizzare la base di indicatori fissate dalla ex-ante; ma il processo di esecuzione del programma urbanistico potrà anche prevedere un adeguamento degli stessi in ordine all'esecuzione dei programmi specifici).

Tutte la fasi sono caratterizzate da un'elevata partecipazione a piu livelli di rappresentatività:

- coinvolgimento della cittadinanza nella definizione dei temi di sviluppo della città,
- ricognizione delle criticità e delle aspettative di medio – lungo periodo per lo sviluppo di Jesi, garantita in primo luogo dall'attività del Piano Strategico e per quanto riguarda il Rapporto Stato Ambiente dal processo di Agenda21 - VAS;
- confronto continuo tra i vari gruppi di lavoro: Piano Idea, Piano Strategico, Contabilità Ambientale e Agenda21 – VAS;
- coinvolgimento della struttura amministrativa comunale, con l'obiettivo comune di sviluppare le varie attività per produrre gli strumenti normativi in modo complementare e sinergico.

## Quadro conoscitivo sulla situazione ambientale e territoriale

Le attività inerenti la Variante Generale del PRG hanno prodotto nel corso del 2004 una serie di elaborati che descrivono il territorio e la sua evoluzione, nello specifico i Dossier del Piano Idea e il Rapporto sullo Stato dell'Ambiente ne sono una buona sintesi.

I Dossier forniscono un'analisi dettagliata dal punto di vista urbanistico degli aspetti infrastrutturali e delle variabili socio-economiche di Jesi, mentre il RSA focalizza l'attenzione sulle matrici/sistemi ambientali, stato delle risorse, fattori di pressione, politiche di risposta in atto, orientamento alla sostenibilità.

L'analisi integrata dei documenti quindi risponde ampiamente alla necessità di fornire una descrizione del contesto territoriale, anche nei confronti delle informazioni richieste dalle Linee Guida regionali per il Rapporto Territoriale (nel capitolo "Descrizione del contesto").

I documenti sono dunque da considerarsi parte integrante della procedura VAS e del Sistema a Supporto delle Decisioni integrato messo in campo dai gruppi di lavoro (in tutte le fasi di raccolta ed elaborazione dati è stato coinvolto il personale di svariati enti pubblici e società private).

## Individuazione di obiettivi e criteri strategici per la sostenibilità

Dalle politiche per lo sviluppo sostenibile promosse in questi anni sono emersi una serie di criteri e obiettivi generali a cui ogni territorio può fare riferimento per definire i propri obiettivi locali di sostenibilità, che raccolgono i parametri su cui effettuare la Valutazione Ambientale Strategica dei piani e programmi.

Per la definizione degli obiettivi di sostenibilità territoriale da prendere a riferimento per la VAS del Piano Idea si sono considerati documenti a valenza internazionale (Agenda 21, Protocollo di Kyoto, direttiva Habitat II, , ecc.), europea (V e VI programma europeo d'azione per l'ambiente, Strategia dell'UE per lo sviluppo sostenibile, Libro Bianco sulla Governance, Guida del Consiglio europeo degli Urbanisti, Relazione "Città europee sostenibili" del Gruppo di esperti sull'ambiente urbano della Commissione Europea, ecc.) e nazionale (Strategia ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia - Agenda 21 Italia, linee guida per l'integrazione della componente ambientale in piani e programmi).

Si è assunta inoltre a riferimento anche la "Raccolta tematica di obiettivi di sostenibilità ambientale generali e specifici" predisposta per l'area dichiarata ad elevato rischio di crisi ambientale di Ancona, Falconara e Bassa Valle dell'Esino pubblicata con la Deliberazione della Giunta Regionale 936 del 03/08/2004. Per ogni tema sono proposti alcuni obiettivi generali di sostenibilità correlati da obiettivi specifici e politiche – azioni derivanti dagli indirizzi delle "Prime Linee del Piano di Risanamento" di cui alla DACR 305/00.

Quest'ultime indicazioni aiutano a comprendere quale siano i probabili indirizzi e linee d'azione su cui si muoverà il Piano di Risanamento e con il quale probabilmente si dovranno confrontare alcune scelte strategiche sul territorio di Jesi quali ZIPA 4 e Interporto – Scalo Merci.

La possibilità di valutare preventivamente questi grandi temi a livello di Piano Idea, e quindi non ancora a livello di progettazione esecutiva, potrà portare all'individuazione preventiva di elementi e

indirizzi utili ad orientare le relative procedure attuative dei progetti, comprese le liste di controllo per eventuali Valutazioni d'Impatto Ambientale di specifiche opere.

Questa impostazione è del resto coerente con le indicazioni delle Linee Guida per la predisposizione del "Rapporto Ambientale" sugli strumenti della pianificazione Urbanistica e Territoriale dell'AERCA (L.R. n. 6 del 6.4.04).

### **Valutazione Ambientale del Piano Idea.**

La procedura della valutazione ambientale si esplica nel considerare le scelte del Piano Idea rispetto allo Scenario Zero, ovvero rispetto al mancato intervento e le implicazioni che nel tempo potrà produrre l'evoluzione dell'attuale assetto del territorio, utilizzando come "metro di misura" gli obiettivi di sostenibilità.

Prima di passare alla fase specifica di valutazione si è ritenuto necessario *visualizzare* l'iter che ha portato alla realizzazione del Piano, evidenziandone i seguenti aspetti:

- il contesto, emerso dal Piano Strategico, dal Rapporto Stato Ambiente, dalle analisi di settore;
- lo scenario e gli obiettivi previsti dal Piano Idea.

I precedenti aspetti sono sviluppati per ognuno dei temi rilevanti emersi dal lavoro del Piano Strategico:

- città storica
- città nuova
- ZIPA
- Campagna e ambiente
- Mobilità
- Interporto
- Spazio Pubblico e collettivo

Nella seconda fase sono state realizzate delle schede di valutazione per gli obiettivi e le azioni consequenziali individuate. La valutazione, di carattere qualitativo per le strategie generali del Piano Idea, assume un carattere quali - quantitativo per gli obiettivi e le azioni che già dispongono di misurazioni e per le quali è quindi possibile realizzare opportuni indicatori numerici che proiettano gli effetti dei due scenari (senza intervento e intervento previsto dal Piano Idea) nel medio - lungo termine (2020).

Dalla valutazione emergono considerazioni e indirizzi utili per gli orientamenti del Piano Idea e per le successive fasi di stesura del Piano del Suolo oltre che per gli interventi rilevanti sul territorio di Jesi.

### **Predisposizione di un sistema di monitoraggio del piano per le fasi di valutazione intermedia ed ex – post**

Gli indicatori VAS individuati nel Rapporto Stato Ambiente indicatori, una volta definito e approvato il Piano Idea (e in fase di definizione del Progetto di Suolo), potranno essere integrati da nuovi indici che assieme agli indicatori della Contabilità Ambientale saranno gli strumenti utili nel tempo a monitorare la coerenza delle strategie di sviluppo sostenibile intraprese con gli strumenti attuativi di governo del territorio (VAS intermedia, VAS ex post).

## Obiettivi e criteri strategici e di sostenibilità

Lo sviluppo sostenibile è stato definito come “un processo nel quale l’uso delle risorse, la direzione degli investimenti, la traiettoria del processo tecnologico ed i cambiamenti istituzionali concorrono tutti assieme ad accrescere le possibilità di rispondere ai bisogni dell’umanità, non solo oggi, ma anche in futuro.”

L’assunzione della sostenibilità come modello di sviluppo di una comunità deve tenere conto quindi di quattro dimensioni:

- **sostenibilità ambientale**, come capacità di mantenere nel tempo qualità e riproducibilità delle risorse naturali; mantenimento della integrità dell’ecosistema per evitare che l’insieme degli elementi da cui dipende la vita sia alterato; preservazione della diversità biologica;
- **sostenibilità economica**, come capacità di generare, in modo duraturo, reddito e lavoro per il sostentamento della popolazione; eco-efficienza dell’economia intesa, in particolare come uso razionale ed efficiente delle risorse, con la riduzione dell’impiego di quelle non rinnovabili;
- **sostenibilità sociale**, come capacità di garantire condizioni di benessere umano e accesso alle opportunità (sicurezza, salute, istruzione, ma anche divertimento, serenità, socialità), distribuite in modo equo tra strati sociali, età e generi, ed in particolare tra le comunità attuali e quelle future;
- **sostenibilità istituzionale**, come capacità di rafforzare e migliorare la partecipazione dei cittadini alla gestione dei processi decisionali; i processi di decisione politica devono corrispondere ai bisogni ed alle necessità degli individui, integrando le aspettative e le attività di questi ultimi. Capacità di un buon governo.

12

In generale la definizione degli obiettivi di sostenibilità deve soddisfare in primo luogo le condizioni di accesso alle risorse ambientali coerentemente con i seguenti principi:

- *il tasso di utilizzazione delle risorse rinnovabili non sia superiore al loro tasso di rigenerazione;*
- *l’immissione di sostanze inquinanti e di scorie nell’ambiente non superi la capacità di carico dell’ambiente stesso;*
- *lo stock di risorse non rinnovabili resti costante nel tempo.*

Nel rispetto di tali principi di seguito sono riproposti i dieci criteri chiave di sostenibilità introdotti con la VAS dei Fondi Strutturali per la definizione degli obiettivi di sostenibilità:

<i>Dieci criteri chiave per la sostenibilità</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Esempi di settori prioritari</i>
1 Ridurre al minimo l'impiego delle risorse energetiche non rinnovabili	L'impiego di risorse non rinnovabili, quali combustibili fossili, giacimenti di minerali e conglomerati riduce le riserve disponibili per le generazioni future. Un principio chiave dello sviluppo sostenibile afferma che tali risorse non rinnovabili debbono essere utilizzate con saggezza e con parsimonia, ad un ritmo che non limiti le opportunità delle generazioni future. Ciò vale anche per fattori insostituibili - geologici, ecologici o del paesaggio - che contribuiscono alla produttività, alla biodiversità, alle conoscenze scientifiche e alla cultura (cfr. comunque i criteri chiave nn. 4, 5 e 6).	Energia Trasporti Industria
2 Impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione	Per quanto riguarda l'impiego di risorse rinnovabili nelle attività di produzione primarie, quali la silvicoltura, la pesca e l'agricoltura, ciascun sistema è in grado di sostenere un carico massimo oltre il quale la risorsa si inizia a degradare. Quando si utilizza l'atmosfera, i fiumi e gli estuari come "depositi" di rifiuti, li si tratta anch'essi alla stregua di risorse rinnovabili, in quanto ci si affida alla loro capacità spontanea di autorigenerazione. Se si approfitta eccessivamente di tale capacità, si ha un degrado a lungo termine della risorsa. L'obiettivo deve pertanto consistere nell'impiego delle risorse rinnovabili allo stesso ritmo (o possibilmente ad un ritmo inferiore) a quello della loro capacità di rigenerazione spontanea, in modo da conservare o anche aumentare le riserve di tali risorse per le generazioni future.	Energia Agricoltura Silvicoltura Turismo Risorse idriche Ambiente Trasporti Industria
3 Uso e gestione corretta, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi / inquinanti	In molte situazioni, è possibile utilizzare sostanze meno pericolose dal punto di vista ambientale, ed evitare o ridurre la produzione di rifiuti, e in particolare dei rifiuti pericolosi. Un approccio sostenibile consisterà nell'impiegare i fattori produttivi meno pericolosi dal punto di vista ambientale e nel ridurre al minimo la produzione di rifiuti adottando sistemi efficaci di progettazione di processi, gestione dei rifiuti e controllo dell'inquinamento.	Industria Energia Agricoltura Risorse idriche Ambiente
4 Conservare e migliorare lo stato della fauna e flora selvatiche, degli habitat e dei paesaggi	In questo caso, il principio fondamentale consiste nel conservare e migliorare le riserve e le qualità delle risorse del patrimonio naturale, a vantaggio delle generazioni presenti e future. Queste risorse naturali comprendono la flora e la fauna, le caratteristiche geologiche e geomorfologiche, le bellezze e le opportunità ricreative naturali. Il patrimonio naturale pertanto comprende la configurazione geografica, gli habitat, la fauna e la flora e il paesaggio, la combinazione e le interrelazioni tra tali fattori e la fruibilità di tale risorse. Vi sono anche stretti legami con il patrimonio culturale (cfr. criterio chiave n. 6).	Ambiente Agricoltura Silvicoltura Risorse idriche Trasporti Industria Energia Turismo

<i>Dieci criteri chiave per la sostenibilità</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Esempi di settori prioritari</i>
5 Conservare e migliorare la qualità dei suoli e delle risorse idriche	Il suolo e le acque sono risorse naturali rinnovabili essenziali per la salute e la ricchezza dell'umanità, e che possono essere seriamente minacciate a causa di attività estrattive, dell'erosione o dell'inquinamento. Il principio chiave consiste pertanto nel proteggere la quantità e qualità delle risorse esistenti e nel migliorare quelle che sono già degradate	Agricoltura Silvicoltura Risorse idriche Ambiente Industria Turismo
6 Conservare e migliorare la qualità delle risorse storiche e culturali	Le risorse storiche e culturali sono risorse limitate che, una volta distrutte o danneggiate, non possono essere sostituite. In quanto risorse non rinnovabili, i principi dello sviluppo sostenibile richiedono che siano conservati gli elementi, i siti o le zone rare rappresentativi di un particolare periodo o tipologia, o che contribuiscono in modo particolare alle tradizioni e alla cultura di una data area. Si può trattare, tra l'altro, di edifici di valore storico e culturale, di altre strutture o monumenti di ogni epoca, di reperti archeologici nel sottosuolo, di architettura di esterni (paesaggi, parchi e giardini) e di strutture che contribuiscono alla vita culturale di una comunità (teatri, ecc.). Gli stili di vita, i costumi e le lingue tradizionali costituiscono anch'essi una risorsa storica e culturale che è opportuno conservare.	Turismo Ambiente Industria Trasporti
7 Conservare e migliorare la qualità dell'ambiente locale	Nel contesto del presente dibattito, la qualità di un ambiente locale può essere definita dalla qualità dell'aria, dal rumore ambiente, dalla gradevolezza visiva e generale. La qualità dell'ambiente locale è importantissima per le aree residenziali e per i luoghi destinati ad attività ricreative o di lavoro. La qualità dell'ambiente locale può cambiare rapidamente a seguito di cambiamenti del traffico, delle attività industriali, di attività edilizie o estrattive, della costruzione di nuovi edifici e infrastrutture e da aumenti generali del livello di attività, ad esempio da parte di visitatori. È inoltre possibile migliorare sostanzialmente un ambiente locale degradato con l'introduzione di nuovi sviluppi. Cfr. anche il criterio n. 3 relativo alla riduzione dell'impiego e del rilascio di sostanze inquinanti.	Ambiente (urbano) Industria Turismo Trasporti Energia Risorse idriche

<i>Dieci criteri chiave per la sostenibilità</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Esempi di settori prioritari</i>
8 Protezione dell'atmosfera (riscaldamento del globo - cfr. glossario).	Una delle principali forze trainanti dell'emergere di uno sviluppo sostenibile è consistita nei dati che dimostrano l'esistenza di problemi globali e regionali causati dalle emissioni nell'atmosfera. Le connessioni tra emissioni derivanti dalla combustione, piogge acide e acidificazione dei suoli e delle acque, come pure tra clorofluocarburi (CFC), distruzione dello strato di ozono ed effetti sulla salute umana sono stati individuati negli anni Settanta e nei primi anni Ottanta. Successivamente è stato individuato il nesso tra anidride carbonica e altri gas di serra e cambiamenti climatici. Si tratta di impatti a lungo termine e pervasivi, che costituiscono una grave minaccia per le generazioni future.	Trasporti Energia Industria
9 Sensibilizzare maggiormente alle problematiche ambientali, sviluppare l'istruzione e la formazione in campo ambientale	Il coinvolgimento di tutte le istanze economiche ai fini di conseguire uno sviluppo sostenibile è un elemento fondamentale dei principi istituiti a Rio (Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente e lo sviluppo, 1992). La consapevolezza dei problemi e delle opzioni disponibili è d'importanza decisiva: l'informazione, l'istruzione e la formazione in materia di gestione ambientale costituiscono elementi fondamentali ai fini di uno sviluppo sostenibile. Li si può realizzare con la diffusione dei risultati della ricerca, l'integrazione dei programmi ambientali nella formazione professionale, nelle scuole, nell'istruzione superiore e per gli adulti, e tramite lo sviluppo di reti nell'ambito di settori e raggruppamenti economici. È importante anche l'accesso alle informazioni sull'ambiente a partire dalle abitazioni e nei luoghi ricreativi.	Ricerca Ambiente Turismo
10 Promuovere la partecipazione del pubblico alle decisioni che comportano uno sviluppo sostenibile	La dichiarazione di Rio (Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente e lo sviluppo, 1992) afferma che il coinvolgimento del pubblico e delle parti interessate nelle decisioni relative agli interessi comuni è un cardine dello sviluppo sostenibile. Il principale meccanismo a tal fine è la pubblica consultazione in fase di controllo dello sviluppo, e in particolare il coinvolgimento di terzi nella valutazione ambientale. Oltre a ciò, lo sviluppo sostenibile prevede un più ampio coinvolgimento del pubblico nella formulazione e messa in opera delle proposte di sviluppo, di modo che possa emergere un maggiore senso di appartenenza e di condivisione delle responsabilità.	Tutti



Dall'assunzione di tali criteri sono state definite diverse liste di obiettivi di sostenibilità, quali il documento ANPA "Linee guida per le Agende 21 Locali in Italia" e il documento del Ministero dell'Ambiente "Strategie d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia", che assieme alla "Raccolta tematica di obiettivi di sostenibilità ambientale generali e specifici" predisposta per l'area AERCA (e quindi anche il 18% del territorio di Jesi) forniscono il quadro di riferimento da cui selezionare gli obiettivi di sostenibilità territoriale da prendere a riferimento per la VAS del Piano Idea di Jesi.

Gli obiettivi sono suddivisi in una serie di settori (aria, rumore, risorse idriche ecc..) contenente quattro livelli di approfondimento:

- **Obiettivi Generali**, che rappresentano il traguardo di lungo termine di una politica di sostenibilità (classificati per ogni tema come **OG-A**, **OG-B**, ....);
- **Obiettivi Specifici**, che possono essere individuati nel breve e medio termine quale traguardo di azioni e politiche orientate verso i corrispondenti obiettivi generali (classificati come **OS-A1**, **OS-A2**, ....);
- **Obiettivi specifici individuati per l'AERCA** (classificati come **OA-A**, **OA-B**, ....);
- **Finalita' del piano di risanamento in itinere per l' AERCA: politiche Azioni specifiche** (classificati come **AA-1**, **AA-2**, ....)

1 - ARIA  
ASSICURARE CONDIZIONI OTTIMALI PER LA SALUTE DELLE PERSONE  
E LA TUTELA DI VEGETAZIONE E MANUFATTI

OBIETTIVI GENERALI [OG]	OBIETTIVI SPECIFICI / TARGET [OS]	OBIETTIVI SPECIFICI INDIVIDUATI PER L' AERCA [OA]	FINALITA' DEL PIANO DI RISANAMENTO IN ITINERE PER L' AERCA: POLITICHE AZIONI SPECIFICHE [AA]
A- Ridurre o eliminare l'esposizione all'inquinamento	1- Riduzione progressiva nel tempo delle concentrazioni di inquinanti atmosferici. 2 - Rispetto dei valori limite di qualità dell'aria e progressivo raggiungimento / mantenimento dei valori guida. 3 - Progressiva riduzione, fino alla totale eliminazione degli episodi di inquinamento acuto (superamenti dei valori di attenzione e/o allarme).	A - Eliminazione delle concentrazioni di ozono nei periodi estivi attraverso il contenimento delle emissioni dei precursori (nox e sostanze organiche volatili sov) sia per il settore industriale che in relazione al traffico veicolare B - Eliminazione delle concentrazioni di polveri sottili ed ultrasottili nei periodi invernali	1 - Applicazione di modelli diffusivi nell'aerca al fine di fornire strumenti interpretativi dei fenomeni 2 - Individuazione di soluzioni infrastrutturali che utilizzando e potenziando anche il reticolo viario minore consentano velocità maggiore di scorrimento del traffico veicolare 3 - Organizzazione e coordinamento intercomunale della gestione delle situazioni di emergenza
B - Ridurre o eliminare le emissioni inquinanti	1 - Riduzione progressiva delle emissioni atmosferiche di SO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , COV. <i>NB questo obiettivo, a seguito della fase di diagnosi può essere direttamente attribuito ai fattori di pressione che si rivelino localmente determinanti (per es.: mobilità, industria,...).</i> <i>NB riferimenti a emissioni determinanti per effetto serra sono riportati nella tabella energia.</i>	C - Esclusione di localizzazione nell'area di nuovi impianti industriali specificatamente dedicati a produzione energetica; D - esclusione di qualsiasi ipotesi di potenziamento e/o modifica o adeguamento dei cicli produttivi dei combustibili utilizzati ecc. degli impianti di produzione energetica se non a seguito di valutazione che dimostri la ricaduta positiva in termini ambientali complessivi sull'intera area ed in coerenza con gli obiettivi individuati dal PEAR; E - Adozione comunque delle migliori tecnologie (BAT) disponibili per il contenimento delle emissioni da stabilimento industriale; F - contenimento inquinanti provenienti da insediamenti civili e assimilati; G - Adozione di strumenti per il contenimento delle emissioni e la riduzione del traffico veicolare derivante dalla mobilità privata; H - Organizzazione e razionalizzazione della logistica intermodale del trasporto merci nell'area	4 - Utilizzo delle potenzialità da energia rinnovabile presenti nell'area; 5 - utilizzo dei cascami termici e di altre eventuali fonti per l'attivazione di sistemi di teleriscaldamento di aree produttive e urbane; 6 - Interventi atti a favorire l'intermodalità nel trasporto pendolare; 7 -Perseguimento di azioni tendenti alla riduzione dei consumi e delle concentrazioni atmosferiche del particolato e del PM10
C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	1 - Adeguamento della rete monitoraggio e controllo (n. e distribuzione centraline, metodi e procedure controllo su immissioni e concentrazioni, redazione del rapporto annuale) 2 - Attuazione di interventi locali in materia	I - Ottimizzazione delle reti di monitoraggio ed implementazione dei sistemi di analisi e di informazione	8 - Realizzazione dell'inventario delle emissioni inquinanti dell'aria anche per fasi successive che preveda una preliminare attivazione di un inventario "base " dei principali inquinanti (nox, cov, Pts, PM) 9 - Applicazione di modelli diffusivi nell'aerca al fine di fornire strumenti interpretativi dei fenomeni

	di prevenzione e risanamento (Piani di risanamento e intervento, misure in occasione di superamento dei limiti, misure permanenti per le città oltre 150.000 abitanti).		10 - Ottimizzazione delle reti di monitoraggio esistenti e adeguamento delle strumentazioni 11 - Attivazione di campagne specifiche di monitoraggio su inquinanti specifici es. idrocarburi 12 - Individuazione di piani di intervento di area vasta (anche intercomunale) atti a fronteggiare situazioni di superamento dei limiti 13 - Organizzazione e coordinamento intercomunale della gestione delle situazioni di emergenza 14 - Individuazione coordinata di interventi migliorativi sui nodi viari esistenti
<p><i>2 - RUMORE</i> ASSICURARE CONDIZIONI OTTIMALI PER LA QUALITA' DELLA VITA E LA SALUTE DELLE PERSONE</p>			
OBIETTIVI GENERALI [OG]	OBIETTIVI SPECIFICI / TARGET [OS]	OBIETTIVI SPECIFICI INDIVIDUATI PER L' AERCA [OA]	FINALITA' DEL PIANO DI RISANAMENTO IN ITINERE PER L' AERCA: POLITICHE AZIONI SPECIFICHE [AA]
A - Ridurre o eliminare l'esposizione delle persone all'inquinamento	1 - Rispetto dei valori limite (attenzione/qualità) e progressivo raggiungimento dei valori obiettivo 2 - Raggiungimento e rispetto di determinati livelli di esposizione della popolazione alle singole realtà territoriali	A - Delocalizzazione e/o interventi di risanamento acustico di particolari infrastrutture critiche (es. scali merci Falconara, nodi viari critici ecc.). <sup>1</sup> B - Promuovere scelte urbanistiche che garantiscano la buona qualità del clima acustico limitando l'esigenza di spostamento e la vicinanza di ricettori sensibili alle principali fonti di rumore.	1 - Individuazione di soluzioni infrastrutturali che utilizzando e potenziando anche il reticolo viario minore consentano una più razionale organizzazione e distribuzione del traffico veicolare 2 - Favorire la creazione di fasce di transizione (preferibilmente da destinare a bosco urbano e verde pubblico) tra aree caratterizzate da notevoli differenziali acustici 3 - Incentivare e promuovere una corretta progettazione architettonica degli edifici con particolare riferimento alle aree ad elevata criticità.
B - Ridurre le emissioni sonore	1 - Rispetto dei valori limite di emissione sonora <i>NB questo obiettivo, a seguito della fase di diagnosi può essere direttamente attribuito ai fattori di pressione che si rivelino localmente determinanti (es: mobilità, edilizia)</i>	C - Localizzazione in aree specificatamente dedicate di nuovi impianti industriali con problematiche di emissioni acustiche D - Adozione comunque delle migliori tecnologie (BAT) disponibili per il contenimento delle emissioni sonore da stabilimento industriale; E - Adozione di strumenti per la riduzione del traffico veicolare derivante dalla mobilità privata; F - Organizzazione e razionalizzazione della logistica intermodale del trasporto merci nell'area	4 - Controllo e riduzione dei fenomeni acuti "transitori" provenienti da aree specifiche. 5 - Attuazione di Piani di Risanamento Acustico Comunali, di Piani di Risanamento Acustico Volontario delle Imprese (PRAV) e di Piani di Risanamento delle Infrastrutture di Trasporto nelle situazioni specifiche individuate dai Piani di Zonizzazione e/o dal Piano di Risanamento AERCA. 6 - Interventi atti a favorire l'intermodalità nel trasporto pendolare con particolare riferimento all'attivazione della metropolitana di superficie

<sup>1</sup> Tale obiettivo è inserito in quanto la delocalizzazione dello scalo merci di Senigallia prevede l'insediamento dello scalo nell'Interporto di Jesi

C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	1 - Adeguamenti di strumenti e procedure di monitoraggio 2 - Attuazione di interventi locali in materia di prevenzione e risanamento (azzonamento e piano di risanamento acustico)	G - Individuazione del completo quadro degli interventi di risanamento e definitiva individuazione delle priorità, previa conclusione di tutte le procedure di zonizzazione acustica dei comuni dell'area	7 - Attuazione, ove ritenuto necessario, di eventuali vincoli più prescrittivi rispetto a quelli normativi vigenti, in attuazione di quanto previsto dalla LR06/04 8 - Monitoraggio dello stato di attuazione della normativa a livello delle singole amministrazioni locali anche allo scopo di razionalizzare la distribuzione delle risorse economiche destinate al risanamento.
<p><i>3 - RISORSE IDRICHE</i>                  ASSICURARE CONDIZIONI OTTIMALI PER LA QUALITA' DELLA VITA E LA SALUTE DELLE PERSONE E DEGLI ECOSISTEMI                  E PER LA CONSERVAZIONE DELLA RISORSA NEL FUTURO</p>			
OBIETTIVI GENERALI [OG]	OBIETTIVI SPECIFICI / TARGET [OS]	OBIETTIVI SPECIFICI INDIVIDUATI PER L' AERCA [OA]	FINALITA' DEL PIANO DI RISANAMENTO IN ITINERE PER L' AERCA: POLITICHE AZIONI SPECIFICHE [AA]
A - Ridurre o eliminare l'inquinamento in funzione degli usi potenziali e Migliorare la qualità ecologica delle risorse idriche	1 - Stabilizzazione e progressiva riduzione delle concentrazioni di inquinanti più critici nelle acque di approvvigionamento 2 - Rispetto dei limiti e raggiungimento dei valori guida e degli obiettivi di qualità ("ambientale" e "per specifica destinazione") delle acque superficiali e sotterranee. 3 - Aumento delle capacità di depurazione del territorio e dei corsi d'acqua in particolare (tutela e gestione delle pertinenze fluviali, rinaturalizzazione, ecc.).	A - Miglioramento generale della qualità delle acque di scarico, sia "diretti" che di quelle derivanti dagli impianti di depurazione civile. B - Aggiornamento delle qualità impiantistiche dei depurati ricentralizzati dell'area ed individuazione di definitive soluzioni per il convogliamento e trattamento dei reflui civili e produttivi non ancora serviti.	1 - Monitoraggio continuo dello stato dei corsi d'acqua e delle caratteristiche qualitative delle acque 2 - Adozione di eventuali misure finalizzate a rendere più stringenti le caratteristiche qualitative delle acque di scarico 3 - Potenziamento e miglioramento generale delle qualità impiantistiche dei depuratori centralizzati Vallechiara e ZIPA. 4 - Soluzione agli apporti inquinanti derivanti da scarichi diretti (es. MBTE) 5 - Soluzioni gestionali-impiantistiche agli apporti degli scarichi indiretti (es. Fosso Guardengo e, in via di soluzione, Fosso San Sebastiano) 6 - Individuazione di soluzioni definitive per il convogliamento o trattamento delle acque reflue degli insediamenti civili e produttivi non ancora serviti 7 - Attuazione, ove ritenuto necessario, di eventuali vincoli più prescrittivi rispetto a quelli normativi vigenti, in attuazione di quanto previsto dalla LR06/04
B - Ridurre o eliminare sovra-sfruttamento o usi impropri	1 - Stabilizzazione e progressiva riduzione del sovra-sfruttamento idrico (soprattutto nei contesti di carenza o tendenza alla salinizzazione delle falde idriche). 2 - Riduzione e eliminazione di usi impropri di risorse idriche pregiate (prelievi o perdite in quantità e modalità inadatte, scarichi in quantità, concentrazione e modalità improprie). <i>NB questo obiettivo, a seguito della fase di</i>	C - Individuazione di adeguate modalità progettuali e gestionali per il recupero e il riuso generalizzato delle acque di scarico depurate.	8 - Riduzione delle perdite della rete acquedottistica. 9 - Ottimizzazione dei sistemi di distribuzione irrigua. 10 - Censimento dei pozzi privati e controllo degli emungimenti dai pozzi pubblici e privati. 11 - Ottimizzazione ed implementazione di una rete acquedottistica industriale. 12 - Revisione delle concessioni di derivazione e attingimento. 13 - Riuso a fini industriali o irrigui delle acque reflue depurate degli impianti centralizzati dell'area.

	<i>diagnosi, può essere direttamente attribuito ai fattori di pressione che si rivelino localmente determinanti (per es.: agricoltura o industria).</i>		14 -Recupero e utilizzo delle acque meteoriche.
C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	1 - Adeguamento degli strumenti e delle procedure di monitoraggio qualità corpi idrici e controllo degli scarichi 2 - Attuazione interventi locali in materia di prevenzione, risanamento e risparmio (Gestione integrata, Programmi d'azione, modalità collettamento, trattamento, smaltimento fanghi, protezione falde e pozzi, innovazione tecnologica,..)		15 - Coordinamento delle politiche locali e potenziamento del ruolo del gestore unico nella programmazione e attuazione di interventi finalizzati al risparmio della risorsa e all'innovazione tecnologica. 16 - Monitoraggio dello stato di attuazione della normativa a livello delle singole amministrazioni locali anche allo scopo di razionalizzare la distribuzione delle risorse economiche destinate al risanamento.
<p><i>4 - SUOLO E SOTTOSUOLO</i>  <b>ASSICURARE CONDIZIONI OTTIMALI PER LA SICUREZZA DELLE PERSONE E DEGLI ECOSISTEMI E PER LA CONSERVAZIONE DELLA RISORSA NEL FUTURO</b></p>			
OBIETTIVI GENERALI [OG]	OBIETTIVI SPECIFICI / TARGET [OS]	OBIETTIVI SPECIFICI INDIVIDUATI PER L' AERCA [OA]	FINALITA' DEL PIANO DI RISANAMENTO IN ITINERE PER L' AERCA: POLITICHE AZIONI SPECIFICHE [AA]
A - Ridurre o eliminare l'esposizione al rischio	1 - Riduzione dell'esposizione della popolazione al rischio idrogeologico e al degrado ambientale (territorio coinvolto da frane, aree contaminate, cave abbandonate..)	A - Individuazione delle azioni più opportune al risanamento, dell'ambito fluviale dell'Esino e del reticolo delle acque superficiali	1 - Definizione delle azioni più opportune al risanamento idraulico dell'Esino sulla base degli esiti degli studi e delle verifiche in atto (DGR 957/03, DGR 1197/03, DGR 225/04)
B - Ridurre o eliminare le cause e sorgenti di rischio, degrado ed erosione	1 - Riduzione dei fenomeni di rischio e degrado provocati da attività umane (frane, aree degradate, siti contaminati,...) 2 - Riduzione delle cause/sorgenti di rischio e degrado (nuova urbanizzazione in aree a rischio o sensibili, prelievi, scarichi al suolo e contaminazioni in aree vulnerabili, manufatti in aree instabili o fasce fluviali, consumo e impermeabilizzazione eccessiva del suolo, estrazione di inerti,...). <i><u>NB</u> questo obiettivo, a seguito della fase di diagnosi, può essere direttamente attribuito ai fattori di pressione che si rivelino localmente determinanti (per es.: edilizia, industria, agricoltura....).</i>	B - Individuazione delle azioni più opportune alla riqualificazione e rinaturalizzazione dell'ambito fluviale dell'Esino e del reticolo delle acque superficiali	2 - Definizione delle azioni più opportune al riqualificazione e rinaturalizzazione idraulico dell'Esino sulla base degli esiti degli studi e delle verifiche in atto (DGR 957/03, DGR 1197/03, DGR 225/04)

C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	1 - Adeguamento degli strumenti e delle procedure di monitoraggio. 2 - Attuazione di interventi locali in materia di prevenzione, miglioramento delle condizioni di rischio, alla realtà locale.		
<p><i>5 - PAESAGGI – ECOSISTEMI - QUALITA' SOCIALE E DEGLI SPAZI</i>                  ASSICURARE CONDIZIONI OTTIMALI PER LA QUALITA DELLA VITA DELLE PERSONE E PER LA CONSERVAZIONE DEGLI ECOSISTEMI E DEL PAESAGGIO NEL FUTURO</p>			
OBIETTIVI GENERALI [OG]	OBIETTIVI SPECIFICI / TARGET [OS]	OBIETTIVI SPECIFICI INDIVIDUATI PER L' AERCA [OA]	FINALITA' DEL PIANO DI RISANAMENTO IN ITINERE PER L' AERCA: POLITICHE AZIONI SPECIFICHE [AA]
A - Aumentare il patrimonio, conservare e migliorare la qualità e la distribuzione	1 - Conservazione della tipicità e unicità del paesaggio rurale e storico 2 - Conservazione e qualificazione dei beni paesistici e naturalistici esistenti 3 - Tutela delle specie minacciate e della diversità biologica. 4 - Conservazione e recupero degli ecosistemi. 5 - Controllo e riduzione delle specie naturali alloctone (aliene). 6 - Aumento e qualificazione degli spazi naturali e costruiti di fruizione pubblica. 7 - Estensione di elementi del paesaggio con funzione "tampone" (fasce riparie, filari, siepi, ecc.).	A - Il verde naturale e quello urbano sono nella maggior parte dei casi considerati esclusivamente come un decoro del territorio e delle aree urbane. Essi svolgono invece dei ruoli estremamente significativi e che quindi andrebbero inquadrati in una pianificazione organica. Vanno individuate proposte di interventi, da realizzare per la valorizzazione del patrimonio locale e le azioni per tentare di compensare gli impatti.	1 - Piantumazioni di specie vegetali autoctone (arboree ed arbustive) in corrispondenza di aree a forte impatto antropico al fine di mitigare i rumori, le polveri, ridurre la CO2;
B - Ridurre o eliminare le cause di impoverimento e degrado	1 - Riduzione e progressiva esclusione di elementi di intrusione e di processi di nuova urbanizzazione in aree di interesse naturalistico e paesistico 2 - Riduzione e progressiva esclusione di pratiche venatorie, agricole o industriali improprie (o altre cause di degrado) 3 - Riduzione delle cause (inefficienza, mancata manutenzione, criminalità, povertà, ...) di degrado quantitativo o qualitativo di spazi e servizi pubblici, benessere e coesione sociale.		
C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	1 - Attuazione di interventi locali in materia di tutela, prevenzione e riqualificazione di paesaggio, aree naturali e aree urbane (contratti di quartiere, interventi di riqualificazione e ripristino,...)		

<p style="text-align: center;"><i>6 - CONSUMI E RIFIUTI</i>            PROMUOVERE STILI DI VITA, MODELLI DI GESTIONE            E TRATTAMENTO PIU' SOSTENIBILE</p>			
OBIETTIVI GENERALI [OG]	OBIETTIVI SPECIFICI / TARGET [OS]	OBIETTIVI SPECIFICI INDIVIDUATI PER L' AERCA [OA]	FINALITA' DEL PIANO DI RISANAMENTO IN ITINERE PER L' AERCA: POLITICHE AZIONI SPECIFICHE [AA]
A - Minimizzare la quantità e il costo ambientale dei beni consumati e dei rifiuti prodotti	1 - Minimizzazione della produzione di rifiuti (riduzione dei consumi di prodotti usa e getta e ad alto contenuto di imballaggio) 2 - Limitazione dell'utilizzo (sostituzione) di sostanze ad alto impatto ambientale 3 - Soddisfazione dei bisogni locali il più possibile con beni prodotti localmente	<i>Le prime linee del Piano di Risanamento non contengono specifiche indicazioni in relazione all'area di studio.</i>	
B - Aumentare il riuso - recupero e migliorare il trattamento	1 - Aumento della Raccolta Differenziata di RSU 2 - Aumento dell'utilizzo degli scarti e residui dell'attività di demolizione. 3 - Riduzione drastica dell'utilizzo di discariche. 4 - Miglioramento dell'efficienza energetico ambientale degli impianti di trattamento finale 5 - Sviluppo di nuove imprese e posti di lavoro mirati alla sostenibilità del settore. 6 - Aumentare il recupero energetico e di materia nell'industria e nel terziario.		
C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	1 - Attuazione di interventi locali in materia di prevenzione e gestione rifiuti (Piani, impianti, investimenti pubblici e privati)		
<p style="text-align: center;"><i>7 - MOBILITA'</i>            PROMUOVERE STILI DI VITA E MODELLI DI SPOSTAMENTO            A MINORE IMPATTO AMBIENTALE            E CHE TENDANO IN FUTURO ALLA SOSTENIBILITA'</p>			
OBIETTIVI GENERALI [OG]	OBIETTIVI SPECIFICI / TARGET [OS]	OBIETTIVI SPECIFICI INDIVIDUATI PER L' AERCA [OA]	FINALITA' DEL PIANO DI RISANAMENTO IN ITINERE PER L' AERCA: POLITICHE AZIONI SPECIFICHE [AA]

<p>A - Contenere la mobilità ad elevato impatto ambientale</p>	<p>1 - Riduzione degli spostamenti e/o delle percorrenze pro capite su mezzi meno efficienti (autovetture private con basso coefficiente di occupazione). 2 - Riduzione del consumo energetico della singola unità di trasporto.</p>	<p><i>Interventi previsti nell'arco di validità del Piano di Risanamento:</i> A - Allaccio viario SS 76 all'Interporto di Jesi B - Potenziamento della SS76 per adeguamento allo standard CNR</p>	<p>1 - Liberare l'attuale viabilità costiera dai flussi di traffico di media-lunga percorrenza riducendo di conseguenza le emissioni (gas di scarico, emissioni sonore) dalle aree particolarmente sensibili a carattere residenziale</p>
<p>B - Migliorare l'efficienza ambientale degli spostamenti</p>	<p>1 - Aumento del trasporto ambientalmente più sostenibile (n. mezzi meno inquinanti, auto catalizzate, uso della bici, uso del mezzo pubblico) 2 - Sviluppo di nuove imprese e posti di lavoro mirati alla sostenibilità del settore 3 - Riequilibrio policentrico delle funzioni territoriali (atto a ridurre la domanda di mobilità).</p>	<p>C- -Nodo di Falconara M.ma – Collegamento linea Orte Falconara con Linea adriatica, nuovo smistamento Interporto di Jesi D - Potenziamento dei collegamenti ferroviari diretti Porto –Interporto</p>	<p>1 - Razionalizzare e potenziare il reticolo della viabilità di collegamento minore (Strade provinciali e comunali di collegamento) che possono rappresentare utili alternative alla direttrici stradali principali 2 - Definire e realizzare una o più sistemi di percorsi ciclabili urbani e intercomunali, con priorità alla realizzazione di un sistema organico di collegamento intercomunale lungo la direttrice del fiume Esino 3 - Individuazione, nelle fasi della progettazione definitiva ed esecutiva delle opere, dei migliori standard progettuali atti ad eliminare o quantomeno a contenere e/o compensare le criticità al fine di garantire la massima riduzione degli impatti delle nuove opere sul territorio e sull'ambiente;</p>
<p>C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche</p>	<p>1 - Attuazione delle competenze in materia (Piani Urbani Traffico,...) 2 - Aumento, dell'offerta di soluzioni alternative all'auto privata (rete e frequenza trasporto pubblico, piste /aree ciclopedonali, servizi taxi collettivo, ecc.). 3 - Avvio di azioni positive "sul lato della domanda" (mobility manager, politiche territoriali,...)</p>		<p>4 - Continuità di rete nel traffico ferroviario 5 - Interconnessione diretta tra la Linea Orte - Falconara e la Linea Adriatica, con riduzione dei tempi di percorrenza globale dei treni 6 - Predisposizione dell'infrastrutturazione di base per l'avvio dell'esercizio del trasporto merci intermodale nelle Regioni Marche ed Umbria 7 - Ottimizzazione dell'organizzazione della intermodalità sull'Interporto di Jesi con conseguente razionalizzazione della domanda e delle modalità di mobilità commerciale sull' area con l'obiettivo generale di riduzione degli impatti ambientali determinati</p>
<p>8 - MODELLI INSEDIATIVI E STRUTTURA URBANA VERSO CITTA' E TERRITORI SOSTENIBILI</p>			
<p>OBIETTIVI GENERALI [OG]</p>	<p>OBIETTIVI SPECIFICI / TARGET [OS]</p>	<p>OBIETTIVI SPECIFICI INDIVIDUATI PER L' AERCA [OA]</p>	<p>FINALITA' DEL PIANO DI RISANAMENTO IN ITINERE PER L' AERCA: POLITICHE AZIONI SPECIFICHE [AA]</p>
<p>A - Perseguire un assetto territoriale ed urbanistico equilibrato</p>	<p>1 - Rafforzamento del sistema policentrico, tramite il miglioramento dei collegamenti tra le reti e la promozione di strategie di sviluppo territoriale integrato. 2 - Promozione di un'accessibilità sostenibile nelle zone urbane, grazie a politiche adeguate di localizzazione e di pianificazione dell'occupazione dei suoli, riducendo la</p>	<p><i>Le prime linee del Piano di Risanamento non contengono specifiche indicazioni in relazione all'area di studio.</i></p>	



	<p>dipendenza nei confronti dell'auto privata a vantaggio di altre modalità di trasporto (pubblico, bicicletta).</p> <p>3 - Priorità ad interventi di riuso o riorganizzazione rispetto a nuovi consumi di suolo.</p> <p>4 Diffusione e aumento delle politiche di recupero e riqualificazione di aree degradate.</p>		
B – Promuovere una strategia integrata tra città e campagna	<p>1 - Contenimento della dispersione insediativa .</p> <p>2 - Mantenimento di prestazioni di servizi di base e di mezzi di trasporto pubblici nelle aree rurali, in particolare in quelle interessate dal declino.</p>		
C - Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente di vita (aria, rumore, acque, verde, paesaggio e qualità estetica)	<p>1 - Recupero della qualità storica e naturalistica delle aree urbane e rurali, attraverso la conservazione e lo sviluppo del patrimonio naturale e culturale.</p> <p>2 - Riqualificazione in senso ambientale del tessuto edilizio e degli spazi di interesse collettivo (per esempio attraverso l'applicazione della bioarchitettura).</p> <p>3 - Garantire standard sanitari adeguati.</p>		
D – Promuovere un uso sostenibile delle risorse naturali (energia, acque, materiali...)	<p>1 - Riduzione della pressione esercitata sulle risorse, introducendo soluzioni e comportamenti innovativi e garantendo l'adeguamento dei servizi e delle infrastrutture necessarie allo scopo.</p>		
E - Ridurre l'erosione di beni e aree di interesse ambientale	<p>1 - Riduzione della pressione edilizia (incremento, disordinato ad alto tasso di impermeabilizzazione) in aree di interesse ambientale.</p>		
F - Migliorare la qualità sociale	<p>1 - Miglioramento dell'equità nella distribuzione di risorse e servizi, per garantire alla collettività un accesso adeguato ai servizi e alle attrezzature di base, all'istruzione, alla formazione, alle cure sanitarie, agli spazi verdi.</p> <p>2 - Promozione della commistione delle funzioni e dei gruppi sociali nel tessuto urbano, per rafforzare la coesione e l'integrazione sociale, il senso di appartenenza, la convivenza e la vivibilità delle aree urbane.</p>		
g - Adequare o	<p>1 - Attuazione di politiche e azioni positive</p>		

innovare le politiche pubbliche	mirate alla sostenibilità e alla riqualificazione territoriale 2 - Diffusione di interventi di integrazione della sostenibilità nella attività di produzione edilizia e di controllo della stessa		
<p><i>9 - TURISMO</i> L'AMBIENTE COME OPPORTUNITA' CON L'OBIETTIVO DI MANTENERE NEL TEMPO LA TIPICITA' DELL'OFFERTA AMBIENTALE</p>			
OBIETTIVI GENERALI [OG]	OBIETTIVI SPECIFICI / TARGET [OS]	OBIETTIVI SPECIFICI INDIVIDUATI PER L' AERCA [OA]	FINALITA' DEL PIANO DI RISANAMENTO IN ITINERE PER L' AERCA: POLITICHE AZIONI SPECIFICHE [AA]
A - Tutelare le aree sensibili e la qualità ambientale diffusa	1 - Riduzione della pressione (consumi, emissioni, intrusione nel paesaggio, superamento capacità di carico), con attenzione alle aree più sensibili.	<i>Le prime linee del Piano di Risanamento non contengono specifiche indicazioni in relazione all'area di studio.</i>	
B - Promuovere la funzione di tutela ambientale del turismo	1 - Aumento dell'offerta di turismo sostenibile 2 - Aumento delle certificazioni ambientali nel settore turistico. 3 - Sviluppo di nuove imprese e posti di lavoro mirati alla sostenibilità del settore		
C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	1 - Avvio di azioni positive mirate a conoscere e ridurre gli impatti ambientali del turismo, ad aumentare l'innovazione ambientale nel settore, a promuovere l'offerta di turismo sostenibile.		
<p><i>10 - INDUSTRIA</i> RICONCILIARE LO SVILUPPO CON L'AMBIENTE, PROMUOVERE SICUREZZA, INNOVAZIONE E NUOVE IMPRESE</p>			
OBIETTIVI GENERALI [OG]	OBIETTIVI SPECIFICI / TARGET [OS]	OBIETTIVI SPECIFICI INDIVIDUATI PER L' AERCA [OA]	FINALITA' DEL PIANO DI RISANAMENTO IN ITINERE PER L' AERCA: POLITICHE AZIONI SPECIFICHE [AA]
A - Tutelare le risorse ambientali e la salute delle persone	1 - Riduzione dei consumi di risorse ambientali, della produzione di scarichi e rifiuti 2 - Riduzione degli infortuni (% su occupati) e del rischio per gli insediamenti confinanti (aziende a rischio)		

B - Aumentare iniziativa nell'innovazione ambientale e nella sicurezza	1 - Aumento delle aziende impegnate in pratiche EMAS, ISO, LCA o altro mirato all'innovazione ambientale dei sistemi di gestione aziendale, dei processi produttivi, dei prodotti ' 2 - Aumento aziende in regola con L. 626/94	A - Localizzazione in aree specificatamente dedicate (anche di valenza sovracomunale) di nuovi impianti industriali con problematiche ambientali e di sicurezza. B - Applicazione da parte delle autorità competenti con criteri precauzionali degli indirizzi della pianificazione urbanistica del rischio tecnologico di cui al DM9/5/01 C - Garantire i migliori interventi per ridurre la frequenza di accadimento di eventi incidentali associabili alle "fonti di rischio fisse" e adozione comunque delle migliori tecnologie (BAT) disponibili; D - Garantire una metodica di "approccio integrato alla complessiva problematica del rischio tecnologico (aziende a rischio, trasporto di merci pericolose, infrastrutture sensibili ecc.) E - Garantire interventi per ridurre ogni possibile coinvolgimento delle vulnerabilità in eventi incidentali associabili alle "fonti di rischio da trasporto".	1 - Aggiornamento permanente delle misure di sicurezza da sottoporre a continua verifica sulla base delle esperienze operative che deve essere sviluppata dalle aziende interessate sotto il controllo delle autorità istituzionalmente preposte. 2 - Attuazione di programmi permanenti di aggiornamento e formazione dei lavoratori e, ove necessario, della popolazione coinvolgibili in problematiche da rischio tecnologico. 3 - Attivazione e promozione di sistemi di certificazione della qualità, della sicurezza e dell'ambiente (es. ISO 14000, EMAS, ecc.) 4 - Attuazione degli interventi individuati e possibili per ridurre il coinvolgimento delle vulnerabilità individuate in eventi incidentali associabili a "fonti di rischio da trasporto".
C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	1 - Attuazione di politiche e azioni positive mirate alla riduzione dell'impatto ambientale e alla valorizzazione dell'innovazione ambientale delle attività produttive	F - Valorizzazione e potenziamento delle iniziative di concertazione e partecipazione con aziende e associazioni sui temi dell'innovazione in materia ambientale e di sicurezza integrata.	5 - Attenzione agli strumenti e alle azioni di coordinamento tra le diverse competenze ed iniziative che a vario titolo interagiscono con la tematica della mitigazione del rischio industriale. 6 - Monitoraggio dello stato di attuazione della normativa a livello delle singole amministrazioni locali.
<p><i>11 – AMBIENTE RURALE</i>  <b>RILANCIARE LA FUNZIONE ECOLOGICA DELL'AGRICOLTURA,          VALORIZZARE LA QUALITA' AMBIENTALE DEL PAESAGGIO AGRICOLO</b></p>			
OBIETTIVI GENERALI [OG]	OBIETTIVI SPECIFICI / TARGET [OS]	OBIETTIVI SPECIFICI INDIVIDUATI PER L' AERCA [OA]	FINALITA' DEL PIANO DI RISANAMENTO IN ITINERE PER L' AERCA: POLITICHE AZIONI SPECIFICHE [AA]
A - conservare e valorizzare il paesaggio agrario	1 - Conservare e incrementare gli elementi diffusi del paesaggio agrario e del paesaggio agrario di interesse storico-culturale 2 - Promuovere la forestazione agricola a fini ambientali 3 - Promuovere la conservazione ed il ripristino degli spazi naturali in ambito rurale	A - Completare l'individuazione degli elementi diffusi del paesaggio agrario e del paesaggio agrario di interesse storico-culturale B - Attuare interventi di forestazione per la mitigazione degli impatti negativi dell'attività umana esistente o pregressa C - Ridurre fino ad azzerare il consumo di nuovo suolo non urbanizzato, mediante il recupero del patrimonio edilizio non più funzionale all'attività agricola e il mantenimento del sistema infrastrutturale esistente o la sua riconversione in senso ecologicamente sostenibile. D - recupero ai fini agricoli delle aree estrattive dimesse.	1 - Effettuare il censimento di tutti gli elementi di rilievo paesistico-ambientale dell'AERCA e individuare delle specifiche linee d'intervento. 2 - Analizzare il rapporto tra i vari usi del suolo dell'area interessata e individuare i criteri di trasformazione del territorio. 3 - Programmare il recupero delle aree degradate reintegrando gli aspetti naturalistici di biodiversità perduti.
B - conservazione habitat/paesaggi per	1 - Promuovere il riconoscimento della funzione culturale dell'agricoltura	E - Organizzazione del settore agricolo secondo una logica di diversificazione della gamma dei servizi offerti dagli	4 - Favorire lo sviluppo di tecniche di produzione certificate e strutture turistiche ricettive legate al

favorire lo sviluppo economico dell'agricoltura secondo criteri di sostenibilità	2 - Contenere gli effetti negativi legati a forme di agricoltura intensiva mediante progressiva riduzione apporti chimici a terreni 3 - Incentivazione agricoltura ecosostenibile e valorizzazione di prodotti tipici	agricoltori, non più solo produttori di derrate F - Riduzione-esclusione degli apporti chimici ai terreni G - Esclusione di usi dei suoli attigui alle coltivazioni biologiche e tipiche incompatibili con le stesse	prodotto tipico.
C - conservare la chiarezza dei rapporti tra i diversi sistemi che caratterizzano il paesaggio rurale	1 - Conservare la leggibilità paesistica attraverso la natura visuale, l'affinità tipologica-architettonica, il sistema dei segni storico culturali	H - Escludere interventi che riducono la percezione visuale e panoramica e che alterano i caratteri tradizionali degli insediamenti I - Evitare l'omologazione del territorio mantenendo in vita l'agricoltura tradizionale e promuovendo interventi leggeri (es. linee di vegetazione). L - Impedire interventi che frammentino l'unità tipologica del paesaggio	5 - "Fotografare" le unità di paesaggio significative che diventino i punti di riferimento per gli indirizzi di trasformazione del territorio.
D - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	1 - Incentivare la delocalizzazione delle attività incompatibili con il paesaggio rurale con particolare riguardo alle industrie insalubri 2 - Incentivare forme di agricoltura sostenibile 3 - Incentivare valorizzazione architettura rurale secondo i principi della bio-architettura 4 - Monitoraggio periodico dei risultati in termini di forme d'uso dell'ambiente rurale, di tipo di fruizione collettiva, di recuperi realizzati	M - Stanziare finanziamenti per rendere vantaggioso, anche economicamente, la localizzazione all'interno di aree idonee di determinate attività. N - Stanziare finanziamenti per favorire il "set aside" e diminuire così l'uso di sostanze chimiche. O - Modificare i regolamenti edilizi per incentivare l'utilizzo di tecniche ecocompatibili. P - stanziare finanziamenti per incentivare l'utilizzo di materiali ecologici e biodegradabili.	6 - Stabilire dei periodici controlli sui finanziamenti stanziati: modalità di utilizzo, quantità usufruite ed effettivo raggiungimento degli obiettivi.

## Valutazione Ambientale del Piano Idea

### Ia FASE: ricostruzione percorso Piano Idea

Per meglio comprendere lo scenario prospettato dal Piano Idea, prima di procedere alla valutazione, è necessario ripercorrere i momenti che hanno guidato il Piano e ne hanno indirizzato le scelte.

In primo luogo la scelta dell'Amministrazione di intraprendere congiuntamente l'adeguamento del PRG, l'elaborazione del Piano Strategico, il processo di Agenda 21, la VAS e la Contabilità Ambientale, dimostra la volontà di *"tenere unito l'insieme delle politiche urbane (ambientali, sociali, economiche, della mobilità, delle opere pubbliche) al progetto della "città degli abitanti", lavorando congiuntamente sul capitale territoriale e sul capitale sociale"* (Delibera programmatica del 15 novembre 2002).

Si può quindi sintetizzare la strategia che guida il Piano come lo sviluppo del sistema locale basato su:

- sostenibilità, come futuro modello di sviluppo della comunità in tutte le sue dimensioni (sostenibilità ambientale, economica, sociale e istituzionale, come definito nel capitolo *Obiettivi e criteri strategici e di sostenibilità*)
- partecipazione, come attuale modello di confronto tra amministrazione e società civile a partire dalla definizione della collocazione della città all'interno del contesto della vallesina, della provincia, della regione.

La costruzione del piano urbanistico all'interno di questo articolato processo ha fatto sì che l'operazione di descrizione e interpretazione avvenisse lavorando contemporaneamente:

- con gli strumenti di indagine propri dell'urbanista,
- con le interviste, i focus group e i tavoli di lavoro del Piano strategico,
- con il Rapporto sullo Stato dell'Ambiente e i forum di Agenda 21,
- con la sistematica attività di accompagnamento degli Uffici Comunali nella verifica e valutazione delle varianti parziali e delle decisioni urbanistiche in corso,
- con il contributo di consulenze specialistiche fortemente finalizzate all'attività del gruppo di progettazione.
- con i Dossier, sviluppati come prodotto intermedio dal concorso dei diversi gruppi di lavoro, utili nelle fasi intermedie, ora diventati parte integrante del Piano Idea.

La VAS, facendosi carico dell'insieme delle predette attività, contribuisce alla definizione della Variante generale valutando la coerenza delle scelte del Piano Idea rispetto all'opzione del non intervento, nei confronti degli obiettivi di sostenibilità.

Si può aggiungere che l'intero iter di costruzione del Piano Idea, nei confronti di una procedura di Valutazione Ambientale Strategica, altro non è che un possibile scenario di evoluzione del territorio

Jesino delineatosi attraverso un confronto multidisciplinare di competenze tecniche e un ampio processo partecipativo dei vari soggetti che compongono la società jesina.

Questo approccio è indice di un nuovo modo di fare progettazione molto vicino ai temi della  *pianificazione sostenibile*; la sfida che si pone l'Unione Europea con la direttiva sulla VAS 2001/42/CE.

A caratterizzare il Piano Idea è inoltre l'adozione di un'ottica di **sistema** che non scompone semplicemente la città in parti ma agisce tramite una pianificazione a più livelli. Sistema che prevede il Piano del Verde, il nuovo Piano Urbano del Traffico, il piano per l'Ambito Sociale. Questo in risposta alle criticità emerse in particolare in materia di viabilità, verde e welfare scaturite dal Piano Strategico.

La definizione stessa dei **temi** che compongono il Piano Idea è frutto della riflessione su quanto emerso dagli incontri del Piano Strategico. Ad esempio, il tema "città storica" (spazio urbano in cui vivono un terzo degli jesini e cuore nevralgico del territorio urbano) è nato dall'attenzione particolare degli stessi cittadini per questa parte della città.

Anche nella predisposizione degli **strumenti operativi** si è ricorso alle tecniche partecipative. Un caso. La riqualificazione urbana è affrontata attraverso strumenti di progettazione partecipata quali il contratto di quartiere e una Società di Trasformazione Urbana. La parte nuova della città è invece caratterizzata dall'applicazione di tecniche di bioedilizia e all'attenzione ai problemi di mobilità dei nuovi insediamenti.

I tre elementi, sistema, tema e strumento operativo sono l'organizzazione logica del percorso di definizione degli obiettivi.

Inoltre il processo presenta degli **elementi di trasversalità** che emergono dalla lettura integrale e in un'ottica di strategia generale. Ad esempio la necessità di ricollocare Jesi *nella rete medio lunga* delle relazioni con il territorio, non solo nei confronti della vallesina, ma anche della provincia e della regione.

Inoltre il ruolo dei **progetti strategici a valenza territoriale**: L'immagine delle reti medio lunghe è rafforzata dalla previsione di realizzare nel territorio comunale strutture logistiche di rilievo nazionale quali interporto e scalo merci. L'esigenza di garantire un corretto insediamento di queste opere, considerando anche i riflessi che avranno sul traffico della SS 76, richiede un ulteriore contributo attivo e propositivo da parte dell'Ente Comunale nel processo di definizione delle stesse in un ambito relazionale complesso ( Regione, Comuni, Provincia, **Interporto SPA**, RFI...).

Altri criteri: il **trasferimento di un modo operandi**: Tra le strategie previste per aumentare la capacità di realizzazione gli interventi emerge il ricorso alla co-progettazione pubblico privato. Il solo contributo economico dell'amministrazione non garantisce la copertura necessaria per realizzare i progetti, anche di riqualificazione dello spazio pubblico, come del resto accade per la maggior parte delle realtà comunali italiane.

Il ricorso ad un utilizzo virtuoso del rapporto pubblico privato (contratto di quartiere, Società di Trasformazione Urbana), partendo dall'ascolto delle necessità della cittadinanza, appare come la migliore soluzione per affrontare i temi della qualità della vita urbana.

Altro principio cardine è legare il diritto all'edificazione alla realizzazione di specifici interventi per la qualificazione degli spazi di dominio pubblico, denominato "trasferimento dello standard"; tale principio è già stato applicato in corso di revisione di alcune varianti dell'attuale PRG con esiti positivi, come nell'intervento edilizio di recupero dell'area Fater.

Di seguito si riporta un quadro per temi del percorso che dallo stato attuale, emerso durante l'elaborazione del Piano Strategico e del Rapporto Stato Ambiente, conduce agli obiettivi del Piano Idea.

Tema	Il contesto (emerso dal PS, RSA, analisi di settore)	Scenario Piano Idea	Obiettivi Piano Idea
<b>Città storica</b>	il centro di Jesi, benché interessato da un Piano particolareggiato negli anni '80 e recentemente da un Piano di recupero, oltre che da importanti opere di restauro e riqualificazione avvenute nel corso degli anni '90, non è stato ancora oggetto di una riflessione "strategica" tendente a ricomprenderlo in un disegno generale per la città e il territorio. Alcune strozzature nel funzionamento di Jesi sembrano in parte riconducibili al congelamento delle relazioni con il centro storico, dove si manifestano alcuni tipici fenomeni di degrado e valorizzazione unidirezionale	Valorizzare il centro storico conferendo un ruolo territoriale al centro storico riconoscendo una "città storica" allargata, centro della Vallesina	Riconoscimento di un "centro allargato" (formato da Centro antico, Corso Matteotti, Ospedale, Viale della Vittoria, Viale Cavallotti, Mura orientali-Parco del Vallato, Prato-Stazione-S. Maria del Piano, Via Roma, S. Giuseppe) servito da un'adeguata dotazione di parcheggi di attestamento e di nuovi punti di risalita meccanizzata per facilitarne la praticabilità e valorizzazione dei relativi percorsi come elementi costitutivi dello spazio pubblico urbano
<b>Città nuova</b>	Jesi è caratterizzata dalla persistente distinzione tra la parte urbana densa e la campagna con manufatti radi, dalla presenza di "frontiere" naturali e artificiali che ancora rendono riconoscibile l'impronta urbana.	Tenere i margini e la figura urbana completando a ovest la città addensata sulla collina, separando con corridoi ecologici le addizioni nella piana a est	<p>Non realizzare nuove quote insediative a est a ridosso della attuale città compatta</p> <p>Prevedere nuove quote insediative a ovest in funzione della nuova mobilità</p> <p>Orientare la variante del piano di lottizzazione di Banca Marche ad assumere i caratteri di "villaggio" (<i>Addizione 1: Villaggio Fontedamo</i>)</p> <p>Legare le nuove previsioni insediative nelle frazioni con il sistema della mobilità e dell'infrastrutturazione (<i>Completamento 3: Frazioni</i>)</p> <p>Cautela nei processi di valorizzazione e recupero delle case e degli edifici sparsi nella campagna</p>



Tema	Il contesto (emerso dal PS, RSA, analisi di settore)	Scenario Piano Idea	Obiettivi Piano Idea
<b>Zipa</b>	<p>La Zipa non è solo un agglomerato industriale, è parte di una grande città lineare che si estende da Jesi a Falconara, addossata alla ferrovia e prossima alla superstrada, arginata dal fiume. Già ora questa città presenta una caratteristica figura "a piastre" che diventerà ancor più evidente quando l'interporto e lo scalo merci andranno ad aggiungersi alla Zipa stessa.</p> <p>Questa figura discontinua segnala la resistenza che un'agricoltura ricca e un sistema ambientale delicato e pregiato oppongono alla saldatura degli insediamenti.</p>	<p>La sequenza di urbano, campagna, ambiente naturale costituisce un punto di partenza per organizzare l'ampliamento della Zipa e innescare un processo di riqualificazione che possa progressivamente estendersi alle altre parti della zona industriale.</p>	<p>Mettere in cantiere una nuova "Zipa verde" con attrezzature ecologiche certificate e industrie avanzate</p>
<b>Campagna e ambiente</b>	<p>La figura dominante nella pianificazione del paesaggio extraurbano è spesso quella disegnata dai limiti e dai vincoli prodotti dalla sommatoria degli strumenti di pianificazione e di tutela che hanno cercato, di volta in volta, di inibire o contenere i fenomeni più aggressivi. Si tratta di un paesaggio in negativo che a Jesi ha una forma estesa e ramificata che occupa gran parte della piana, al centro della quale si colloca l'oasi naturalistica di Ripabianca e le cui diramazioni seguono il corso dei principali fossi e torrenti.</p> <p>L'inserimento del lembo orientale del territorio comunale (18% della superficie totale del Comune), che comprende la zona industriale, nell'area ad elevato rischio di crisi ambientale per la quale la Regione prevede un Piano di risanamento, se da un lato conferisce a questo quadro un carattere di emergenza, dall'altro apre una stagione di programmi e azioni.</p>	<p>Garantire la continuità ecologica su tutto il territorio di Jesi, agendo in particolare sul reticolo delle acque, e promuovere criteri di progettazione ecologici per i nuovi insediamenti urbani</p>	<p>Realizzare ampie isole e ambiti di naturalità (come è già l'oasi di Ripabianca), migliorare le reti minute (formate da fossi, filari, siepi e boscaglie) e le isole minori (i laghetti di accumulo), ricostruire, dove è possibile, la continuità e la permeabilità delle sponde dei fiumi e torrenti</p>

Tema	Il contesto (emerso dal PS, RSA, analisi di settore)	Scenario Piano Idea	Obiettivi Piano Idea
<b>mobilità</b>	A Jesi incide in maniera determinante il conflitto irrisolto tra due principali impianti stradali e di funzionamento della città: quello per anelli di circonvallazione del piano regolatore degli anni '60 e quello per assi di attraversamento longitudinali del Prg vigente. Il secondo è subentrato al primo interrompendolo e non è ancora diventato una compiuta alternativa. L'attivazione dell'Interporto, l'ampliamento della Zipa, il nuovo insediamento di Fontedamo, i completamenti residenziali previsti a ovest e a sud hanno implicato un ridisegno complessivo della rete, della sua gerarchia e dei suoi nodi.	Ridefinire l'assetto della mobilità attraverso una riorganizzazione complessiva del sistema che tenga in considerazione anche il nuovo carico insediativo	Assunzione della superstrada come circonvallazione di Jesi Raddoppio dell'attraversamento urbano Collegamento diretto a ovest tra città alta, città bassa e superstrada
<b>Interporto</b>	Il progetto dell'interporto, già inserito nel PRG di Secchi, a partire dal 1987 è sviluppato dalla società Interporto Marche Spa. L'evoluzione delle ipotesi progettuali prevedono la realizzazione dello scalo merci ferroviario (in sostituzione dello scalo di Senigallia), l'ampliamento della superficie territoriale e della superficie coperta dell'interporto. L'opera ricade all'interno della rete del trasporto intermodale europeo e del corridoio adriatico. L'accesso viario dell'interporto avviene tramite un nuovo svincolo dalla superstrada SS76.	Contribuire alla definizione di una strategia di partecipazione attiva alla definizione del progetto.	Garantire un corretto insediamento dell'opera considerando le implicazioni derivanti dall'effetto combinato interporto – scalo sul territorio
<b>Spazio pubblico e collettivo</b>	La progettazione dello spazio pubblico e collettivo costituisce motivo generale dell'urbanistica contemporanea e specifico dell'urbanistica jesina. Gli interventi previsti dall'attuale PRG, inseriti nel "Progetto di suolo", ad oggi in gran parte non sono stati realizzati, spesso per mancanza di risorse adeguate.	Riqualificare lo spazio di dominio pubblico raccordando, ripermeabilizzando, diversificando, decidendo le priorità per valorizzare la dotazione di aree a standard e rendere riconoscibile il sistema delle centralità locali	Aggiornare il "Progetto di suolo" e definire una scala di priorità degli interventi, privilegiando i progetti a basso costo o attivabili tramite il trasferimento di risorse derivanti da oneri di urbanizzazione "Città lenta": progettare i percorsi ed i recapiti unitariamente e connessi in una rete funzionale che consente di utilizzare la città anche senza l'automobile, spostandosi a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici più efficienti.

**IIa FASE: Valutazione Obiettivi e azioni Piano Idea**

Di seguito si riportano le schede di valutazione degli obiettivi del Piano Idea emersi dal precedente quadro, suddivisi per tema.

- Per ogni scheda sono riportati gli obiettivi di sostenibilità presi a riferimento per la valutazione.
- Per gli obiettivi del Piano maggiormente approfonditi sono valutate anche le azioni specifiche.
- La valutazione potrà essere di carattere qualitativo o quali – quantitativo a seconda della disponibilità di dati numerici utili ad un confronto con lo scenario “Zero” di riferimento.
- A conclusione di ogni scheda sono riportati i possibili indicatori da assumere per la fase di monitoraggio del Piano; gli indicatori VAS già presenti nel Rapporto Stato Ambiente sono evidenziati in grassetto.

ESEMPIO SCHEDA TIPO:

<b>TEMA</b>	
<b>Obiettivo Piano Idea</b>	<b>Obiettivi sostenibilità</b>
.....	.....
<b>Valutazione qualitativa</b>	
.....	
<b>Azioni Piano Idea</b>	<b>Valutazione quali - quantitativa</b>
.....	.....
<b>Indicatori per il monitoraggio</b>	
.....	

**Legenda Obiettivi di Sostenibilità:**

- OG** = Obiettivi Generali, traguardo di lungo termine di una politica di sostenibilità (classificati per ogni tema come **OG-A, OG-B, ...**);
- OS** = Obiettivi Specifici, individuati nel breve e medio termine quale traguardo di azioni e politiche orientate verso i corrispondenti obiettivi generali (classificati come **OS-A1, OS-A2, ...**);
- OA** = Obiettivi specifici individuati per l'AERCA (classificati come **OA-A, OA-B, ...**);
- AA** = Finalità del piano di risanamento in itinere per l'AERCA: politiche Azioni specifiche (classificati come **AA-1, AA-2, ...**)

## TEMA: CITTÀ STORICA

Obiettivo Piano Idea	Obiettivi sostenibilità
<p>RICONOSCIMENTO DI UN "CENTRO ALLARGATO" (FORMATO DA CENTRO ANTICO, CORSO MATTEOTTI, OSPEDALE, VIALE DELLA VITTORIA, VIALE CAVALLOTTI, MURA ORIENTALI-PARCO DEL VALLATO, PRATO-STAZIONE-S. MARIA DEL PIANO, VIA ROMA, S.GIUSEPPE) SERVITO DA UN'ADEGUATA DOTAZIONE DI PARCHEGGI DI ATTESTAMENTO E DI NUOVI PUNTI DI RISALITA MECCANIZZATA PER FACILITARNE LA PRATICABILITÀ E VALORIZZAZIONE DEI RELATIVI PERCORSI COME ELEMENTI COSTITUTIVI DELLO SPAZIO PUBBLICO URBANO</p>	<p><b>Aria – OAF</b> - Adozione di strumenti per il contenimento delle emissioni e la riduzione del traffico veicolare derivante dalla mobilità privata</p> <p><b>Rumore – OAB</b> - Promuovere scelte urbanistiche che garantiscano la buona qualità del clima acustico limitando l'esigenza di spostamento e la vicinanza di ricettori sensibili alle principali fonti di rumore.</p> <p><b>Paesaggi Ecosistemi Qualità sociale e degli spazi – OSA6</b> - Aumento e qualificazione degli spazi naturali e costruiti di fruizione pubblica.</p> <p><b>Qualità sociale e degli spazi – OSC1</b> - Attuazione di interventi locali in materia di tutela, prevenzione e riqualificazione di paesaggio, aree naturali e aree urbane (contratti di quartiere, interventi di riqualificazione e ripristino,..)</p> <p><b>Mobilità – OSA1</b> - Riduzione degli spostamenti e/o delle percorrenze pro capite su mezzi meno efficienti (autovetture private con basso coefficiente di occupazione).</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana verso città e territori sostenibili – OS2</b> - Promozione di un'accessibilità sostenibile nelle zone urbane, grazie a politiche adeguate di localizzazione e di pianificazione dell'occupazione dei suoli, riducendo la dipendenza nei confronti dell'auto privata a vantaggio di altre modalità di trasporto (pubblico, bicicletta).</p>
<b>Valutazione qualitativa</b>	
<p>Le scelte del Piano per il "Centro Allargato" risultano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità, in particolare:</p> <p>Per il <u>Centro Antico</u> la valorizzazione e il riuso delle numerose eccellenze architettoniche e degli spazi aperti, il recupero di una residenzialità diversificata anche per l'inserimento degli studenti universitari; per questa zona è inoltre stato proposto il Contratto di quartiere "Abitare il centro antico di Jesi", occasione per innescare i temi della riqualificazione coerentemente con l'obiettivo OSC1 - Attuazione di interventi locali in materia di tutela, prevenzione e riqualificazione di paesaggio, aree naturali e aree urbane (contratti di quartiere, interventi di riqualificazione e ripristino,..).</p> <p>Per <u>Corso Matteotti</u> la valorizzazione di importanti contenitori storici e la riqualificazione dello spazio aperto urbano, con attenzione al commercio, all'accessibilità e alla pedonalizzazione;</p> <p>per l'<u>Ospedale</u> la valorizzazione del terminale come piazza allungata sull'Arco Clementino.</p> <p>Per <u>Viale della Vittoria</u> la riqualificazione e la riappropriazione di arco viario per l'attraversamento urbano della città; ciò comporta la riprogettazione della sezione, la rimozione della sosta lungo le carreggiate, la ridefinizione degli innesti da nord;</p> <p>per <u>Viale Cavallotti</u> il presidio delle qualità delle strutture presenti, messa in sicurezza dell'attraversamento a raso di viale della Vittoria.</p> <p>Per le <u>Mura orientali - Parco del Vallato</u>, che già presentano una serie di dotazioni di servizi e attrezzature quali circolo cittadino, piscina e impianti sportivi, la valorizzazione del parcheggio di via Zannoni (che dispone della torre-ascensore Mura orientali) per l' integrazione tra corso Matteotti e il sistema di valle.</p>	

Per Prato-Stazione - S.Maria del Piano la riqualificazione del quartiere verte sullo spazio pubblico per la quale è pensato un laboratorio di progettazione partecipata.

Per Via Roma è previsto il depotenziamento come strada interquartiere, all'interno del riassetto complessivo della mobilità, per garantire una migliore abitabilità; per la rivitalizzazione della parte alta di via Roma sono previste nuove botteghe sul fronte stradale (area Perialisi), mentre la trasformazione del complesso dell'ex Cartiera può migliorare la relazione del quartiere con il parco del Ventaglio

Per San Giuseppe il Piano mira ad recupero minuto e diffuso; in particolare per l'area del Foro Boario è individuato un particolare processo di riqualificazione analizzato più in dettaglio di seguito come azione specifica.

Azioni Piano Idea	Valutazione quali - quantitativa														
<p><u>Foro Boario</u>. Il Piano idea riprende e rielabora Il piano di recupero d'iniziativa pubblica (che l'Amministrazione comunale ha approvato alcuni anni fa) ampliando il significato e le relazioni territoriali dell'intervento, rivedendo alcune destinazioni d'uso e le quantità, includendo l'area dismessa del Cascamificio posta oltre l'asse sud, individuando un collegamento stradale diretto con la superstrada per l'area artigianale e commerciale cresciuta lì attorno senza dotarsi di adeguati spazi di manovra e di parcheggio. Le scelte di fondo sono il rafforzamento della residenza e la continuità degli spazi di relazione, la differenziazione delle caratteristiche tipologiche per la nuova residenza per intercettare differenti domande abitative, varietà e articolazione per il sistema degli spazi e delle attrezzature pubblici e d'uso pubblico (verde di arredo sotto le mura al parco con orti del Granita, nuovo percorso pedonale che sovrappassa via del Setificio al viale alberato con pini ormai secolari, passeggiata lungo viale Trieste, parcheggi in superficie per la sosta breve e interrati per la sosta prolungata, fermata del trasporto pubblico extraurbano, campo di calcio e di bocce sotto la copertura del vecchio foro ecc.). Data la complessità dell'operazione si prevede la creazione di una Società di trasformazione urbana (STU) coinvolgendo in consorzio i soggetti interessati per convogliare le risorse e le competenze pubbliche e private necessarie.</p>	<p>Foro Boario è una zona della città a cerniera tra la città alta e la città bassa che occupa circa 20 ettari in cui risiedono circa 2.300 abitanti. L'ipotesi del Piano Idea di operare tramite STU amplia il campo d'intervento rispetto al vigente piano di recupero che prevede solo risorse dell'ente. Il ricorso agli investimenti privati – all'interno di una società controllata anche dall'Amministrazione – può fornire le condizioni affinché siano rispettati gli equilibri dell'area urbana. Il recupero edilizio di aree che necessitano di essere riqualificate serve ad accentrare parte delle nuove quote insediative previste dal Piano in un'area capace di gestire servizi e relazioni con il resto della città senza sovraccaricare aree periferiche e di campagna. Il maggiore carico urbanistico prospettato dal Piano Idea rispetto al piano di Recupero vigente, come mostrato nella seguente tabella, pone la necessità di prevedere per le aree a destinazione pubblica e a sosta il mantenimento della permeabilità del suolo.</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">Capacità insediativa</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">Ipotesi del Piano Idea (tramite STU)</th> <th style="text-align: center;">Piano di Recupero vigente (solo contributo ente)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Volume residenza 61.100 mc</td> <td>Volume residenza 21.941 mc</td> </tr> <tr> <td>Volume edifici pubblici 65.200 mc</td> <td>Volume edifici pubblici 32.000 mc</td> </tr> <tr> <td>Parcheggi pubblici 705 posti auto</td> <td>Parcheggi pubblici 455 posti auto</td> </tr> <tr> <td>Parcheggi privati 450 posti auto</td> <td>Parcheggi privati 488 posti auto</td> </tr> <tr> <td>Verdi e parchi 75.600 mq</td> <td>Verdi e parchi 82.430 mq</td> </tr> </tbody> </table>	Capacità insediativa		Ipotesi del Piano Idea (tramite STU)	Piano di Recupero vigente (solo contributo ente)	Volume residenza 61.100 mc	Volume residenza 21.941 mc	Volume edifici pubblici 65.200 mc	Volume edifici pubblici 32.000 mc	Parcheggi pubblici 705 posti auto	Parcheggi pubblici 455 posti auto	Parcheggi privati 450 posti auto	Parcheggi privati 488 posti auto	Verdi e parchi 75.600 mq	Verdi e parchi 82.430 mq
Capacità insediativa															
Ipotesi del Piano Idea (tramite STU)	Piano di Recupero vigente (solo contributo ente)														
Volume residenza 61.100 mc	Volume residenza 21.941 mc														
Volume edifici pubblici 65.200 mc	Volume edifici pubblici 32.000 mc														
Parcheggi pubblici 705 posti auto	Parcheggi pubblici 455 posti auto														
Parcheggi privati 450 posti auto	Parcheggi privati 488 posti auto														
Verdi e parchi 75.600 mq	Verdi e parchi 82.430 mq														
Indicatori per il monitoraggio															
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Numero o superficie di edifici storici recuperati [n° e mq edifici]</li> </ul>															

- **Monitoraggio acustico** [massimo valore diurno e minimo notturno in dB]
- **Verde pubblico** [mq/abitante verde pubblico]
- Fruibilità verde pubblico [n° servizi (panchine, strutture per accesso disabili, fontanelle ecc.)]
- Estensione area a traffico limitato e pedonale [% superficie aree pedonali urbane (A.P.U.) e zone traffico limitato (Z.T.L.)]
- **Numero medio di abitanti per postazione di raccolta rifiuti** [n° abitanti per tipologia postazione]

**TEMA: CITTÀ NUOVA**

Obiettivo Piano Idea	Obiettivi sostenibilità
<p>NON REALIZZARE NUOVE QUOTE INSEDIATIVE A EST A RIDOSSO DELLA ATTUALE CITTÀ COMPATTA</p>	<p><b>Suolo e sottosuolo – OSB2</b> - Riduzione delle cause/sorgenti di rischio e degrado (nuova urbanizzazione in aree a rischio o sensibili, prelievi, scarichi al suolo e contaminazioni in aree vulnerabili, manufatti in aree instabili o fasce fluviali, consumo e impermeabilizzazione eccessiva del suolo, estrazione di inerti,...).</p> <p><b>Paesaggi Ecosistemi Qualità sociale e degli spazi – OSA1</b> - Conservazione della tipicità e unicità del paesaggio rurale e storico</p>
<b>Valutazione qualitativa</b>	
<p>La scelta di non urbanizzare a est della città compatta, caratterizzata da una condizione geologica delicata in quanto soggetta a fenomeni di dissesto, è pienamente in linea con l'obiettivo di sostenibilità OSB2; si pongono inoltre le condizioni per perseguire l'obiettivo OSA1 per la Conservazione della tipicità e unicità del paesaggio rurale e storico.</p>	
<b>Indicatori per il monitoraggio</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Superficie impermeabilizzata comunale [% su totale dell'area]</li> <li>▪ <b>Uso del suolo</b> [% territorio per classificazione]</li> </ul>	

Obiettivo Piano Idea	Obiettivi sostenibilità
<p>PREVEDERE NUOVE QUOTE INSEDIATIVE A OVEST IN FUNZIONE DELLA NUOVA MOBILITÀ</p>	<p><b>Rumore – OAB</b> - Promuovere scelte urbanistiche che garantiscano la buona qualità del clima acustico limitando l'esigenza di spostamento e la vicinanza di ricettori sensibili alle principali fonti di rumore.</p> <p><b>Mobilità – OSB3</b> - Riequilibrio policentrico delle funzioni territoriali (atto a ridurre la domanda di mobilità).</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSA1</b> - Rafforzamento del sistema policentrico, tramite il miglioramento dei collegamenti tra le reti e la promozione di strategie di sviluppo territoriale integrato.</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSA2</b> - Promozione di un'accessibilità sostenibile nelle zone urbane, grazie a politiche adeguate di localizzazione e di pianificazione dell'occupazione dei suoli, riducendo la dipendenza nei confronti dell'auto privata a vantaggio di altre modalità di trasporto (pubblico, bicicletta).</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSA4</b> - Diffusione e aumento delle politiche di recupero e riqualificazione di aree degradate.</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSD1</b> - Riduzione della pressione esercitata sulle risorse, introducendo soluzioni e comportamenti innovativi e garantendo l'adeguamento dei servizi e delle infrastrutture necessarie allo scopo.</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSC2</b> - Riqualificazione in senso ambientale del tessuto edilizio e degli spazi di interesse collettivo (per esempio attraverso l'applicazione della bioarchitettura).</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSE1</b> - Riduzione della pressione edilizia (incremento, disordinato ad alto tasso di impermeabilizzazione) in aree di interesse ambientale.</p> <p><b>Suolo e sottosuolo – OSB2</b> - Riduzione delle cause/sorgenti di rischio e degrado (nuova urbanizzazione in aree a rischio o sensibili, prelievi, scarichi al suolo e contaminazioni in aree vulnerabili, manufatti in aree instabili o fasce fluviali, consumo e impermeabilizzazione eccessiva del suolo, estrazione di inerti,...).</p>
<b>Valutazione qualitativa</b>	
<p>L'obiettivo generale di legare la previsione di realizzazione delle nuove quote insediative a ovest del "centro allargato" in funzione della nuova mobilità dimostra un'attenzione a valutare preventivamente gli effetti che nuove lottizzazioni possono avere sulla variazione della mobilità globale. Coerentemente con l'obiettivo OSA2 per garantire un'accessibilità sostenibile nelle zone urbane occorre ridurre la dipendenza nei confronti dell'auto privata a vantaggio di altre modalità di trasporto (pubblico, bicicletta). Di seguito sono riportate le valutazioni ai due principali interventi di completamento rivisti dal Piano Idea.</p>	
Azioni Piano Idea	Valutazione quali - quantitativa
<p><u>Completamento "Margine Appennini alta"</u>. Rispetto all'attuale Variante attesa per l'area il Piano Idea</p>	<p>L'attuale Variante prevede di realizzare uno schema di lottizzazione per "fasce parallele" su modello di quelle realizzate lungo via Monte Vettore e via Crotte di Erasaci, richiamando anche</p>

prevede di valorizzare le aree di proprietà comunale tramite lo sviluppo di un'edilizia rada e di pregio e di un ambiente urbano che raccordi la scuola e la piccola chiesa in un sistema di spazi pubblici di riferimento per tutti gli abitanti di colle Paradiso; è previsto anche un adeguamento dell'infrastruttura stradale che mette in relazione diretta il completamento con l'Asse sud. È previsto inoltre un concorso progettuale basato su criteri di bio-architettura.

quello usato per l'edificazione lungo via Paradiso. Questo schema causa una netta interruzione tra edificato e campagna.

Il completamento ipotizzato dal Piano idea riprende invece i tracciati insediativi preesistenti, ovvero pettini perpendicolari al tracciato stradale di bordo.

Per valorizzare alcune situazioni quali la chiesetta, è prevista una edificazione non continua sulla strada, che consenta allo spazio aperto di "arrivare" fino a via degli Appennini.

In generale l'intervento del Piano Idea risulta meno invasivo, che tende a definire con l'edificato esistente un nucleo "compatto" intorno alla scuola e agli spazi verdi previsti venendo così a costituire un piccolo centro.

il ricorso alla bioarchitettura è coerente con l'obiettivo OSD1 - Riduzione della pressione esercitata sulle risorse e OSC2 - Riqualificazione in senso ambientale del tessuto edilizio e degli spazi di interesse collettivo (per esempio attraverso l'applicazione della bioarchitettura).

Dal punto di vista quantitativo la proposta del Piano idea prevede di impegnare una superficie territoriale più bassa oltre a un indice di edificabilità leggermente inferiore, coerentemente con l'obiettivo OSB2 per la riduzione delle possibili cause di rischio e degrado (nuova urbanizzazione in aree sensibili, consumo e impermeabilizzazione eccessiva del suolo, ...).

Capacità insediativa	
Ipotesi del Piano Idea	Attuale Variante (ottobre 2001)
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Superficie territoriale: 44.000 mq</li> <li>▪ Superficie fondiaria: 24.750 mq</li> <li>▪ Indice di utilizzazione territoriale: 0,3 mq/mq</li> <li>▪ Superficie utile lorda: 13.200 mq</li> <li>▪ Volume max (con 3 m altezza teorica): 39.600 mc</li> <li>▪ n. abitanti 396*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Superficie territoriale: 69.620 mq ca</li> <li>▪ Superficie fondiaria: 31.000 mq ca</li> <li>▪ Rapporto Sul/SF: 0.55 mq/mq</li> <li>▪ Superficie utile lorda: 17.050 mq</li> <li>▪ Volume max (con 3 m altezza teorica): 51.150 mc</li> <li>▪ n. abitanti 511</li> </ul>

\* = Poiché una quota della volumetria massima realizzabile è destinata a commercio, il numero di abitanti dovrebbe essere minore.

Completamento Quartiere Verziere.  
Intervenire sui problemi di viabilità del quartiere Verziere e prevedere ampliamento del residenziale.

Attualmente via del Verziere è interessata da un carico viario eccessivo che, come dimostrato dalle simulazioni, in mancanza di qualsiasi intervento è destinato ad aumentare.

Il Piano idea prevede di intervenire allargando la carreggiata del tratto ad ovest verso il cavalcavia ferroviario così da dare continuità al cavalcavia e servire adeguatamente l'area artigianale. Per il restante tratto di via che interessa l'area residenziale a est verso via Marconi è previsto un declassamento della via (tipo "zona 30") e la sua riqualificazione come strada locale al servizio delle sole abitazioni che vi si affacciano; per permettere ciò si prevede la realizzazione di una nuova strada di sezione adatta per un traffico interquartiere, senza raccordi con quella esistente e disimpegnata da rotonde ai due estremi.



L'ipotesi è supportata dalle stime al 2020 realizzate da Sintagma, dalle quali emerge che per il tratto per cui è previsto il declassamento i flussi risulterebbero diminuiti di 51 veicoli equivalenti l'ora in direzione di entrata dal cavalcavia e di 58 veicoli equivalenti l'ora in direzione di uscita verso via Marconi.

Stima flussi al veicoli al 2020 per tratto est di Via del Verziere		
Direzione	Scenario Zero	Ipotesi Piano Idea
entrata dal cavalcavia	146 veicoli equivalenti l'ora	95 veicoli equivalenti l'ora
uscita verso via Marconi	222 veicoli equivalenti l'ora	146 veicoli equivalenti l'ora

Nell'asola che si creerebbe a seguito dell'adeguamento infrastrutturale il Piano Idea prevede un intervento di completamento residenziale per la seguente capacità:

Capacità insediativa - Ipotesi Piano Idea	
▪ Superficie territoriale:	58.500 mq
▪ Indice di utilizzazione territoriale:	0,2 mq/mq
▪ Superficie utile lorda:	11.700 mq
▪ Volume max (con 3 m altezza teorica):	35.100 mc

Considerando che attualmente sull'area non insistono insediamenti, occorre che l'eventuale intervento residenziale non alteri il rapporto con l'adiacente campagna; l'ipotesi del Piano di prevedere costruzioni a bassa densità (case con orti e giardini) e di coinvolgere gli abitanti del quartiere attraverso il lavoro di un Laboratorio di progettazione partecipata per definire l'intervento risulta coerente con gli obiettivi di sostenibilità presi a riferimento.

### Indicatori per il monitoraggio

- Numero ed estensione di aree a moderazione estensiva del traffico (tipologia zone 30) [n° e mq aree]
- **Verde pubblico** [mq/abitante verde pubblico]
- **Numero medio di abitanti per postazione di raccolta rifiuti** [n° abitanti per tipologia postazione]
- Promozione dell'utilizzo di energia alternativa [% energia da fonti alternative oppure mc di edilizia con caratteristiche di alto rendimento energetico]

Obiettivo Piano Idea	Obiettivi sostenibilità
<p>ORIENTARE LA VARIANTE DEL PIANO DI LOTTIZZAZIONE DI BANCA MARCHE AD ASSUMERE I CARATTERI DI "VILLAGGIO" (<i>ADDIZIONE VILLAGGIO FONTEDAMO</i>)</p>	<p><b>Qualità sociale e degli spazi – OSC1</b> - Attuazione di interventi locali in materia di tutela, prevenzione e riqualificazione di paesaggio, aree naturali e aree urbane (contratti di quartiere, interventi di riqualificazione e ripristino,...)</p> <p><b>Rumore – OAB</b> - Promuovere scelte urbanistiche che garantiscano la buona qualità del clima acustico limitando l'esigenza di spostamento e la vicinanza di ricettori sensibili alle principali fonti di rumore.</p> <p><b>Mobilità – OSB3</b> - Riequilibrio policentrico delle funzioni territoriali (atto a ridurre la domanda di mobilità).</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSA1</b> - Rafforzamento del sistema policentrico, tramite il miglioramento dei collegamenti tra le reti e la promozione di strategie di sviluppo territoriale integrato.</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSA2</b> - Promozione di un'accessibilità sostenibile nelle zone urbane, grazie a politiche adeguate di localizzazione e di pianificazione dell'occupazione dei suoli, riducendo la dipendenza nei confronti dell'auto privata a vantaggio di altre modalità di trasporto (pubblico, bicicletta).</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSD1</b> - Riduzione della pressione esercitata sulle risorse, introducendo soluzioni e comportamenti innovativi e garantendo l'adeguamento dei servizi e delle infrastrutture necessarie allo scopo.</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSC2</b> - Riqualificazione in senso ambientale del tessuto edilizio e degli spazi di interesse collettivo (per esempio attraverso l'applicazione della bioarchitettura).</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSE1</b> - Riduzione della pressione edilizia (incremento, disordinato ad alto tasso di impermeabilizzazione) in aree di interesse ambientale.</p> <p><b>Suolo e sottosuolo – OSB2</b> - Riduzione delle cause/sorgenti di rischio e degrado (nuova urbanizzazione in aree a rischio o sensibili, prelievi, scarichi al suolo e contaminazioni in aree vulnerabili, manufatti in aree instabili o fasce fluviali, consumo e impermeabilizzazione eccessiva del suolo, estrazione di inerti,...).</p>
Valutazione quali - quantitativa	
<p>Il Piano di lottizzazione Fontedamo nasce con l'indirizzo di insediamento misto terziario e residenziale per i dipendenti di Banca Marche, con una piccola quota di commerciale.</p> <p>L'alternativa proposta dal Piano Idea nasce dalla considerazione che Fontedamo è sì distante dal nucleo urbano ma altamente accessibile (anche dalla superstrada): ciò gli conferisce i caratteri del "villaggio", da dotare dei servizi sociali di base e da destinare a diverse componenti sociali (non solo i dipendenti della Banca). Rispetto alla Variante il volume a terziario non cambia, diminuisce di 2.000 mc il volume di residenziale ed è escluso l'insediamento commerciale.</p>	

Capacità insediativa	
I ipotesi del Piano Idea	Attuale Variante
<u>Completamento insediamento terziario:</u> 135.763 mc <u>Insediamiento residenziale:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Superficie territoriale: 60.000 mq</li> <li>▪ Indice di utilizzazione territoriale: 0,3 mq/mq</li> <li>▪ Superficie utile lorda: 18.00 mq</li> <li>▪ Volume max (con 3 m altezza teorica): 54.000 mc</li> </ul> <u>Commerciale:</u> non previsto	<u>Completamento insediamento terziario:</u> 135.763 mc <u>Insediamiento residenziale:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Volume max (con 3 m altezza teorica): 58.397 mc</li> </ul> <u>Commerciale:</u> Volume tot: 15.066 mc

Complessivamente l'ipotesi del Piano Idea risulta più coerente con gli obiettivi di sostenibilità presi a riferimento, specialmente considerando gli intenti di garantire il mantenimento del corridoio ecologico lungo il Fosso Fonte Albino e l'ipotesi del concorso di urbanistica basato, oltre sui temi del villaggio, sull'assunzione di criteri di bioarchitettura.

### Indicatori per il monitoraggio

- **Numero medio di abitanti per postazione di raccolta rifiuti** [n° abitanti per tipologia postazione]
- **Promozione dell'utilizzo di energia alternativa** [% energia da fonti alternative oppure mc di edilizia con caratteristiche di alto rendimento energetico]

Obiettivo Piano Idea	Obiettivi sostenibilità
<p>LEGARE LE NUOVE PREVISIONI INSEDIATIVE NELLE FRAZIONI CON IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ E DELL'INFRASTRUTTURAZIONE (COMPLETAMENTO FRAZIONI)</p>	<p><b>Paesaggi Ecosistemi Qualità sociale e degli spazi – OSA1</b> - Conservazione della tipicità e unicità del paesaggio rurale e storico.</p> <p><b>Qualità sociale e degli spazi – OSC1</b> - Attuazione di interventi locali in materia di tutela, prevenzione e riqualificazione di paesaggio, aree naturali e aree urbane (contratti di quartiere, interventi di riqualificazione e ripristino,...).</p> <p><b>Rumore – OAB</b> - Promuovere scelte urbanistiche che garantiscano la buona qualità del clima acustico limitando l'esigenza di spostamento e la vicinanza di ricettori sensibili alle principali fonti di rumore.</p> <p><b>Mobilità – OSB3</b> - Riequilibrio policentrico delle funzioni territoriali (atto a ridurre la domanda di mobilità).</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSD1</b> - Riduzione della pressione esercitata sulle risorse, introducendo soluzioni e comportamenti innovativi e garantendo l'adeguamento dei servizi e delle infrastrutture necessarie allo scopo.</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSC2</b> - Riqualificazione in senso ambientale del tessuto edilizio e degli spazi di interesse collettivo (per esempio attraverso l'applicazione della bioarchitettura).</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSE1</b> - Riduzione della pressione edilizia (incremento, disordinato ad alto tasso di impermeabilizzazione) in aree di interesse ambientale.</p> <p><b>Suolo e sottosuolo – OSB2</b> - Riduzione delle cause/sorgenti di rischio e degrado (nuova urbanizzazione in aree a rischio o sensibili, prelievi, scarichi al suolo e contaminazioni in aree vulnerabili, manufatti in aree instabili o fasce fluviali, consumo e impermeabilizzazione eccessiva del suolo, estrazione di inerti,...).</p>
<b>Valutazione qualitativa</b>	
<p>L'obiettivo del Piano Idea riguarda in particolare il possibile completamento a Minonna (sul raccordo della superstrada Jesi centro), a Pantiere e Ponte Pio (sul raccordo di Cingoli) e a Castelrosino (sulla strada per Macerata).</p> <p>L'indirizzo pone già l'assunzione di criteri per l'individuazione delle frazioni suscettibili di ampliamento basato sulla presenza di servizi di base e di accessibilità e realizzabilità.</p> <p>Sarà compito del Progetto comunale del suolo approfondire le singole situazioni per le quali si suggerisce l'adozione degli obiettivi di sostenibilità proposti.</p>	
<b>Indicatori per il monitoraggio</b>	
<p>Al momento non sono individuati indicatori per questo obiettivo; si rimanda approfondimento in attesa del Piano Comunale del Suolo</p>	

Obiettivo Piano Idea	Obiettivi sostenibilità
<p>CAUTELA NEI PROCESSI DI VALORIZZAZIONE E RECUPERO DELLE CASE E DEGLI EDIFICI SPARSI NELLA CAMPAGNA</p>	<p><b>Paesaggi Ecosistemi Qualità sociale e degli spazi – OSA2</b> - Conservazione e qualificazione dei beni paesistici e naturalistici esistenti .</p> <p><b>Paesaggi Ecosistemi Qualità sociale e degli spazi – OSB1</b> - Riduzione e progressiva esclusione di elementi di intrusione e di processi di nuova urbanizzazione in aree di interesse naturalistico e paesistico.</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSD1</b> - Riduzione della pressione esercitata sulle risorse, introducendo soluzioni e comportamenti innovativi e garantendo l'adeguamento dei servizi e delle infrastrutture necessarie allo scopo.</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSE1</b> - Riduzione della pressione edilizia (incremento, disordinato ad alto tasso di impermeabilizzazione) in aree di interesse ambientale.</p> <p><b>Suolo e sottosuolo – OSB2</b> - Riduzione delle cause/sorgenti di rischio e degrado (nuova urbanizzazione in aree a rischio o sensibili, prelievi, scarichi al suolo e contaminazioni in aree vulnerabili, manufatti in aree instabili o fasce fluviali, consumo e impermeabilizzazione eccessiva del suolo, estrazione di inerti,...).</p>
<b>Valutazione qualitativa</b>	
<p>Per le trasformazioni in senso residenziale di edifici abbandonati nella campagna il Piano Idea prevede che gli interventi dovranno essere valutati in relazione alla presenza di un'accessibilità stradale adeguata, alle condizioni ambientali dell'intorno, alle soluzioni tipologiche proposte, alla sistemazione degli spazi aperti che si pongono in continuità con i campi coltivati.</p> <p>Tale scelta, per quanto ancora d'indirizzo, risulta necessaria per orientare la progettazione secondo criteri di compatibilità ambientale per il recupero delle strutture edilizie collinari e di campagna.</p>	
<b>Indicatori per il monitoraggio</b>	
<p>Al momento non sono individuati indicatori per questo obiettivo; si rimanda approfondimento in attesa del Piano Comunale del Suolo</p>	

## TEMA: ZIPA

Obiettivo Piano Idea	Obiettivi sostenibilità
<p>METTERE IN CANTIERE UNA NUOVA "ZIPA VERDE" CON ATTREZZATURE ECOLOGICHE CERTIFICATE E INDUSTRIE AVANZATE</p>	<p><b>Aria – OSA2</b> - Rispetto dei valori limite di qualità dell'aria e progressivo raggiungimento / mantenimento dei valori guida.</p> <p><b>Aria - OAE</b> - Adozione comunque delle migliori tecnologie (BAT) disponibili per il contenimento delle emissioni da stabilimento industriale;</p> <p><b>Aria - OAG</b> - Adozione di strumenti per il contenimento delle emissioni e la riduzione del traffico veicolare derivante dalla mobilità privata;</p> <p><b>Aria – AA2</b> - Individuazione di soluzioni infrastrutturali che utilizzando e potenziando anche il reticolo viario minore consentano velocità maggiore di scorrimento del traffico veicolare</p> <p><b>Aria – AA5</b> - utilizzo dei cascami termici e di altre eventuali fonti per l'attivazione di sistemi di teleriscaldamento di aree produttive e urbane;</p> <p><b>Aria – AA6</b> - Interventi atti a favorire l'intermodalità nel trasporto pendolare;</p> <p><b>Aria – AA7</b> -Perseguimento di azioni tendenti alla riduzione dei consumi e delle concentrazioni atmosferiche del particolato e del PM10</p> <p><b>Rumore – OAB</b> - Promuovere scelte urbanistiche che garantiscano la buona qualità del clima acustico limitando l'esigenza di spostamento e la vicinanza di ricettori sensibili alle principali fonti di rumore.</p> <p><b>Risorse Idriche – AA3</b> - Potenziamento e miglioramento generale delle qualità impiantistiche dei depuratori centralizzati Vallechiara e ZIPA.</p> <p><b>Risorse Idriche – OAC</b> - Individuazione di adeguate modalità progettuali e gestionali per il recupero e il riuso generalizzato delle acque di scarico depurate.</p> <p><b>Risorse Idriche – AA13</b> - Riuso a fini industriali o irrigui delle acque reflue depurate degli impianti centralizzati dell'area.</p> <p><b>Paesaggi Ecosistemi Qualità sociale e degli spazi – OSA7</b> - Estensione di elementi del paesaggio con funzione "tampone" (fasce riparie, filari, siepi, ecc.).</p> <p><b>Paesaggi Ecosistemi Qualità sociale e degli spazi – AA1</b> - Piantumazioni di specie vegetali autoctone (arboree ed arbustive) in corrispondenza di aree a forte impatto antropico al fine di mitigare i rumori, le polveri, ridurre la CO2.</p> <p><b>Consumi e Rifiuti – OS1</b> - Attuazione di interventi locali in materia di prevenzione e gestione rifiuti (Piani, impianti, investimenti pubblici e privati)</p> <p><b>Industria – OSA1</b> - Riduzione dei consumi di risorse ambientali, della produzione di scarichi e rifiuti.</p> <p><b>Industria – OAC</b> - Garantire i migliori interventi per ridurre la frequenza di accadimento di eventi incidentali associabili alle "fonti di rischio fisse" e adozione comunque delle migliori tecnologie (BAT) disponibili;</p> <p><b>Industria – AA1</b> - Aggiornamento permanente delle misure di sicurezza da sottoporre a continua verifica sulla base delle esperienze operative che deve essere sviluppata dalle aziende interessate sotto il controllo delle autorità</p>

istituzionalmente preposte.

**Industria – AA3** - Attivazione e promozione di sistemi di certificazione della qualità, della sicurezza e dell'ambiente (es. ISO 14000, EMAS, ecc.)

**Industria –OAF** - Valorizzazione e potenziamento delle iniziative di concertazione e partecipazione con aziende e associazioni sui temi dell'innovazione in materia ambientale e di sicurezza integrata.

### Valutazione qualitativa

L'ampliamento dell'area Zipa interessa una degli ultimi spazi aperti della piana dell'esino. Ciò implica un valore strategico in quanto la sua realizzazione costituirebbe l'anello di completamento di un'urbanizzazione che collega Jesi al mare, dall'attuale Zipa agli stabilimenti di Monsano fino a quelli di Falconara, API compresa.

L'area su cui è prevista la nuova Zipa è inoltre importante per il collegamento dei due versanti vallivi anche come funzione di corridoio ecologico.

L'indirizzo dato dal Piano Idea raccoglie queste problematiche ipotizzando la nuova Zipa come un parco tecnologico che soddisfi una serie di requisiti ecologici con attenzione al mantenimento del corridoio ecologico.

Assumendo come scenario di confronto la realizzazione di una nuova Zipa sul modello delle lottizzazioni industriali già realizzate appare evidente che la scelta del Piano Idea risulta maggiormente coerente con gli obiettivi di sostenibilità; occorrerà aspettare il progetto di massima per valutare puntualmente l'intervento. Al momento la valutazione può essere più puntuale per le seguenti azioni individuate.

#### Azioni Piano Idea

Adottare criteri di progettazione ecologica interni alla nuova lottizzazione che garantiscano l'alta permeabilità delle aree scoperte, il trattamento dei rifiuti, il risparmio energetico, in generale una infrastrutturazione e metodi di costruzione ecocompatibili.

#### Valutazione quali - quantitativa

Dal punto di vista quantitativo il nuovo insediamento Zipa interessa una cospicua superficie del territorio, superiore alle precedenti. L'indice di utilizzazione è uguale a quello di Zipa 1 e inferiore di Zipa 2.

La fondamentale differenza riguarda il concetto innovativo di "parco produttivo" rispetto alla tipologia classica di area industriale presente in Zipa 1 e 2.

	Capacità insediativa		
	progetto Zipa1	progetto Zipa2	Zipa Verde
Superficie territoriale [mq]	256.650	248.800	455.000
indice di utilizzazione territoriale max. Sc/St [mq/mq]	0,30	0,35	0,30
Superficie coperta [mq]	77.600	89.400	136.500

I criteri ecologici adottati dal Piano Idea possono essere sintetizzati in:

Rapporto con il sistema naturale:

- mantenimento del corridoio ecologico
- rispetto delle aree naturali della vegetazione autoctona

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mantenimento del drenaggio naturale delle acque</li> <li>▪ controllo dell'erosione e della sedimentazione derivanti dai movimenti di terra previsti dalle opere di scavo</li> <li>▪ previsione di spazi verdi con vegetazione locale nelle aree di edificazione</li> </ul> <p><u>Peso e forma dell'insediamento:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ valutazione della reale capacità di assorbimento del sito</li> <li>▪ sfruttamento passivo dell'energia solare tramite corretto orientamento edifici, illuminazione naturale ecc.</li> <li>▪ progettazione di edifici "verdi" (utilizzo materiali locali, vernici atossiche, recupero acque, sfruttamento energie rinnovabili quali solare termico e fotovoltaico)</li> </ul> <p><u>Infrastrutture e reti tecnologiche:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ adozione di una mobilità sostenibile per l'area</li> <li>▪ ottimizzazione dell'energia necessaria al complesso industriale (cogenerazione, piantumazione alberi per raffrescamento)</li> <li>▪ promozione dell'autogestione da parte delle industrie del sistema idrico</li> <li>▪ predisposizione di un piano di gestione dei rifiuti (riutilizzo dei materiali di costruzione, separazione dei rifiuti in loco, ecc)</li> </ul> <p>Tali principi risultano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità assunti e pongono le condizioni per l'applicazione di un Sistema di Gestione Ambientale (EMAS – ISO 14.000).</p> <p>Tra i criteri da adottare per l'assegnazione dei lotti alle industrie già presenti in Zipa 1 e 2 si potrebbe inserire l'adeguamento degli stabilimenti esistenti sulla base dei principi adottati per "Zipa Verde".</p> <p>Il nuovo polo deve inoltre considerare la possibilità dello sfruttamento del calore prodotto dall'impianto di cogenerazione della Turbogas attualmente non recuperato e prevedere il recupero dell'acqua depurata dal nuovo impianto di fitodepurazione industriale presente in Zipa.</p>
<p>Mantenimento del corridoio ecologico evitando la saldatura con l'attuale insediamento</p>	<p>Il mantenimento del corridoio ecologico, previsto tra il nuovo e l'attuale insediamento Zipa è indispensabile per garantire il mantenimento dell'habitat locale e le funzioni di permeabilità del suolo; la scelta risulta inoltre coerente con l'obiettivo OSA7 - estensione di elementi del paesaggio con funzione "tampone".</p> <p>Un'attenzione particolare assumerà la progettazione del prolungamento dell'asse sud che non dovrà interrompere la continuità ecologica nell'attraversamento del fosso.</p>
<p><b>Indicatori per il monitoraggio</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Tendenza attività economiche</b> [n° unità locali e addetti per le principali classificazioni economiche]</li> <li>▪ Aziende con SGA in area Zipa [n° aziende che adottano EMAS o ISO 14000]</li> <li>▪ Superficie impermeabilizzata in area Zipa [mq superficie impermeabilizzata / mq tot area riferita all'area in espansione]</li> </ul>	



## TEMA: CAMPAGNA E AMBIENTE

Obiettivo Piano Idea	Obiettivi sostenibilità
<p>REALIZZARE AMPIE ISOLE E AMBITI DI NATURALITÀ (COME È GIÀ L'OASI DI RIPABIANCA), MIGLIORARE LE RETI MINUTE (FORMATE DA FOSSI, FILARI, SIEPI E BOSCHAGLIE) E LE ISOLE MINORI (I LAGHETTI DI ACCUMULO), RICOSTRUIRE, DOVE È POSSIBILE, LA CONTINUITÀ E LA PERMEABILITÀ DELLE SPONDE DEI FIUMI E TORRENTI</p>	<p><b>Risorse idriche – OSA3</b> - Aumento delle capacità di depurazione del territorio e dei corsi d'acqua in particolare (tutela e gestione delle pertinenze fluviali, rinaturalizzazione, ecc.).</p> <p><b>Risorse idriche – OSB1</b> - Stabilizzazione e progressiva riduzione del sovrasfruttamento idrico (soprattutto nei contesti di carenza o tendenza alla salinizzazione delle falde idriche).</p> <p><b>Risorse idriche – OSB2</b> - Riduzione e eliminazione di usi impropri di risorse idriche pregiate (prelievi o perdite in quantità e modalità inadatte, scarichi in quantità, concentrazione e modalità improprie).</p> <p><b>Risorse idriche – OSC2</b> - Attuazione interventi locali in materia di prevenzione, risanamento e risparmio (Gestione integrata, Programmi d'azione, modalità collettamento, trattamento, smaltimento fanghi, protezione falde e pozzi, innovazione tecnologica,..)</p> <p><b>Suolo e sottosuolo – AA2</b> - Definizione delle azioni più opportune al riqualificazione e rinaturalizzazione idraulico dell'Esino sulla base degli esiti degli studi e delle verifiche in atto (DGR 957/03, DGR 1197/03, DGR 225/04)</p>
Valutazione qualitativa	
<p>Il tema campagna e ambiente risulta al momento ancora poco approfondito dal Piano, che individua degli obiettivi generali comunque coerenti con gli obiettivi di sostenibilità.</p> <p>Il paesaggio agrario risulta preponderante (circa 80% da analisi dell'uso del suolo attraverso l'applicazione Corine Land Cover) nel Comune di Jesi ma il settore dell'agricoltura si basa su un modello di pratica intensiva e da un'anzianità delle aziende in controtendenza con le attuali politiche del settore che insistono anche a livello locale, sintetizzabili nei seguenti atti:</p> <p>La riforma della Politica Agricola Comune, approvata dal Consiglio dei Ministri UE nell'aprile 2004, che mira alla conservazione e allo sviluppo di un'agricoltura sostenibile e orientata al libero mercato. Per evitare l'abbandono della produzione gli Stati membri potranno continuare ad erogare sovvenzioni agli agricoltori in difficoltà, ma a condizione che essi rispettino precisi standard di qualità e tutela ambientale. Quindi sovvenzioni erogate non più in base al volume di produzione ma condizionate al rispetto, da parte degli agricoltori, delle norme sulla sicurezza alimentare e sulla tutela dell'ecosistema.</p> <p>Il Decreto Legislativo 18 maggio 2001, n. 228 "Orientamento e modernizzazione del settore agricolo" che sostiene i distretti rurali e agroalimentari di qualità, definiti all' art. 13 come sistemi produttivi locali caratterizzati da significativa presenza economica e da interrelazione e interdipendenza produttiva delle imprese agricole e agroalimentari, nonché da una o più produzioni certificate e tutelate ai sensi della vigente normativa comunitaria o nazionale, oppure da produzioni tradizionali o tipiche.</p> <p>Su delega del decreto le regioni hanno il compito d'individuare i propri distretti rurali e agroalimentari; a tal fine la Regione Marche ha avviato delle sperimentazioni per la definizione dei criteri per l'identificazione di tali distretti.</p> <p>Il Piano Agricolo Regionale, presentato nel corso del 2004, che coerentemente con la nuova PAC prevede tra gli indirizzi fondamentali: sostegno e sviluppo dell'imprenditoria agricola ed agroalimentare, della sua capacità di competere e di cooperare. Tra le priorità: il ricambio</p>	

generazionale, le donne imprenditrici, la qualificazione del terziario quale attività connessa all'attività agricola aziendale;

- la concentrazione delle risorse regionali sugli assi trasversali dello sviluppo: 1. qualità, certificazione, tracciabilità, rintracciabilità; 2. promozione e valorizzazione dei prodotti agroalimentari, in coerenza con la valorizzazione e la promozione dei territori rurali; 3. il rafforzamento di una nuova funzione territoriale dell'attività agricola con particolare riferimento alla tutela ambientale ed alla multifunzionalità aziendale; 4. potenziamento dei servizi di sviluppo, in partnership con le rappresentanze sociali; 5. accrescimento della strumentazione finanziaria di supporto alle imprese.

La Legge regionale 10 dicembre 2003 n. 23 "Interventi per il sostegno dei sistemi di certificazione della qualità e della tracciabilità delle produzioni agricole ed agroalimentari" che sostiene ed incentiva la qualità e la tracciabilità ed i relativi sistemi di certificazione delle produzioni agricole ed agroalimentari anche tramite l'introduzione di un Marchio di qualità collettivo per la valorizzazione dei prodotti agricoli ed agroalimentari: "QM - Qualità garantita dalle Marche".

La Legge regionale 3 marzo 2004 n. 5. sulle "Disposizioni in materia di salvaguardia delle produzioni agricole, tipiche, di qualità e biologiche" che disciplina la produzione e la commercializzazione degli organismi geneticamente modificati (OGM) sostenendo le iniziative dei Comuni che dichiarino il proprio territorio antitransgenico.

Sulla base di tali indirizzi si suggerisce di sviluppare una politica adatta al rilancio del settore agricolo che può svolgere un'importante funzione di motore economico del territorio.

### Indicatori per il monitoraggio

- Superficie impermeabilizzata comunale [% su totale dell'area]
- **Incidenza agricoltura biologica** [% SAU a biologico su SAU totale]
- **Cave** [n° attività estrattive nel territorio comunale]
- **Uso del suolo** [% territorio per classificazione]
- **Interventi idraulico - ambientale sulle sponde** [metri lineari di sponda riqualificata]

## TEMA: MOBILITA'

*Di seguito sono proposte le scelte fondamentali su cui poggia la riorganizzazione complessiva del sistema della mobilità.*

*La valutazione dei singoli obiettivi va dunque letta tenendo conto che sono inseriti all'interno di una ridefinizione generale dell'assetto della mobilità.*

Obiettivo Piano Idea	Obiettivi sostenibilità
<p>ASSUNZIONE DELLA SUPERSTRADA COME CIRCONVALLAZIONE DI JESI</p>	<p><b>Rumore – AA1</b> - Individuazione di soluzioni infrastrutturali che utilizzando e potenziando anche il reticolo viario minore consentano una più razionale organizzazione e distribuzione del traffico veicolare</p> <p><b>Mobilità – OAB</b> - Potenziamento della SS76 per adeguamento allo standard CNR</p> <p><b>Mobilità - OSB1</b>- Aumento del trasporto ambientalmente più sostenibile (n. mezzi meno inquinanti, auto catalizzate, uso della bici, uso del mezzo pubblico)</p> <p><b>Mobilità - OSC3</b> - Avvio di azioni positive "sul lato della domanda" (mobility manager, politiche territoriali,..)</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSA2</b> - Promozione di un'accessibilità sostenibile nelle zone urbane, grazie a politiche adeguate di localizzazione e di pianificazione dell'occupazione dei suoli, riducendo la dipendenza nei confronti dell'auto privata a vantaggio di altre modalità di trasporto (pubblico, bicicletta).</p>
Valutazione quali - quantitativa	
<p>Per decongestionare il traffico nell'area sud della città il Piano Idea ipotizza di fare assumere alla superstrada la funzione di circonvallazione. Per ottenere ciò tra gli interventi necessari si individua di realizzare un collegamento fra la S.S. 76 della val d'Esino e la S.S. 362 iesina. Dalle simulazioni realizzate al 2020 da Sintagma risulta che l'ipotesi di intervento abbia un effetto efficace per l'allontanamento dagli assi urbani di un flusso complessivo di circa 900 veicoli equivalenti l'ora totali, prevalentemente di relazioni da e verso la superstrada che oggi percorrono l'itinerario per via del Prato-via XXIV maggio, attraversando la ferrovia in corrispondenza del sottopasso carrabile a nord della stazione ferroviaria. L'effetto principale della nuova bretella sulla rete attuale consiste pertanto in una riduzione dei flussi veicolari sull'asse sud, con massimi di circa 550 veicoli eq/h in corrispondenza di via Gallodoro. Si considera inoltre che il maggiore carico introdotto sulla superstrada sia assorbito dal potenziamento della stessa previsto sia per motivi di sicurezza (coerentemente con l'obiettivo previsto dal Piano di Risanamento dell'AERCA: Mobilità – OAB - Potenziamento della SS76 per adeguamento allo standard CNR) che in previsione dell'interporto, e che i nuovi svincoli di Cingoli e Monsano aiutino alla fluidificazione del traffico.</p>	
Indicatori per il monitoraggio	
<p>Per questo obiettivo non sono presenti degli indicatori specifici di monitoraggio; gli effetti dell'intervento consequenziale all'obiettivo è commisurabile con il decongestionamento del traffico nell'area sud della città. In questo caso è auspicabile una campagna periodica di rilevazione dei parametri di congestione.</p>	

Obiettivo Piano Idea	Obiettivi sostenibilità
RADDOPPIO DELL'ATTRAVERSAMENTO URBANO	<p><b>Rumore – AA1</b> - Individuazione di soluzioni infrastrutturali che utilizzando e potenziando anche il reticolo viario minore consentano una più razionale organizzazione e distribuzione del traffico veicolare</p> <p><b>Mobilità – OAB</b> - Potenziamento della SS76 per adeguamento allo standard CNR</p> <p><b>Mobilità - OSB1</b>- Aumento del trasporto ambientalmente più sostenibile (n. mezzi meno inquinanti, auto catalizzate, uso della bici, uso del mezzo pubblico)</p> <p><b>Mobilità - OSC3</b> - Avvio di azioni positive “sul lato della domanda” (mobility manager, politiche territoriali,..)</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSA2</b> - Promozione di un’accessibilità sostenibile nelle zone urbane, grazie a politiche adeguate di localizzazione e di pianificazione dell’occupazione dei suoli, riducendo la dipendenza nei confronti dell’auto privata a vantaggio di altre modalità di trasporto (pubblico, bicicletta).</p>
Valutazione quali - quantitativa	
<p>Attualmente l’attraversamento urbano risulta discontinuo e poco efficace, con ricadute negative sul traffico cittadino e conseguentemente anche sulle emissioni dei veicoli.</p> <p>L’intervento previsto dal Piano Idea mira a restituire al Viale della Vittoria il ruolo originario di strada di attraversamento urbano che assieme all’Asse Sud completato permetterà di creare una doppia opportunità per gli spostamenti da una parte all’altra della città.</p> <p>gli interventi necessari su Viale della Vittoria per realizzare tale strategia sono individuati in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ separazione delle 4 corsie carrabili ricavando 2 corsie di marcia centrali e 2 laterali per autobus e ingresso ai parcheggi coperti;</li> <li>▪ sostituzione dell’attuale disordinata fascia laterale dei parcheggi con un percorso pedonale e ciclabile che, in determinate fasce orarie, può ospitare la sosta per il carico e scarico delle merci.</li> <li>▪ Realizzazione di una serie rotatorie per migliorare gli innesti lato nord.</li> </ul> <p>Tali interventi risultano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità “Aumento del trasporto ambientalmente più sostenibile” (Mobilità - OSB1) e “Promozione di un’accessibilità sostenibile nelle zone urbane, grazie a politiche adeguate di localizzazione e di pianificazione dell’occupazione dei suoli, riducendo la dipendenza nei confronti dell’auto privata a vantaggio di altre modalità di trasporto” (Modelli insediativi e struttura urbana – OSA2)</p> <p>Dalle simulazioni realizzate da Sintagma rispetto allo scenario 0 per il 2020 emerge che l’asse di via della Vittoria, per effetto della redistribuzione dei flussi verso il sistema degli insediamenti collinari ad opera delle nuove viabilità di progetto e della regolazione delle intersezioni con rotatorie, [...] mantiene livelli di flusso poco dissimili dagli attuali, con incrementi massimi contenuti entro 200-300 veicoli/h per direzione, e compatibili con la capacità dell’asse stesso a seguito degli interventi di riqualificazione; rispetto allo scenario 0, si registrano riduzioni di flusso consistenti, fino a 700 veicoli eq/h all’altezza dell’intersezione con via Giovanni XXIII.</p>	
Indicatori per il monitoraggio	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parcheggi intermodali [n° posti per tipologia di intermodalità]</li> <li>▪ Numero ed estensione di aree a moderazione estensiva del traffico (tipologia zone 30) [n° e mq aree]</li> <li>▪ <b>Monitoraggio acustico</b> [massimo valore diurno e minimo notturno in dB]</li> </ul>	

Obiettivo Piano Idea	Obiettivi sostenibilità
COLLEGAMENTO DIRETTO A OVEST TRA CITTÀ ALTA, CITTÀ BASSA E SUPERSTRADA	<p><b>Rumore – AA1</b> - Individuazione di soluzioni infrastrutturali che utilizzando e potenziando anche il reticolo viario minore consentano una più razionale organizzazione e distribuzione del traffico veicolare</p> <p><b>Mobilità – OAB</b> - Potenziamento della SS76 per adeguamento allo standard CNR</p> <p><b>Mobilità - OSB1</b>- Aumento del trasporto ambientalmente più sostenibile (n. mezzi meno inquinanti, auto catalizzate, uso della bici, uso del mezzo pubblico)</p> <p><b>Mobilità - OSC3</b> - Avvio di azioni positive “sul lato della domanda” (mobility manager, politiche territoriali,..)</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSA2</b> - Promozione di un’accessibilità sostenibile nelle zone urbane, grazie a politiche adeguate di localizzazione e di pianificazione dell’occupazione dei suoli, riducendo la dipendenza nei confronti dell’auto privata a vantaggio di altre modalità di trasporto (pubblico, bicicletta).</p>
Valutazione qualitativa	
<p>A completare l’insieme degli interventi necessari per la riorganizzazione complessiva del sistema della mobilità il Piano Idea ipotizza una serie di interventi diffusi che mirano a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Completamento e adeguamento, attraverso nodi e raccordi, delle strade di penetrazione nella città collinare</li> <li>2. Riprogettazione dei nodi di intersezione e dei raccordi delle strade di collegamento interquartiere e delle strade di quartiere con i due assi di attraversamento urbano</li> </ol> <p>Sono interessate al completamento e adeguamento le strade: via XX luglio-via Fausto Coppi-via degli Appennini-via Paradiso; 2) via Giovanni XXIII-via Aldo Moro; 3) via Erbarella-via Puccini-via Gramsci-via dei Colli.</p> <p>L’adeguamento ipotizzato dal Piano Idea delle viabilità esistenti ad ovest, verso l’area di via Appennini ed il nuovo accesso all’Ospedale Murri, contribuiscono a decongestionare gli assi di via Cavallotti e via Giovanni XXIII, producendo una efficace redistribuzione dei flussi veicolari sugli archi che si dipartono a pettine da via della Vittoria, ed allontanando alcune componenti dagli ambiti a massima valenza urbana; i flussi massimi evidenziati dalle simulazioni di Sintagma per il 2020, pari a circa 1100 veicoli eq/h totali nei due sensi di marcia risultano compatibili con le caratteristiche previste per gli assi viari.</p> <p>La riprogettazione dei nodi di intersezione e dei raccordi interessa via Cupramontana-viale della Vittoria-viale del Lavoro per gli interventi previsti a nord, via Zara-via Gallodoro-via del Prato-via XXIV maggio-viale Don Minzoni-via Pasquinelli-viale dell’Industria per gli interventi previsti a sud.</p> <p>La soluzione scelta dal Piano idea per risolvere il problema di via Erbarella ipotizza la creazione di un’unica ampia rotatoria che raccorda anche via del Setificio (risparmiando una rotatoria rispetto alla soluzione via dei Fiori). Questa soluzione, più efficace dal punto di vista dell’organizzazione degli spazi e della qualificazione dell’area, comporta un’operazione di ristrutturazione dell’intorno, si lega a un progetto urbano che potrebbe rendere conveniente, per i proprietari delle aree e degli immobili coinvolti, aderire alla proposta.</p> <p>Dal punto di vista degli effetti indotti sui flussi di traffico le simulazioni di Sintagma evidenzia una decongestione del nodo via Erberella – viale della Vittoria e di quello adiacente di via del Setificio.</p>	

**Indicatori per il monitoraggio**

- Numero ed estensione di aree a moderazione estensiva del traffico (tipologia zone 30) [n° e mq aree]
- **Monitoraggio acustico** [massimo valore diurno e minimo notturno in dB]

**TEMA: INTERPORTO**

Obiettivo Piano Idea	Obiettivi sostenibilità
<p>GARANTIRE UN CORRETTO INSEDIAMENTO DELL'OPERA CONSIDERANDO LE IMPLICAZIONI DERIVANTI DALL'EFFETTO COMBINATO SUL TERRITORIO DEL SISTEMA INTERPORTO – SCALO MERCI</p>	<p><b>Mobilità – AA3</b> - Individuazione, nelle fasi della progettazione definitiva ed esecutiva delle opere, dei migliori standard progettuali atti ad eliminare o quantomeno a contenere e/o compensare le criticità al fine di garantire la massima riduzione degli impatti delle nuove opere sul territorio e sull'ambiente;</p> <p><b>Mobilità – AA7</b> - Ottimizzazione dell'organizzazione della intermodalità sull'Interporto di Jesi con conseguente razionalizzazione della domanda e delle modalità di mobilità commerciale sull' area con l'obiettivo generale di riduzione degli impatti ambientali determinati</p> <p><b>Paesaggi Ecosistemi Qualità sociale e degli spazi – AA1</b> - Piantumazioni di specie vegetali autoctone (arboree ed arbustive) in corrispondenza di aree a forte impatto antropico al fine di mitigare i rumori, le polveri, ridurre la CO2.</p> <p><b>Aria – AA7</b> -Perseguimento di azioni tendenti alla riduzione dei consumi e delle concentrazioni atmosferiche del particolato e del PM10</p> <p><b>Suolo e sottosuolo – OSB2</b> - Riduzione delle cause/sorgenti di rischio e degrado (nuova urbanizzazione in aree a rischio o sensibili, prelievi, scarichi al suolo e contaminazioni in aree vulnerabili, manufatti in aree instabili o fasce fluviali, consumo e impermeabilizzazione eccessiva del suolo, estrazione di inerti,...).</p>
Valutazione qualitativa	
<p>La prima ipotesi dell'interporto risale al 1987 ed è sviluppato dalla società Interporto Marche spa. L'evoluzione delle ipotesi progettuali hanno portato a localizzare nello stesso sito lo scalo merci ferroviario (in sostituzione dello scalo di Senigallia); l'assetto interporto - scalo ricade all'interno della rete del trasporto intermodale europeo e del corridoio adriatico.</p> <p>Il progetto di assetto definitivo è presentato congiuntamente da Società Interporto Marche, Regione Marche e RFI prevede un nuovo scalo merci ferroviario a sostituzione di quello di Falconara e un ampliamento della superficie territoriale di circa il 14%; l'accesso viario avviene tramite un nuovo svincolo della superstrada SS76. Di seguito sono riportati alcuni dati sul dimensionamento.</p> <p>Le dimensioni dell'interporto paragonato con gli altri presenti in Italia (Padova, Bologna ecc) risultano ridotte anche a seguito dell'ultimo ampliamento previsto.</p>	

La criticità di tale opera va invece vista innanzitutto nel suo inserimento all'interno di un'area dichiarata dalla Regione Marche a elevato rischio di crisi ambientale (AERCA), per il quale è previsto un Piano di Risanamento, e che quindi dovrà essere sottoposto a nuova Valutazione d'Impatto Ambientale. Considerando i dati e le informazioni ad oggi disponibili si possono fornire le seguenti considerazioni:

- occorre una valutazione complessiva degli effetti che il sistema interporto – scalo potrebbe generare sul sistema ambientale e territoriale vasto attraverso una Valutazione di Impatto Ambientale rivista alla luce dei criteri fissati dalla nuova programmazione territoriale e il Piano di risanamento dell'AERCA, le linee guida sulle aree ecologicamente attrezzate;
- il collegamento previsto con la SS76 non sembra sufficiente a supportare il traffico che presumibilmente si avrebbe tra l'interporto, l'area industriale Zipa e la città ; almeno non emerge dalle valutazioni specifiche prodotte al momento dai soggetti attivi su tali azioni;
- L'occupazione di un'area agricola richiede una particolare attenzione nel garantire il mantenimento delle funzioni di permeabilità del suolo e della presenza della vegetazione, anche per mitigare i rumori e le polveri;
- la migliore soluzione progettuale di un intervento così strategico richiede una partecipazione attiva di tutti i soggetti, sia coinvolti direttamente dalla realizzazione dell'opera che suscettibili dei potenziali effetti, positivi e negativi: committenti, enti interessati (Comune, Provincia, Regione), attori economici, associazioni di categoria, rappresentanti della sfera sociale.

<b>Dimensionamento Interporto</b>
superficie territoriale: 854.000 mq (+ 14% circa)
piazzole e aree stradali: 442.000 mq
superficie coperta : da 48.900 a 101.000
area verde: 311.000 mq
nuovo fascio binari: 18.600 metri lineari di binario utile

### Indicatori per il monitoraggio

- Traffico Interporto - Scalo merci [Flussi orari in entrata e uscita]
- Rete viaria ad alto scorrimento [Massimo flusso orario di mezzi pesanti nella tratta Jesi-Falconara]

## TEMA: SPAZIO PUBBLICO E COLLETTIVO

Obiettivo Piano Idea	Obiettivi sostenibilità
<p>AGGIORNARE IL "PROGETTO DI SUOLO" E DEFINIRE UNA SCALA DI PRIORITÀ DEGLI INTERVENTI, PRIVILEGIANDO I PROGETTI A BASSO COSTO O ATTIVABILI TRAMITE IL TRASFERIMENTO DI RISORSE DERIVANTI DA ONERI DI URBANIZZAZIONE</p>	<p><b>Paesaggi Ecosistemi Qualità sociale e degli spazi – OSC1</b> - Attuazione di interventi locali in materia di tutela, prevenzione e riqualificazione di paesaggio, aree naturali e aree urbane (contratti di quartiere, interventi di riqualificazione e ripristino,..)</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSC2</b> - Riqualificazione in senso ambientale del tessuto edilizio e degli spazi di interesse collettivo (per esempio attraverso l'applicazione della bioarchitettura).</p>
Valutazione qualitativa	
<p>Gli interventi previsti dall'attuale PRG per lo spazio pubblico e collettivo risultano ad oggi in gran parte non realizzati principalmente per mancanza di risorse adeguate.</p> <p>Per sbloccare questa stagnazione il Piano Idea intende adottare la perequazione applicata agli standard, in modo di utilizzare risorse esterne all'ente per realizzare opere di interesse collettivo. Tale criterio, applicato con esiti positivi in alcune varianti del PRG vigente, funge da stimolo a creare un rapporto virtuoso pubblico – privato volto a migliorare la qualità dello spazio pubblico.</p>	
Indicatori per il monitoraggio	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Verde pubblico</b> [mq/abitante verde pubblico]</li> <li>▪ Fruibilità verde pubblico [n° servizi (panchine, strutture per accesso disabili, fontanelle ecc.)]</li> </ul>	

Obiettivo Piano Idea	Obiettivi sostenibilità
<p>"CITTÀ LENTA": PROGETTARE I PERCORSI ED I RECAPITI UNITARIAMENTE E CONNESSI IN UNA RETE FUNZIONALE CHE CONSENTE DI UTILIZZARE LA CITTÀ ANCHE SENZA L'AUTOMOBILE, SPOSTANDOSI A PIEDI, IN BICICLETTA O CON MEZZI PUBBLICI PIÙ EFFICIENTI.</p>	<p><b>Paesaggi Ecosistemi Qualità sociale e degli spazi – OSC1</b> - Attuazione di interventi locali in materia di tutela, prevenzione e riqualificazione di paesaggio, aree naturali e aree urbane (contratti di quartiere, interventi di riqualificazione e ripristino,..)</p> <p><b>Modelli insediativi e struttura urbana – OSC2</b> - Riqualificazione in senso ambientale del tessuto edilizio e degli spazi di interesse collettivo (per esempio attraverso l'applicazione della bioarchitettura).</p> <p><b>Mobilità – OSB1</b> - Aumento del trasporto ambientalmente più sostenibile (n. mezzi meno inquinanti, auto catalizzate, uso della bici, uso del mezzo pubblico)</p>



### Valutazione qualitativa

Il tema della "città lenta" emerge dal lavoro del Piano Strategico per dare risposta alla richiesta di maggiore vivibilità, soprattutto del centro abitato, della società jesina.

La qualità dell'attuale fruizione degli spazi pubblici e ricreativi, misurata considerando anche la possibilità di recarvisi tramite percorsi ciclabili e pedonali, richiede un miglioramento che il Piano Idea individua essenzialmente nelle necessità di legare i parcheggi e le residenze alla rete di percorsi pedonali e ciclabili in maniera sicura.

Ciò si traduce anche nella opportunità di progettare gli spazi della sosta considerando che la localizzazione sia congruente con la possibilità reale di raggiungere pedonalmente il centro storico attraverso un sistema completo di risalite, e da questo le altre parti della città a sud e a nord.

L'obiettivo appare così coerente con agli obiettivi di sostenibilità assunti, in particolare rispetto alla necessità di un trasporto ambientalmente più sostenibile, quindi alternativo al veicolo privato.

### Indicatori per il monitoraggio

- Parcheggi intermodali [n° posti per tipologia di intermodalità]
- Reti ciclabili [estensione e n° di connessioni a poli di servizio]

## Sistema di monitoraggio del piano per le fasi di valutazione intermedia ed ex – post

In una **VAS il monitoraggio** del piano si sviluppa nei momenti della fase intermedia, cioè di applicazione degli interventi del Piano e nella fase ex –post, ovvero concluso il Piano (dunque a circa 10 anni dalla sua approvazione).

La **valutazione intermedia** prende in considerazione:

- i primi risultati degli interventi previsti/in fase di realizzazione dal piano;
- la coerenza con la valutazione ex ante e quindi la consequenzialità rispetto agli obiettivi di sostenibilità;
- il grado di raggiungimento degli stessi.

Valuta altresì la correttezza della gestione nonché la qualità della sorveglianza e della realizzazione.

La **valutazione ex post** è destinata a:

- illustrare l'utilizzo delle risorse (fare un bilancio);
- l'efficacia e l'efficienza degli interventi e del loro impatto ( performance);
- la coerenza con la valutazione ex ante ( consequenzialità).

La valutazione ex-post deve altresì consentire di ricavare indicazioni correlate in materia di coesione economica e sociale. Verte sui successi e gli insuccessi registrati nel corso dell'attuazione, nonché sulle realizzazioni e sui risultati, compresa la loro prevedibile durata.

Gli indicatori per la VAS sono dunque lo strumento messo a disposizione dell'Ente per monitorare nel tempo l'andamento del Piano e la coerenza rispetto agli obiettivi assunti nella fase iniziale.

Nel caso emergano nel tempo indicazioni che attestino il mancato perseguimento degli obiettivi, l'Ente potrà adottare interventi correttivi (che naturalemnte dovranno integrare il sistema ob-indicatori nella VAS).

L'elenco degli indicatori per la VAS proposto nelle precedenti schede di valutazione è di seguito riproposto in sintesi. Esso rappresenta una prima ipotesi in attesa della stesura del Piano del Suolo. Gli indicatori individuati nel Rapporto Stato Ambiente sono evidenziati in grassetto.

Il sistema degli indicatori per la VAS di Jesi.

INDICATORI VAS	Unità misura
<b>Tendenza attività economiche</b>	n° unità locali e addetti per le principali classificazioni economiche
Aziende con SGA in area Zipa	n° aziende che adottano EMAS o ISO 14000
Superficie impermeabilizzata in area Zipa	mq superficie impermeabilizzata / mq tot area riferita all'area in espansione
Parcheggi intermodali	n° posti per tipologia di intermodalità
Reti ciclabili	estensione e n° di connessioni a poli di servizio
Estensione area a traffico limitato e pedonale	% superficie aree pedonali urbane (A.P.U.) e zone traffico limitato (Z.T.L.)
Traffico Interporto - Scalo merci	Flussi orari in entrata e uscita
Rete viaria ad alto scorrimento	Massimo flusso orario di mezzi pesanti nella tratta Jesi-Falconara
<b>Verde pubblico</b>	mq/abitante verde pubblico
Fruibilità verde pubblico	n° servizi (panchine, strutture per accesso disabili, fontanelle ecc.)
Superficie impermeabilizzata comunale	% su totale dell'area
<b>Incidenza agricoltura biologica*</b>	% SAU a biologico su SAU totale
<b>Cave</b>	n° attività estrattive nel territorio comunale
<b>Uso del suolo</b>	% territorio per classificazione
<b>Interventi idraulico - ambientale sulle sponde</b>	metri lineari di sponda riqualificata
Promozione dell'utilizzo di energia alternativa	% energia da fonti alternative oppure mc di edilizia con caratteristiche di alto rendimento energetico
<b>Numero medio di abitanti per postazione di raccolta rifiuti</b>	n° abitanti per tipologia postazione
Numero o superficie di edifici storici recuperati	n° e mq edifici
Numero ed estensione di aree a moderazione estensiva del traffico (tipologia zone 30)	n° e mq aree
<b>Monitoraggio acustico</b>	massimo valore diurno e minimo notturno in dB

\* = Nel RSA l'indicatore è presente ma non individuato come "indicatore VAS"; sulla base delle attuali considerazioni si ritiene necessario aggiungerlo tra il core-set di indicatori per la VAS.