

PARTE PRIMA - ATTI DELLA REGIONE

SEZIONE II

DELIBERAZIONI DEL CONSIGLIO REGIONALE

Consiglio Regionale delle Marche - Estratto del processo verbale n. 284 del 8 febbraio 2000.
Approvazione o.d.g. su proposta di atto amministrativo n. 270 concernente: "Legge regionale 5 agosto 1992, n. 34 e articolo 21 dello Statuto della Regione. Approvazione del Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche (PIT)".

OMISSIS

Il Consiglio approva l'ordine del giorno nel testo che segue:

"IL CONSIGLIO REGIONALE DELLE MARCHE,

in sede di approvazione del Piano di inquadramento territoriale,

VISTA l'approvazione da parte della Giunta regionale della dichiarazione di area ad elevato rischio ambientale per il territorio della bassa Vallesina, interessato dalla presenza della raffineria API,

IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

ad integrare il PIT stesso con le procedure e le azioni progettuali che scaturiranno da tale dichiarazione e a far sì che il PIT sia lo strumento di coordinamento anche degli altri strumenti di pianificazione territoriale e ambientale (PTC, piani di settore, ...) per rendere coerenti ed efficaci tali azioni".

Consiglio Regionale delle Marche - Estratto del processo verbale n. 284 del 8 febbraio 2000.
Approvazione o.d.g. su proposta di atto amministrativo n. 270 concernente: "Legge regionale 5 agosto 1992, n. 34 e articolo 21 dello Statuto della Regione. Approvazione del Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche (PIT)".

OMISSIS

Il Consiglio approva l'ordine del giorno nel testo che segue:

"IL CONSIGLIO REGIONALE DELLE MARCHE,

VISTO il traffico sempre più congestionato lungo la A.14 e la tratta ferroviaria adriatica che, per il tratto marchigiano, non ha possibilità di ristrutturazione per l'alta velocità poiché attraversa tutti i centri urbani,

IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

a promuovere lo studio di fattibilità, con particolare approfondimento anche per i problemi relativi all'impatto ambientale e paesaggistico, per:

- 1) l'arretramento della rete ferroviaria nel tratto marchigiano ed il conseguente utilizzo dell'attuale tracciato come metropolitana di superficie;
- 2) l'ammodernamento della rete autostradale che preveda soluzioni - quali arretramento, terza corsia o altro - collegate e coordinate con il PTC per risolvere i gravi problemi di intasamento, sicurezza e impatto ambientale dell'A14.

Lo studio di fattibilità va realizzato contestualmente per i punti 1) e 2) al fine di contenerne i costi e pensare all'utilizzazione di un unico tracciato".

Consiglio Regionale delle Marche - Estratto del processo verbale n. 284 del 8 febbraio 2000.
Approvazione o.d.g. su proposta di atto amministrativo n. 270 concernente: "Legge regionale 5 agosto 1992, n. 34 e articolo 21 dello Statuto della Regione. Approvazione del Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche (PIT)".

OMISSIS

Il Consiglio approva all'unanimità l'ordine del giorno nel testo che segue:

"IL CONSIGLIO REGIONALE DELLE MARCHE,

in sede di approvazione del PIT e nel quadro delle problematiche del trasporto ferroviario,

IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

ad adoperarsi nei modi necessari affinché venga ripristinata la linea Fano-Fossombrone-Urbino e vengano realizzati studi di fattibilità per il collegamento Fabriano - Urbino".

DELIBERAZIONI AMMINISTRATIVE DEL CONSIGLIO REGIONALE

Deliberazione amministrativa n. 295 del 08 febbraio 2000.

Approvazione del Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche (PIT). Legge regionale 5 agosto 1992, n. 34.

(Deliberazione non sottoposta all'esame della C.C.A.R.)

IL CONSIGLIO REGIONALE

Visti l'articolo 22, comma 6, della l.r. del 5 agosto 1992, n. 34 "Norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio";

Vista la proposta della Giunta regionale;

Visto il parere favorevole di cui all'articolo 4, comma 4,

della l.r. 17 gennaio 1992, n. 6 in ordine alla regolarità tecnica e sotto il profilo di legittimità del Dirigente del servizio programmazione, nonché l'attestazione dello stesso che dalla deliberazione non deriva né può comunque derivare un impegno di spesa a carico della Regione, resi nella proposta della Giunta regionale;

Preso atto che la predetta proposta è stata preventivamente esaminata, ai sensi del primo comma dell'articolo 22 dello Statuto regionale, dalla Commissione consiliare permanente competente in materia;

Visto l'articolo 21 dello Statuto regionale;

DELIBERA

1) di approvare il Piano di inquadramento territoriale (PIT) allegato al presente atto.

Avvenuta la votazione, il Presidente ne proclama l'esito: "Il Consiglio approva"

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE

INTRODUZIONE

Quadro normativo e programmatico di riferimento *pag. 11*

RELAZIONE GENERALE E DISPOSIZIONI DI ATTUAZIONE

Relazione generale

- *Principi guida* *pag. 12*
 - *Indirizzi di pianificazione* *pag. 14*
 - *Visione di guida* *pag. 14*
 - *Strategie territoriali intersettoriali* *pag. 16*
 - *Cantieri progettuali* *pag. 25*

Disposizioni di attuazione

- *Orientamenti generali di attuazione* *pag. 32*
 - *Quadro conoscitivo* *pag. 34*
 - *Sistemi e strumenti di valutazione* *pag. 35*
 - *Direttive di raccordo con i Piani Territoriali di Coordinamento* *pag. 36*
 - *Direttive di raccordo con i piani comunali* *pag. 36*
 - *Direttive di raccordo con i piani di settore* *pag. 37*
 - *Direttive di raccordo con i P.O. del Programma Regionale di Sviluppo e con gli strumenti di programmazione negoziata* *pag. 37*
 - *Sistemi di gestione* *pag. 39*

ALLEGATI TECNICI

Quadro conoscitivo

- *Quadro conoscitivo di base* *pag. 41*
 - *Documenti di riferimento conoscitivo* *pag. 49*

Cartografie del piano

- *Quadro conoscitivo e scenari prospettici* *pag. 51*
 - *Indirizzi, strategie e cantieri progettuali* *pag. 53*

APPENDICE

- *Glossario* *pag. 135*
 - *Relazione su forma, contenuti e metodologia del P.I.T.* *pag. 136*

LEGENDA CODICI

VG	Visione guida
ST	Strategie territoriali
STCORP	Strategie per i corpi territoriali regionali
STINF	Strategie per le infrastrutture
STASR	Strategie per attrezzature e servizi regionali
STBCA	Strategie territoriali per i beni culturali ed ambientali
STFRAG	Strategie per i territori fragili
STFREQ	Strategie per i territori a forte frequentazione
STINTREG	Strategie per i territori interregionali
CP	Cantiere progettuale
CPCAPP	Cantiere progettuale del corridoio ambientale appenninico
CPVALL	Cantieri progettuali dei corridoi vallivi
CPLIT	Cantiere progettuale della facciata litoranea
CPNOD	Cantiere progettuale degli internodi centrali
CPTRANS	Cantieri progettuali transregionali
QS	Quadro conoscitivo
VAL	Valutazione

INTRODUZIONE

IL QUADRO NORMATIVO E PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

Procedimento di formazione del PIT

Il Piano di Inquadramento Territoriale è previsto dall'art.2 della Legge Regionale 5 agosto 1992, n. 34 "Norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio".

Nel rispetto del procedimento di formazione del PIT delineato dalla legge, ed integrato da quanto previsto dalla L.R. 46/92 "Norme sulle procedure della programmazione regionale e locale", sono stati compiuti i seguenti atti:

- con delibera n. 1636 del 16 luglio 1998, la Giunta Regionale ha inviato la proposta di schema di piano alla Conferenza Regionale delle autonomie ed al Comitato Economico e Sociale, per la espressione dei relativi pareri;
- il Comitato Economico e Sociale e la Conferenza Regionale delle autonomie hanno espresso il proprio parere rispettivamente in data 22 settembre e 10 novembre 1998;
- la proposta di schema è stata integrata sulla base dei pareri espressi;
- in data 14/12/98 la Giunta Regionale ha adottato lo schema di PIT con delibera n. 3096;
- in data 28/01/99 lo schema di piano è stato pubblicato nel supplemento speciale n.1 al Bollettino Ufficiale della Regione n.7;
- contestualmente alla pubblicazione sul BUR gli allegati sono stati depositati presso la sede delle province e delle comunità montane a disposizione degli interessati;
- entro i sessanta giorni dalla pubblicazione e deposito sono state presentate osservazioni alla giunta regionale da parte di amministrazioni pubbliche, organismi sindacali e professionali, enti ed associazioni;
- la giunta regionale, dopo aver acquisito i pareri del Comitato Regionale per il Territorio e del Comitato Economico e Sociale, ha deliberato la presentazione del piano al Consiglio, formulando proposte in ordine all'accoglimento delle osservazioni e controdeducendo alla medesima;
- il piano, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale, viene pubblicato sul BUR ed è depositato presso la sede della Giunta Regionale.

Il quadro normativo e programmatico

Per quanto attiene al quadro normativo e programmatico cui il PIT ha fatto riferimento, si rimanda nel dettaglio ai contenuti dei capitoli 3 "Unione Europea, stato, regione, autonomie", 4 "la programmazione negoziata e le intese interregionali", 5 "la rete istituzionale regionale" del Programma Regionale di Sviluppo, che si assumono come riferimento generale, indicando di seguito in maniera sintetica gli elementi più direttamente interessanti il PIT.

Il quadro normativo

- La L.R.5 agosto 1992, n. 34, in attuazione della L. 8 giugno 1990 n. 142, che istituisce il Piano di inquadramento territoriale (PIT), definendone i contenuti (art. 10), gli elaborati (art. 11), la attuazione e la efficacia (art. 13) ed il procedimento di formazione (art. 24).
- La L.R. 5 settembre 1992, n. 46, che stabilisce, all'art. 4, che il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) indica le scelte fondamentali per la formazione del PIT.
- La deliberazione amministrativa del Consiglio Regionale n. 197 del 3.11.1989 che approva il Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR).
- La legge 8 giugno 1991, n. 142, la legge 28 dicembre 1996 n. 662 e la deliberazione CIPE del 21 marzo 1997, che definiscono strumenti e disciplina della programmazione negoziata.
- La legge 15 marzo 1997, n. 59 e la legge 15 maggio 1997, n. 127, che stabiliscono contenuti e metodi del decentramento di funzioni agli Enti locali.
- Il decreto legislativo n. 112 del 31 marzo 1998, concernente "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello stato alle regioni e agli enti locali in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n.59".
- La Legge Regionale 17 maggio 1999, n. 10 "Riordino delle funzioni amministrative della Regione e degli Enti locali nei settori dello sviluppo economico ed attività produttive, del territorio, ambiente e infrastrutture, dei servizi alla persona e alla comunità, nonché dell'ordinamento ed organizzazione amministrativa".

Il quadro programmatico

- La mozione programmatica del 20 giugno 1995.
- Gli indirizzi per il programma regionale di sviluppo del 2 luglio 1996 (deliberazione amministrativa del Consiglio Regionale).
- La mozione programmatica del 14 gennaio 1998.
- La Carta di Fonte Avellana.
- Le intese interregionali tra le Regioni Adriatiche, tra Marche e Umbria, tra Marche, Abruzzo e Molise, tra le Regioni del Centro Italia.
- L'intesa tra le regioni adriatiche per il Corridoio Adriatico.
- La Relazione su forma, contenuti e metodologia del PIT (delibera di Giunta Regionale n. 1944 del 26 luglio 1997)
- Il Programma Regionale di Sviluppo (delibera amministrativa del Consiglio Regionale n. 197/98).
- I Patti territoriali interessanti il territorio regionale.
- I programmi comunitari INTERREG.
- L'Intesa Istituzionale di Programma Stato-Regione Marche.
- La proposta di schema di sviluppo dello spazio comunitario (SDEC).

RELAZIONE GENERALE E DISPOSIZIONI DI ATTUAZIONE

RELAZIONE GENERALE

1. PRINCIPI GUIDA

Il PIT approfondisce gli orientamenti enunciati nella Relazione sulla forma, contenuti e metodologia approvata dalla Giunta Regionale con delibera n. 1944 del 26 luglio 1997.

Assume pertanto i seguenti indirizzi di fondo (vedi Appendice):

- a. Stimolare lo sviluppo solidale delle identità regionali;
- b. Migliorare la qualità ambientale esistente e futura;
- c. Facilitare l'inserimento dello spazio regionale nel contesto europeo;
- d. Accrescere l'efficienza funzionale del territorio;
- e. Ridurre gli squilibri intraregionali più gravi;
- f. Assicurare efficacia e consensualità alle scelte del piano.

Inoltre, assume come temi di interesse prioritario rispetto a cui individuare gli obiettivi specifici del piano (vedi Appendice):

- O1. la coesione interna dei sistemi territoriali sovralocali;
- O2. il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati;
- O3. la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale;
- O4. la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura;
- O5. il consolidamento dei territori fragili;
- O6. il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione;
- O7. lo sviluppo dei territori transfrontalieri.

Nel tradurre operativamente questi orientamenti, il PIT propone una *strategia di pianificazione fondamentalmente orientata alla azione piuttosto che al vincolo e ai principi di sussidiarietà e partenariato piuttosto che di affermazione gerarchizzata dei poteri di indirizzo*. Una strategia che si misura realisticamente con gli impegni che la Regione può assumere oggi in materia di pianificazione del territorio, in una fase in cui le emergenze a cui deve far fronte si moltiplicano a seguito delle calamità naturali e anche in conseguenza del rimescolamento dei poteri territoriali che il Paese sta elaborando all'interno di una più generale riforma dei rapporti tra Stato, Regioni e Autonomie Locali.

Ne emerge un piano che rinuncia ad applicarsi all'ordinamento normativo dell'uso dei suoli o alla regolazione degli assetti complessivi dello spazio regionale, ma che invece si impegna a promuovere un *insieme di strategie intersettoriali localizzate e di progetti territoriali fondati su una visione d'insieme dello spazio regionale e del suo futuro*.

Dunque un piano che non ambisce ad essere comprensivo e totalizzante, ma che invece seleziona in forma aperta temi ed azioni veramente rilevanti per le loro implicazioni sugli assetti fisici e funzionali della regione, proiettandoli su un'immagine di sfondo priva di

cogenza normativa e tuttavia efficace nell'orientare i comportamenti di tutti i soggetti di governo del territorio.

In definitiva, *un piano costruito selettivamente su una visione d'insieme*, che enuclea i temi realmente trattabili da parte della Regione per i quali propone soluzioni immediatamente operabili, mentre per i temi che non appaiono ancora trattabili individua modi e procedure per riportarli all'interno della pianificazione.

Alla luce delle precisazioni già richiamate sugli obiettivi e sulla forma del piano, si sintetizzano i principi guida che ispirano le proposte operative del PIT.

1.1. Fare rete

Lo sviluppo delle reti è condizione decisiva per partecipare ai processi di trasformazione della economia e della cultura alla scala globale. Ciò vale in particolare per la regione Marche, decentrata rispetto ai grandi corridoi di sviluppo dello spazio europeo, ma fortemente integrata ai circuiti internazionali. Con il rafforzamento delle reti e in particolare con l'estendersi delle infrastrutture di comunicazione a distanza si possono ridurre sensibilmente gli svantaggi di posizione rispetto alle aree di centralità nello spazio europeo.

Dunque il PIT si impegna ad elevare il potenziale di rete della regione, condividendo con il PRS l'obiettivo di incentivare le interdipendenze a tutti i livelli di strutturazione del territorio, da quelli nazionali e transfrontalieri, a quelli regionali e infraregionali.

Ma fare rete vuol dire soprattutto connettere meglio i nodi in cui convergono le singole reti tecniche e funzionali e anche le reti di attori presenti sul territorio regionale.

Interconnessione diventa dunque un principio guida che ispira a tutto campo l'azione del PIT: interconnessione tra reti interne e reti esterne, tra nodi di mobilità e nodi di centralità, tra nodi infrastrutturali e sistemi locali di sviluppo. La sua applicazione è pervasiva e riguarda tutti i temi riconosciuti come prioritari: la coesione territoriale, le infrastrutture, le grandi attrezzature, gli ambienti della storia e della natura, i territori fragili, i territori congestionati, i territori transregionali.

1.2. Promuovere l'infrastrutturazione

Il PIT mira a potenziare decisamente il telaio delle infrastrutture regionali, al fine di colmare i gravi ritardi accumulati per effetto di un modello di sviluppo economico affidato al primato del "fai da te" e delle iniziative individuali. Incrementalismo nella realizzazione delle opere pubbliche e mobilitazione individualistica hanno generato un forte pregresso di domande da sanare e appaiono oggi ancora meno adeguati di fronte al salto qualitativo richiesto da una congiuntura che impone di elevare rapidamente la competitività del sistema Marche.

Il PIT dunque si pone l'obiettivo di recuperare i ritardi, individuando "tutte le infrastrutture che servono, e solo quelle che servono", analogamente a quanto si propone di fare anche il Ministero dei Lavori Pubblici per le opere pubbliche di importanza nazionale.

Ma con una importante precisazione: *le infrastrutture del PIT sono concepite come opere territoriali, quindi non solo opere funzionali necessarie per garantire la*

efficienza dei servizi, ma anche come occasione di sviluppo dei territori a vario titolo interessati.

Dunque sono infrastrutture che interagiscono e si diversificano in ragione dei contesti locali attraversati e che richiedono il mobilitarsi delle reti di attori locali per esaltare la produttività degli investimenti previsti. *Il loro progetto diventa anche il progetto della trasformazione dei territori interessati, in una logica di complementarità che si oppone a quella delle separatezze specialistiche con cui si è proceduto fino ad ora.*

A questa prospettiva va ricondotta anche la previsione di infrastrutture territoriali a sostegno della protezione civile, necessarie per far fronte alle emergenze.

Inoltre il PIT assume come infrastrutture rilevanti non solo quelle tradizionali come le reti per la mobilità e l'energia o quelle innovative come le reti per l'accesso alle informazioni.

Anche le opere ambientali, sia per la difesa del suolo che per la funzionalità dei sistemi ecologici e naturalistici, vengono considerate a tutti gli effetti come opere pubbliche, con le stesse modalità di finanziamento, realizzazione e manutenzione che sono da prevedere per le infrastrutture tradizionali.

1.3. Integrare strategie ambientali e strategie territoriali

La compatibilità tra ambiente e sviluppo è un obiettivo irrinunciabile delle attuali politiche regionali. Ma una impostazione vincolistica e settorializzata delle politiche ambientali, sia all'interno delle aree di tutela e di salvaguardia, che nell'ambito di provvedimenti per la protezione delle risorse essenziali, non risolve il problema di fondo della sostenibilità dello sviluppo. Occorre invece far cooperare strettamente politiche spaziali e politiche ambientali e introdurre nei singoli territori la dimensione ambientale dentro le scelte dello sviluppo fin dal loro stato nascente, allo scopo di evitare costose azioni riparatorie o, ancor peggio, le paralisi dovute alle incompatibilità verificate a posteriori.

In questa prospettiva il PIT assume i fattori ambientali -insieme a quelli storico-culturali- come un elemento pervasivo nella strutturazione del territorio regionale, provinciale e comunale e come ambito di coordinamento tra i piani ai diversi livelli.

Si richiede coordinamento in particolare per la costruzione dei bilanci ambientali locali, strumento in futuro indispensabile per controllare lo stato dell'ambiente nei territori più vulnerabili; ma anche per la progettazione congiunta, secondo i diversi livelli di competenza, dei corridoi ambientali che il PIT introduce come opera di riqualificazione insediativa e di miglioramento ecologico dei contesti locali sottoposti a forti pressioni d'uso.

1.4. Valutare prima, valutare meglio

Per prevenire il rischio di compromissione irreversibile delle risorse naturalistiche e delle risorse essenziali del territorio, e più in generale per evitare effetti indesiderati delle azioni di trasformazione prefigurate, il PIT propone un sistema di valutazione integrata ambientale e territoriale da applicarsi preventivamente alle opere di

maggior impatto previste tanto dal PIT stesso che dagli altri piani di settore e di livello infraregionale.

Si tratta di potenziare ma anche di semplificare le procedure di valutazione associate agli interventi sul territorio. Potenziare, perché dovranno venire presi in conto anche gli aspetti propriamente territoriali oltre quelli normalmente considerati nella V.I.A. Ma anche semplificare, poiché appare indispensabile raccogliere intorno ad un unico procedimento le diverse componenti del processo valutativo, secondo anche le possibilità offerte dal nuovo quadro legislativo nazionale.

A questo scopo il PIT prefigura un "tavolo unico delle valutazioni" intorno a cui radunare le valutazioni propriamente territoriali, quelle ambientali e possibilmente anche quelle di costi-benefici almeno per i progetti più rilevanti.

1.5. Territorializzare le politiche dello sviluppo

Il PIT assume il territorio come valore e come risorsa alla quale riferire le politiche dello sviluppo sostenibile e della coesione sociale ai diversi livelli: comunitario, nazionale, regionale, provinciale, comunale.

In questo senso interpreta le tre finalità fondamentali poste a base dello Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (S.S.S.E.) che sono appunto la coesione economica e sociale, lo sviluppo sostenibile e una equilibrata competitività territoriale.

Il territorio, con la sua riconosciuta indivisibilità che si oppone alla settorializzazione delle risorse, offre la possibilità di coordinare orizzontalmente le politiche plurisetoriali e al tempo stesso di coordinare verticalmente le politiche comunitarie, regionali e locali.

In questa prospettiva che fa del territorio un denominatore comune delle politiche di sviluppo ai diversi livelli, il PIT propone di assumere la integrazione territoriale locale come il fondamento di un nuovo tipo di contratto sociale, che impegna soggetti e attori appartenenti tanto alle reti locali che sovralocali.

Concertazione e sussidiarietà diventano il metodo attraverso cui impostare le strategie localizzate dello sviluppo, coerentemente con le tendenze che stanno affermandosi anche in sede comunitaria e che porteranno sempre più alla convergenza su base territoriale delle diverse politiche dei fondi strutturali, dei trasporti e delle reti, dell'ambiente e della agricoltura comune PAC.

Le ricadute operative di questa impostazione in sintonia con l'Europa sono importanti e investono gran parte dei temi affrontati dal PIT come del resto dal PRS.

In particolare si evidenzia come le politiche settoriali della infrastrutturazione debbano accompagnarsi con progetti di sviluppo dei territori attraversati, innovando fortemente gli strumenti e le pratiche di intervento che fino ad oggi sono state costruite sulla separazione programmatica e attuativa.

Il PIT in particolare avanza la ipotesi di un patto territoriale delle infrastrutture come un nuovo modello di intervento che combina la produzione delle opere con la promozione di progetti di sviluppo locale.

Questa ipotesi è alla base dei "cantieri progettuali" che costituiscono un aspetto fondamentale delle proposte del PIT.

2. INDIRIZZI DI PIANIFICAZIONE

Gli indirizzi di pianificazione assunti nel PIT sviluppano i temi e gli obiettivi prioritari già introdotti nella "Relazione su forma, contenuti e metodologia del piano" (vedi Appendice). Fanno riferimento all'inquadramento degli assetti territoriali attraverso una visione di guida per il futuro, alla definizione delle strategie territoriali intersettoriali e alla individuazione dei cantieri progettuali.

2.1. VISIONE DI GUIDA

Secondo la legge regionale n.34 del 1992 il PIT individua le linee fondamentali di assetto del territorio. La proposta avanzata dal PIT assume le linee di assetto non come un disegno vincolante, ma come una *visione di guida per il futuro*, che intende indirizzare i comportamenti dei molti soggetti operanti sul territorio e che in particolare si rivolge ai diversi rami della stessa amministrazione regionale (**tav. VG1**).

VG 1. *La rete degli ambienti locali*

Si propone di assumere il territorio delle Marche come una rete di sistemi territoriali e di ambienti locali di cui vengono riconosciute le diversità e le qualità specifiche dei cammini di sviluppo.

VG 2. *Caratteri definitivi*

Gli ambienti locali sono unità territoriali generalmente a scala subprovinciale che presentano caratteri di identità riconoscibili per la congruenza tra quadri ambientali, morfologie insediative, morfologie sociali e tendenze al mutamento. Configurano di fatto delle aree-problema per la natura dei processi di trasformazione in corso e fungono da sfondo per eventuali intese di politiche territoriali intersettoriali. Non sono pertanto definibili come distretti industriali, né come sistemi urbani giornalieri, né come delimitazione territoriale di natura comprensoriale, dato che si caratterizzano piuttosto come intorni territoriali per i quali vengono individuati problemi, prospettive e principi di sviluppo territoriale pertinenti.

La delimitazione degli ambienti locali così individuati ha valore solo orientativo e non si traduce in vincoli da aggiungere ulteriormente a quelli già esistenti. E' una delimitazione che lascia comunque aperte le possibilità di individuare la dimensione d'area appropriata rispetto ai problemi da affrontare nell'ambito delle diverse politiche di settore e dei diversi livelli di pianificazione territoriale.

Peraltro il riconoscimento degli ambienti insediativi, operato di concerto con gli enti locali interessati, può tradursi nella individuazione degli ambiti ottimali per il trasferimento delle funzioni con riguardo ai comuni di minori dimensioni di cui all'art.3 del D.L. di attuazione della L.15 marzo 1997, n.59.

VG 3. *Ambienti locali e sistemi territoriali regionali*

La visione al futuro individua i sistemi territoriali caratterizzati da ambienti locali a dominante produttiva e tra questi le aree industriali a maggior sviluppo recente e le aree industriali e rurali a sviluppo medio; i sistemi

territoriali caratterizzati dagli ambienti locali ad economia mista, in gran parte corrispondenti alle aree a dominante urbana; i sistemi territoriali caratterizzati dagli ambienti a dominante naturalistica, che corrispondono prevalentemente a centri rurali-industriali di antico impianto, a modesto sviluppo recente. Inoltre individua le grandi direttrici infrastrutturali e gli ambiti prioritari per i progetti territoriali connessi allo sviluppo della grande rete infrastrutturale e ambientale del territorio regionale.

VG 4. *Orientamenti per lo sviluppo*

La visione guida intende assecondare i cammini di sviluppo locale orientando la ricerca di coerenze tra politiche di settore all'interno dei sistemi territoriali individuati.

Propone inoltre di realizzare un grande telaio integrato di infrastrutture tecniche ed ecologiche per mettere in rete gli ambienti locali. I territori associati alle infrastrutture diventano i temi di progetti interscalari, da sviluppare attraverso il metodo delle intese interistituzionali, in particolare tra regione, province ed enti locali.

VG 5. *Implicazioni per le strategie territoriali*

L'immagine proposta si configura come lo sfondo per individuare le strategie territoriali appropriate per i diversi contesti. In particolare l'incrocio tra le dinamiche di sviluppo degli ambienti locali e la qualità dei contesti ambientali e storici di appartenenza determina i temi di particolare rilevanza da affrontare nell'ambito dei piani regionali, provinciali e comunali.

In generale, si assume che ogni ambiente locale presenti una specifica identità che deve venire riconosciuta attraverso l'interazione tra ipotesi interpretative a scala regionale e a scala provinciale.

Il PIT assume inoltre che ogni ambiente locale debba sviluppare le proprie specificità e i cammini di sviluppo che gli sono congeniali, contando per quanto possibile sulle proprie risorse endogene e sul principio di sussidiarietà.

In generale tuttavia, riconoscendo la rilevanza del settore manifatturiero allargato e della sua interrelazione con le altre forme di uso del territorio che caratterizza l'esperienza marchigiana, raccomanda di praticare una appropriata combinazione tra differenti strategie di sviluppo dei diversi settori produttivi e dei servizi, della infrastrutturazione e della riqualificazione ambientale applicate tanto agli ambienti locali a forte sviluppo industriale, che a quelli a dominante industriale-rurale, a dominante urbana e a dominante naturalistica.

Più in dettaglio propone:

- a. *Per gli ambienti locali a dominante produttiva-industriale* una migliore infrastrutturazione soprattutto per i problemi della logistica, delle comunicazioni fisiche e telematiche, insieme ad una più efficace protezione ambientale e un più deciso impegno per la salvaguardia e valorizzazione del paesaggio e del patrimonio storico;
- b. *Per gli ambienti locali a dominante urbana* di promuovere la offerta di centri di servizio di livello superiore per la produzione, per la formazione, la cultura e il turismo e al tempo stesso migliorare le condizioni di mobilità allargate al territorio circostante attraverso anche forme di trasporto integrato ferro-gomma;

c. *Per gli ambienti locali a dominante naturalistica* di incentivare l' economia vocazionale, in particolare della agricoltura specializzata e dell' agriturismo, il potenziamento dei servizi per il turismo ambientale e culturale e il miglioramento della accessibilità fisica con infrastrutture viarie leggere ed ecocompatibili.

VG 6. *Impegni per le amministrazioni*

Il PIT promuove le connessioni esterne tra i diversi ambienti locali aggregati a scala significativa per il territorio regionale. Spetta ai PTC provinciali in particolare consolidare la coesione interna agli ambienti locali, curando lo sviluppo delle loro relazioni interne e in particolare delle vie di comunicazione e dei sistemi di trasporto a scala locale.

A questo scopo le Province sono chiamate a verificare in sede di redazione dei PTC la consistenza delle ipotesi di delimitazione degli ambienti locali introdotte dalla visione guida, ad articolare le differenze tra i profili dei singoli ambienti locali, a proporre conseguentemente eventuali modificazioni e integrazioni.

VG 7. *Identificazioni operative (**)*

Per le finalità di cui ai commi precedenti il PIT individua preliminarmente i comuni che i PTC provinciali sono chiamati ad aggregare opportunamente al fine di definire operativamente gli ambienti locali. La proposta di individuazione dei comuni appartenenti ai diversi ambienti che il PIT avanza preliminarmente è fondata sulla ricostruzione delle morfologie sociali-territoriali corretta sulla base delle previsioni riferite al sistema paesistico-ambientale regionale. La versione concertata della visione guida viene recepita in sede di primo aggiornamento del piano, in concomitanza con le scadenze del PRS 1998-2000. Con le stesse modalità potranno essere introdotte ulteriori modificazioni in sede di successivi aggiornamenti del piano.

2.1.1. Ambienti a dominante produttiva: aree a forte sviluppo industriale

Provincia di Ascoli
Roccafluvione, Comunanza, Castignano, Folignano, Maltignano, Castel di Lama, Castorano, Spinetoli, Colli del Tronto, Monsampolo del Tronto, Montepandone, Montappone, Monte Vidon Corrado, Montegiorgio, Rapagnano, Torre San Patrizio, Monte Urano, Montegranaro, Monte San Pietrangeli, S. Elpidio a Mare, Porto S. Elpidio, Grottazzolina, Massa Fermana, Ponzano di Fermo, Altidona.

Provincia di Macerata
Monte S. Giusto, Montecosaro, Morrovalle, Corridonia, Urbisaglia, Belforte del Chienti, Tolentino, Potenza Picena, Recanati, Montecassiano, Appignano, Matelica, Esanatoglia, Gagliole.

Provincia di Ancona
Loreto, Camerano, Castelfidardo, Filottrano, Santa Maria Nuova, Polverigi, Agugliano, Camerata Picena, Monsano, Serra de' Conti, Monterado, Rosora, Castelplanio, Castellsellino, Monte Roberto, Maiolati Spontini, Cerreto d' Esi, Ripe.

Provincia di Pesaro
Mondolfo, Cartoceto, Saltara, Gradara, Tavullia, Montelabbate, Sant' Angelo in Lizzola, Colbordolo, Montecalvo in Foglia, Petriano, Monteciccardo, Piobbico, Fermignano, Acqualagna, Piandimeleto, Lunano, Talamello.

2.1.2. Ambienti a dominante produttiva: aree industriali-rurali

Provincia di Ascoli
Palmiano, Venarotta, Force, Rotella, Appignano del Tronto, Offida, Acquaviva Picena, Cupramarittima, Magliano di Tenna, Francavilla d' Ete, Falerone, Servigiano, Monteleone di Fermo.

Provincia di Macerata
Petriolo, Mogliano, Loro Piceno, Montelupone, Pollenza, Treia, Cingoli, San Severino Marche, Serrapetrona, Caldarola, Montefano.

Provincia di Ancona
Sassoferrato, Arcevia, Mergo, Genga, Serra S. Quirico, Cupramontana, Montecarotto, Poggio San Marcello, Castelleone di Suasa, Barbara, Corinaldo, Castelcolonna, Ostra, Ostra Vetere, Belvedere Ostrense, Morro d' Alba, San Marcello, Monte San Vito.

Provincia di Pesaro
Sant' Agata Feltria, Macerata Feltria, Sassofeltrio, Tavoleto, Auditore, Sassocorvaro, Peglio, Sant' Angelo in Vado, Belforte all' Isaurò, Mercatello sul Metauro, Urbania, Mombaroccio, Serrungarina, Montefelcino, Isola del Piano, Fossombrone, Cagli, Frontone, Serra Sant' Abbondio, Pergola, Fratte Rosa, San Lorenzo in Campo, Mondavio, Barchi, Sant' Ippolito, Orciano di Pesaro, Piagge, San Costanzo, Montemaggiore al Metauro, San Giorgio di Pesaro, Monteporzio.

2.1.3. Ambienti a dominante urbana

Provincia di Ascoli
Ascoli Piceno, Fermo, Porto S. Giorgio, Pedaso, San Benedetto del Tronto, Grottammare.

Provincia di Macerata
Macerata, Porto Recanati, Civitanova Marche, Castelraimondo, Camerino.

Provincia di Ancona
Ancona, Senigallia, Montemarciano, Falconara Marittima, Chiaravalle, Jesi, Osimo, Offagna, Sirolo, Numana, Fabriano.

Provincia di Pesaro
Gabicce Mare, Pesaro, Fano, Urbino, Mercatino Conca, Novafeltria.

2.1.4. Ambienti a dominante naturalistica

Provincia di Ascoli
Acquasanta Terme, Arquata del Tronto, Montegalfo, Montefortino, Amandola, Smerillo, Montefalcone

Appennino, S. Vittoria in Matenano, Montelparo, Montedinove, Montalto delle Marche, Monte Rinaldo, Monsanpietro Morico, Belmonte Piceno, Montottone, Ortezzano, Carassai, Cossignano, Ripatransone, Monte Vidon Combatte, Petritoli, Monte Giberto, Montefiore dell'Aso, Monterubbiano, Moresco, Lapedona, Campofilone, Massignano, Montemonaco, *Rotella, *Ascoli Piceno, *Castignano.

Provincia di Macerata

Castel Sant'Angelo, Ussita, Visso, Bolognola, Sarnano, Gualdo, Penna S. Giovanni, Monte S. Martino, Sant'Angelo in Pontano, San Ginesio, Ripe San Ginesio, Colmurano, Camporotondo di Fiastone, Cessapalombo, Pievebovigliana, Fiastra, Acquacanina, Fiordimonte, Pieve Torina, Muccia, Montecavallo, Serravalle dei Chienti, Sefro, Fiuminata, Pioraco, Apero, Poggio San Vicino, *Esanatoglia, *Matelica, *S. Severino Marche, *Cingoli, *Gagliole, *Serrapetrona, *Camerino.

Provincia di Ancona

San Paolo di Jesi, Staffolo, *Sassoferrato, *Fabriano, *Genga, *Serra S. Quirico.

Provincia di Pesaro

Borgo Pace, Castelbelci, Pennabilli, Carpegna, Frontino, Pietrarubbia, Montecopiolo, Monte Cerignone, Monte Grimano, Maiolo, San Leo, Apecchio, Cantiano, *Uditore, *Sassocorvaro, *Novafeltria, *S. Agata Feltria, *Piandimeleto, *Montecalvo in Foglia, *Urbino, *Monteciccardo, *Mombarcio, *Serrungarina, *Fossombrone, *Cagli, *Acqualagna, *Urbania, *Piobbico, *S. Angelo in Vado, *Frontone, *Serra S. Abbondio.

*Comuni con territorio compreso solo in parte tra gli ambienti a dominante naturalistica.

2.2. STRATEGIE TERRITORIALI INTERSETTORIALI

Il PIT individua come temi prioritari per promuovere all'interno del territorio regionale un più stretto coordinamento delle strategie di settore: *1. la coesione tra sistemi territoriali sovralocali; 2. il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati; 3. la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale; 4. la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura; 5. il consolidamento dei territori fragili; 6. il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione; 7. lo sviluppo dei territori transfrontalieri (tav. ST1).*

Il PIT definisce gli indirizzi generali per il coordinamento delle strategie territoriali e gli indirizzi specifici per ciascun tema.

2.2.0. Indirizzi generali

ST 1. Ruolo del territorio

Il PIT assume la tutela e il corretto uso delle risorse territoriali e ambientali come fondamento necessario per orientare le politiche comunitarie, nazionali, regionali, provinciali e comunali che hanno per oggetto il territo-

rio delle Marche.

Si intendono risorse territoriali l'insieme delle città e delle reti insediative, le reti infrastrutturali, il paesaggio nelle sue categorie costitutive delle strutture geomorfologiche, il patrimonio botanico-vegetazionale e il patrimonio storico-ambientale.

Si intendono risorse naturali: aria, acqua, suolo, ecosistemi della flora e della fauna.

ST 2. Coordinamenti intersettoriali

Per garantire un corretto uso delle risorse territoriali e ambientali e per assicurare la qualità e la sostenibilità delle azioni di sviluppo il PIT promuove il coordinamento su base territoriale delle politiche di settore ai vari livelli di riferimento per il governo del territorio.

ST 3. Primato della riqualificazione

Il PIT assume come prioritario l'obiettivo della conservazione e della riqualificazione delle risorse territoriali e ambientali esistenti, privilegiando le azioni per la loro manutenzione continua ed organizzata destinata non solo al mantenimento fisico delle risorse, ma anche del loro ruolo sociale e produttivo.

ST 4. Valutazione delle azioni di sviluppo

Al fine di valorizzare le risorse territoriali e ambientali regionali e in particolare di migliorare la funzionalità delle reti insediative, infrastrutturali e ambientali e di migliorare la mobilità delle persone e delle merci, il PIT promuove azioni di sviluppo di rilevanza strategica per il territorio regionale.

Per queste azioni e per le altre comunque in grado di generare effetti rilevanti di trasformazione delle risorse esistenti, il PIT generalizza il procedimento di valutazione preventiva degli effetti territoriali e ambientali.

2.2.1. Corpi territoriali regionali

STCORP 1. Definizione

I sistemi territoriali sovralocali, o corpi territoriali regionali, sono definiti come ambiti di connessione a rete degli ambienti locali. Operativamente sono riconoscibili come ambiti territoriali dove si manifestano in modo dominante le relazioni di interdipendenza di natura reticolare rispetto a quelle di polarizzazione. Le relazioni di interdipendenza sono misurate attraverso la ricostruzione dei flussi di spostamento residenza-lavoro a scala comunale.

STCORP 2. Interconnessioni tra corpi territoriali regionali

Il PIT promuove le interconnessioni tra i corpi territoriali, al fine di accrescere la competitività complessiva del sistema regionale.

In particolare prevede di favorire la coesione tra sistemi contigui; prevede anche di migliorare la coesione tra l'insieme dei corpi territoriali settentrionali, centrali, meridionali, agendo su spazi di tramite oggi fortemente carenti di connettività.

Il PIT, nella sua fase attuativa, approfondirà l'ipotesi formulata dallo studio del Centro Interuniversitario ASTAC di individuazione di corpi territoriali regionali, sulla cui base fornisce intanto una esemplificazione metodologica di proposta di assetto (tav. ST3).

STCORP 3. *Natura delle interconnessioni*

Le misure atte ad incentivare le connessioni possono essere di natura fisica e funzionale, in particolare con il potenziamento del livello di servizio delle reti infrastrutturali. Ma possono anche essere di sostegno allo sviluppo di relazioni tra reti di attori locali, attraverso intese finalizzate all'incremento della coesione tra sistemi locali. In questo senso i corpi territoriali esistenti e le loro connessioni previste si configurano come tipici ambiti territoriali in cui applicare le indicazioni del PRS, ovvero ambiti in cui l'azione pubblica è volta a mettere in rete soggetti sociali, economici e culturali, secondo le dimensioni programmatiche dei Programmi Obiettivo e della programmazione concertata.

2.2.2. Grandi infrastrutture

STINF 1. *Piano di Inquadramento delle Reti Infrastrutturali*

Il PIT intende contribuire al superamento della logica di programmazione delle infrastrutture caratterizzata dalla giustapposizione di elenchi settoriali di opere da realizzare. A questo scopo individua il *Piano di Inquadramento delle Reti Infrastrutturali* (PIR) il quale ha il compito di definire le scelte prioritarie per le opere di interesse regionale contemperando le esigenze di funzionalità delle reti con quelle di organizzazione e sviluppo dei territori interessati. Le opere di interesse del PIR sono definite dall'art.10, comma e, della L.R. n.34/1992: grandi strutture e linee di comunicazioni viarie, ferroviarie, marittime e aeree, centri di interscambio modale di persone e merci, le strutture portuali, annonarie e distributive, gli impianti a rete per l'energia e le telecomunicazioni, le sedi per i centri tecnologici e di altra natura.

STINF 2. *Contenuti del Piano*

Il Piano di Inquadramento delle Reti Infrastrutturali è uno strumento dinamico che tende a migliorare il coordinamento tra la pianificazione territoriale e la programmazione delle opere pubbliche.

Si articola in tre momenti fondamentali: *il bilancio sulle domande di infrastrutturazione; lo schema direttore delle reti; il sistema di valutazione.*

a. Il bilancio sulle domande ha per obiettivo di ordinare il processo di costruzione della domanda riportandolo ai tre livelli fondamentali di governo del territorio: regionale, provinciale, locale.

b. Lo schema direttore individua le linee di assetto delle reti infrastrutturali di interesse regionale e lo statuto delle diverse reti, nonché la tipologia degli interventi da privilegiare.

c. Il sistema di valutazione consente di valutare la priorità delle opere in particolare facendo riferimento al miglior rapporto costi-benefici, al miglior rendimento ambientale, alla maggiore capacità di strutturazione del territorio, alla coerenza con lo schema direttore delle reti e con la visione territoriale introdotta dal PIT.

STINF 3. *Schema direttore delle reti di mobilità*

Come primo contributo alla costruzione del Piano di Inquadramento delle Reti Infrastrutturali il PIT introduce uno schema direttore per le sole reti della viabilità e

delle ferrovie, anche al fine della ripartizione delle competenze tra livello statale, regionale e sub-regionale.

Lo schema assume i contenuti del D. Lgs. n. 461/99, che definisce la rete stradale nazionale e individua le reti di importanza nazionale, di importanza interregionale, di importanza regionale (**tav. ST4**).

Il Piano delle Infrastrutture di trasporto, previsto dall'articolo 10 della L.R. 45/98, individua puntualmente la rete viaria di interesse regionale sulla base della funzionalità complessiva, ne definisce gli standard qualitativi e dimensionali, nonché stabilisce il piano degli investimenti necessari per lo sviluppo ed il potenziamento della rete.

In conformità con quanto previsto dallo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo, i criteri guida dello schema direttore sono la promozione di una migliore accessibilità e la utilizzazione più efficace e sostenibile delle infrastrutture. In particolare sono:

- la gerarchizzazione delle reti in rapporto al loro ruolo funzionale e territoriale;
- la priorità del potenziamento e della riqualificazione dell'esistente rispetto alla realizzazione di nuovo impianto;
- la interconnessione tra le reti dei diversi livelli;
- il miglioramento della funzionalità delle reti attraverso azioni sui sistemi di gestione dei servizi piuttosto che sulla realizzazione di opere;
- la coerenza con gli atti di intesa interregionale, in particolare nel quadro della cooperazione della regione Marche con Umbria, Abruzzo, Toscana e Lazio.

Lo schema direttore assume come sfondo strategico un modello di mobilità sostenibile, qualificata dalla integrazione tra reti (viabilistiche, ferroviarie, marittime e aeree) e nodi di scambio (snodi della grande viabilità, stazioni, porti, aeroporti, interporti).

STINF 4. *Rete ferroviaria nazionale*

Lo schema direttore riconosce ferrovie di importanza nazionale la linea Adriatica e la linea trasversale Falconara – Orte.

Per la prima, in coerenza con quanto previsto nell'ambito del Corridoio Adriatico, con riferimento allo studio di fattibilità approvato dai Presidenti delle Regioni adriatiche il 2/12/1999, al fine di incrementare la velocità di trasporto e di trasferire quote di traffico dal sistema su gomma a quello su ferro, si prevedono interventi di ammodernamento, di adeguamento di sagoma delle gallerie e di eliminazione di punti critici. Inoltre si segnala la opportunità di reinfrastrutturare i nodi di cerniera con le reti locali, per cogliere appieno le potenzialità offerte dal potenziamento del servizio.

In particolare si prevede di potenziare il telaio ferroviario a supporto del territorio urbano di Ancona, con la integrazione dei servizi di trasporto autobus-treno e anche con un possibile nuovo passante ferroviario locale.

STINF 5. *Reti ferroviarie regionali*

Si riconoscono come ferrovie di importanza regionale la linea Civitanova-Macerata-Castelraimondo-Albacina, la linea Fabriano-Sassoferrato-Pergola e la linea Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli. Per queste linee si prevede una decisa azione di recupero funzionale con interventi di miglioramento della infrastruttura e del servizio.

L'obiettivo è di rilanciare il trasporto ferroviario a servizio degli ambienti locali e dei sistemi territoriali sovralocali, nel quadro di una più complessiva strategia di promozione del Trasporto Rapido Vallivo e Costiero. In particolare si prevede prioritariamente di elevare il livello di servizio della tratta Civitanova-Macerata-Tolentino-San Severino, al fine di migliorare la accessibilità dei centri urbani.

Per le tratte Castelraimondo-Matelica-Albacina e Fabriano-Sassoferrato-Pergola la riqualificazione del servizio ferroviario va inquadrata nell'ambito delle strategie di valorizzazione turistica e ambientale del sistema appenninico e in particolare del canale integrato di infrastrutture previsto a supporto del Corridoio Ambientale Appenninico.

Per la linea Ascoli-Porto d'Ascoli è possibile ipotizzare il potenziamento e l'elettrificazione, anche ai fini di un utilizzo come metropolitana di superficie.

E' necessario procedere al rapido utilizzo dei fondi previsti dalla tabella B allegata alla legge 23 dicembre 1999, n. 488 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato", per lo studio di fattibilità della tratta ferroviaria Ascoli-Antronico.

STINF 6. *Ruolo delle stazioni*

Tanto per le linee di importanza nazionale che per quelle regionali si prevede di coordinare strettamente la pianificazione urbanistica con quella dei trasporti e in particolare di avviare una strategia di riorganizzazione e sviluppo delle strutture insediative locali a partire dalla utilizzazione massima delle stazioni ferroviarie, assunte come nodi intermodali catalizzatori di funzioni urbane e attivatori della riqualificazione urbana.

STINF 7. *Rete viaria di importanza nazionale*

a. Lo schema direttore riconosce di importanza nazionale il grande telaio costituito longitudinalmente dalla Autostrada A 14, di valenza europea nell'ambito del Corridoio plurimodale Adriatico, e dalla SS 16 adriatica, e trasversalmente dalle seguenti direttrici e connessioni:

- E 78 e 73bis, asse di collegamento Fano-Siena-Grosseto;
- SS 76, Vallesina, per il collegamento veloce Ancona-Perugia;
- SS 77, Val di Chienti e suo raccordo autostradale, di collegamento tra Civitanova-Macerata e Foligno;
- SS 4 e tangenziale di Ascoli di collegamento tra Porto d'Ascoli ed Ascoli;
- SS. 4 Ascoli - Rieti - Roma;
- Asse attrezzato del porto di Ancona;
- SS 81 di collegamento tra Ascoli Piceno e Teramo.

Così configurato, il telaio rinvia la chiusura delle sue maglie principali all'esterno del territorio regionale e in particolare alla direttrice longitudinale E45 e, più all'interno, alla SS 3 Flaminia nel tratto umbro. Questa soluzione deve dunque trovare ratifica in un atto di intesa che coinvolge la Regione Umbria oltre che il ministero dei Lavori Pubblici e l'Anas.

b. Per il potenziamento dei rapporti nord-sud regionali e sovraregionali, il PIT, in coerenza con il Piano regionale dei Trasporti e con riferimento al Progetto di fattibilità per il Corridoio Adriatico, rappresenta la diffusa esigenza

della terza corsia per l'autostrada A 14, rinviando la valutazione delle problematiche connesse all'adeguamento dell'attuale tracciato a specifici approfondimenti territoriali nell'ambito dello studio per il Corridoio Adriatico. Il PIT segnala comunque l'esigenza di trasferire quanto prima il traffico pesante sulla A14 per tutto l'anno e di individuare tracciati alternativi per i centri più congestionati.

Inoltre si suggerisce di potenziare le connessioni tra i nodi autostradali e i nodi delle reti locali, mirando anche in questo caso ad una decisa azione di reinfrastrutturazione dei punti di snodo necessari a migliorare l'efficienza territoriale del Corridoio Adriatico. Si segnala infine la esigenza di approfondire fin d'ora lo studio delle possibili soluzioni per l'attraversamento del territorio fortemente urbanizzato tra Fano e Pesaro, al fine di garantire la compatibilità tra esigenze locali e funzionalità del Corridoio. Si tratta di rendere compatibili le legittime esigenze di allontanamento della viabilità autostradale con le soluzioni complessive di assetto del Corridoio Adriatico.

c. Per la E78 si prevede il completamento garantendo per quanto possibile la compatibilità ambientale e soprattutto evitando che l'entrata in esercizio dei nuovi tronchi funzionali scarichi sulla SS 73 bis un volume di traffico assolutamente insostenibile.

d. La SS 76 Vallesina è la direttrice a scorrimento veloce ad alta priorità per la Regione Marche anche per la sua funzione di sbocco dell'Umbria sul porto di Ancona. Di questa strada si richiede un rapido completamento soprattutto per il tronco previsto nel versante umbro, garantendo, per quanto possibile, la compatibilità ambientale.

e. Per la SS 77, Val di Chienti, si prevede il completamento, con particolare attenzione al rispetto dei delicati contesti ambientali attraversati.

Si rinvia alla fase progettuale la definizione delle caratteristiche tipologiche degli interventi, le quali dovranno tenere in debito conto le esigenze dei territori interessati e le problematiche determinate dal recente terremoto.

f. Per la SS 4, Salaria, si prevedono interventi di adeguamento e di miglioramento della funzionalità e della sicurezza, garantendo comunque laddove possibile il ripristino della continuità dei corridoi ambientali appenninici, con interventi sistematici atti a consentire lo scorrimento veloce ed agevole lungo la direttrice Rieti-Roma.

STINF 8. *Rete viaria di importanza interregionale*

Si individuano come strade di importanza interregionale:

- la direttrice Rimini-Novafeltria-S.Sepolcro (attuale SS 258) "Valmarecchia";
- la direttrice "Settempedana" (attuale SS 361) più SS 77 e 571 da Macerata a Portorecanati;
- la direttrice Arquata del Tronto - Norcia - Spoleto (attuale strada delle tre valli), nell'ambito dell'itinerario che si prolunga fino a Todi, Orvieto, Pitigliano, Orbetello, con caratteristica di strada parco.

Per tutte le strade di importanza interregionale si prevedono interventi di adeguamento funzionale.

STINF 9. *Rete viaria di importanza regionale*

Sono considerate strade di interesse regionale:

- statale 4 - Porto D'Ascoli-Ascoli Piceno (vecchia strada);
- statale 433-Pedaso-Comunanza;
- statale 210-Porto S.Giorgio-Fermo-Amandola;
- Fermo-Montegrano-Civitanova;
- statali 485, 77 (vecchia strada)-Porto Civitanova-Piediripa-Tolentino-Muccia;
- statale 209-Muccia-Visso;
- statale 78 - Sforzacosta-Amandola-Comunanza-SS 4 Ascoli Piceno (tratto di pedemontana);
- statali 77, 361-Sforzacosta-Macerata-Osimo-Ancona;
- statale 362-Macerata-Filottrano-Jesi;
- statale 502-Jesi-Cingoli-S.Severino-Caldarola-SS 78 (S. Ginesio);
- statale 76 -Falconara-Jesi-Fabriano;
- statale 360-Senigallia-Sassoferrato-Passo Scheggia;
- Fabriano-Sassoferrato-Cagli;
- statale 424-Marotta-Pergola-Cagli;
- statale 3 -Fano-Fossombrone-Acqualagna-Cagli-Cantiano-direzione Foligno;
- statale 257 -Acqualagna-dir. Apecchio;
- statale 423-Pesaro-Urbino;
- Urbina-SS. 257 (Acqualagna);
- S.Angelo in Vado-Carpegna (tratto di pedemontana);
- collegamento Carpegna - E45 (da approfondire progettualemente) (tratto di pedemontana);
- SS 256 "mucce" di collegamento Muccia-Cerreto (tratto di pedemontana);
- SS 452 "della Contessa", di collegamento della SS 3 (Pontericcioli) con la SS 219 (Gubbio).

La rete viaria di importanza regionale è costituita generalmente dalle strade statali non comprese nella rete di importanza nazionale, così classificata dal D.Lgs n. 461/99.

a. Si evidenzia il ruolo dell'Asse Pedemontano, che viene inteso come il raccordo di un insieme di tronchi dalle differenti caratteristiche tecniche e funzionali, commisurati alla diversità dei contesti ambientali e di sviluppo attraversati.

In particolare va previsto un adeguamento funzionale, anche con eventuali revisioni del tracciato, del tratto di collegamento tra la SS 4 Salaria e la SS 77 Val di Chienti, soprattutto nel tronco Comunanza - imbocco SS4, nonché della SS 433 Pedaso-Comunanza, con particolare attenzione alle esigenze di compatibilità ambientale.

Un significativo miglioramento del livello di servizio può invece essere previsto per il tratto compreso tra la SS 77, all'altezza di Muccia, e la SS 76 Vallesina, in prossimità di Albacina, per il ruolo di supporto al sistema industriale locale che la strada assume in questo contesto.

Il tratto Fabriano-Sassoferrato-Cagli pone l'esigenza di migliorare e adeguare il tracciato viario esistente, agendo in particolare sulla connessione Serra S.Abbondio-Acquaviva in modo da rispettare le compatibilità con l'ambiente storico-naturale di elevato valore.

Infine problemi di particolare delicatezza per il miglioramento della viabilità nel rispetto dell'ambiente e delle condizioni di rischio idrogeologico si pongono nell'attraversamento del Montefeltro e in specie del tratto che da Carpegna dovrebbe confluire sulla E 45. Per quest'ultimo tratto si dovranno prevedere interventi che non mettano a repentaglio le risorse esistenti di elevato valore storico e naturalistico.

b. Per la statale n. 210 va previsto un adeguamento funzionale, anche con eventuali revisioni del tracciato, secondo l'atto deliberativo adottato dalla provincia di Ascoli Piceno n. 23 del 25 marzo 1999, a partire dal previsto casello autostradale di Porto Sant'Elpidio fino ad Amandola, per garantire una migliore funzionalità dei collegamenti con l'entroterra e con il parco nazionale dei Monti Sibillini.

c. Un secondo tema da approfondire con la stessa metodologia, cioè di considerare una direttrice viaria composta di tronchi locali dalle caratteristiche anche assai diverse tra loro in ragione dei contesti attraversati, riguarda le connessioni tra corpi territoriali segnalati in precedenza e che in particolare rinviano alla integrazione tra distretti industriali contigui (vedi STCORP 2 e STCORP3).

Questa viabilità, per la delicatezza dei problemi di natura ambientale che pone, deve venire studiata in modo concertato tra Regione e Province interessate, in particolare per la direttrice "mezzina" tra la SS 210 e la SS 4, per il collegamento tra la SS 485 e la SS 360, e infine per l'aggiramento del nodo di Ancona.

Al tempo stesso, la viabilità in questione dovrà diventare occasione di concertazione tra esigenze territoriali ed esigenze economico-funzionali in sede di definizione del progetto di interesse europeo "Corridoio Adriatico", anche al fine del decongestionamento della fascia costiera e di un eventuale arretramento del tracciato autostradale.

In linea generale, si ravvisa l'opportunità di realizzare una migliore interconnessione tra gli autoporti, l'interporto ed i centri di servizio dei diversi distretti produttivi previsti nella fascia collinare retrostante la costa.

Si ravvisa, inoltre, l'opportunità di migliorare la funzionalità del nodo di Ancona attraverso una bretella d'aggiramento che tenga conto anche della previsione del passante ferroviario (vedi STINF 4).

d. Un ulteriore tema da approfondire è il decongestionamento dell'attraversamento autostradale del territorio di Pesaro e di Fano, che dovrà diventare occasione di concertazione tra esigenze territoriali ed esigenze economico-funzionali in sede di definizione del progetto di interesse europeo "Corridoio Adriatico".

Si ravvisa, comunque, l'opportunità di individuare una soluzione appropriata che non potrà essere rinviata al solo sviluppo della viabilità di livello urbano.

STINF 10. *Infrastrutture per la logistica*

Il PIT conferma le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti di un Centro Intermodale a Jesi, integrato da una struttura complementare di livello interregionale nella bassa valle del Tronto e da un sottosistema di "aree di sosta e scambio" attrezzate e vigilate presso Civitanova e Fano.

Tale articolazione dovrà essere congruente con le scelte delle FS s.p.a. per quanto riguarda la delocalizzazione degli scali merci. Si ritiene peraltro indispensabile approfondire la conoscenza della domanda di servizio logistico in particolare per i distretti industriali, attraverso una ricerca di base promossa dalla Regione e da aggiornare continuamente.

STINF 11. Infrastrutture per l'ambiente

Il PIT assume la difesa del suolo e le reti ambientali come opere infrastrutturali indispensabili per lo sviluppo sostenibile della regione, opere altrettanto importanti di quelle intese tradizionalmente come infrastrutture. In questa prospettiva sono da ritenersi infrastrutture anche i parchi, le aree protette e i corridoi ambientali, che non devono essere considerati come zone di semplice tutela, ma come patrimonio che richiede una gestione attiva e coordinata degli investimenti, delle realizzazioni e delle manutenzioni.

La difesa del suolo dovrà privilegiare la prevenzione piuttosto che le azioni di natura remediale. A questo scopo, per far fronte ai fenomeni di dissesto idrogeologico, di squilibrio idraulico-idrografico, di erosione della costa, nonché ai processi di alterazione e deterioramento della qualità delle risorse idriche di fondovalle e collinari, che rappresentano problemi rilevanti per la regione Marche, si dovrà agire con il coordinamento delle strategie territoriali-urbanistiche e delle strategie di prevenzione dei rischi, non essendo realistica né auspicabile una politica di difesa affidata alla sola realizzazione di opere fisiche e funzionali.

STINF 12. Infrastrutture per l'accesso alle informazioni

Il PIT assume la rapida diffusione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) per l'accesso alle informazioni come prospettiva strategica per lo sviluppo del territorio marchigiano.

La disponibilità di infrastrutture telematiche rappresenta un fattore critico per la realizzazione di politiche di coesione dei sistemi locali, consente la creazione di nuovi servizi per il sistema socio – economico regionale, allarga la dimensione della competizione, promuove nuove attività e nuovo lavoro, avvia la regione verso la società del conoscere, rendendo possibile il cambiamento flessibile.

Il PIT, prendendo atto dello stato avanzato di realizzazione della Rete Telematica della Regione Marche (**tav. ST4bis**), ne segnala l'importanza per il sistema regionale, poiché rappresenta non solo una infrastruttura di comunicazione ad elevata funzionalità, ma soprattutto perché suggerisce una modalità efficace per la riorganizzazione dei rapporti tra le diverse tipologie di sistemi locali della regione (sia per i flussi interni, che per quelli con l'esterno).

In questa prospettiva il PIT raccomanda di organizzare la domanda e la gestione delle reti di accesso locali, promuovendone il raccordo con la Rete Telematica Regionale.

STINF 13. Infrastrutture di supporto agli ambienti locali

Il PIT promuove la realizzazione ed il miglioramento delle reti infrastrutturali di supporto al funzionamento degli ambienti locali, con particolare riferimento alle reti per la mobilità di persone e merci.

Rinvia alle Province il compito di organizzare la domanda e di pianificare le azioni necessarie per il suo soddisfacimento, nelle modalità previste all'interno del Piano di Inquadramento delle Reti Infrastrutturali di cui a STINF 2.

STINF 14. Completamento delle opere avviate

Il PIT riconosce l'esigenza prioritaria di portare a rapido completamento le grandi opere avviate, curando la loro integrazione con le previsioni di assetto del territorio introdotte dal piano stesso, con riferimento alla visione guida, alle strategie intersettoriali ed ai cantieri progettuali.

2.2.3. Attrezzature e servizi regionali

Il PIT individua le attrezzature e i servizi di importanza regionale e le condizioni per una loro corretta localizzazione rispetto al sistema della mobilità.

Sono da considerarsi attrezzature di interesse regionale i nodi delle reti di mobilità di importanza regionale (porti regionali, stazioni ferroviarie, interporti e autoporti, caselli autostradali), le strutture ospedaliere superiori, le strutture preposte alla protezione civile, le sedi di istruzione universitaria, i grandi centri commerciali, i centri espositivi, i poli di interesse turistico, quelli di interesse scientifico e tecnologico, i parchi e le aree protette regionali, i centri agroalimentari, gli impianti tecnologici e di trasporto dell'energia.

Coerentemente con i caratteri di flessibilità e processualità delle scelte che lo informa, il PIT non determina fin d'ora la natura delle attrezzature da realizzare nel futuro e la loro distribuzione nello spazio. Definisce tuttavia i requisiti prestazionali di accessibilità che devono venire soddisfatti per le nuove localizzazioni nell'obiettivo di ridurre gli spostamenti su mezzi di trasporto individuali a favore di una mobilità ambientalmente sostenibile (**tav. ST5**).

STASR 1. Coerenze localizzative

Si assume che le attrezzature di importanza nazionale risultino direttamente accessibili tramite la rete viaria e ferroviaria di importanza nazionale e che le attrezzature di importanza regionale risultino accessibili attraverso almeno la rete di mobilità di importanza regionale. Al riguardo si osserva una situazione da migliorare soprattutto per quanto riguarda i porti di Ancona, San Benedetto e Pesaro, gli insediamenti universitari, in particolare di Urbino e Camerino, le sedi fieristiche, le accessibilità reciproche tra aeroporto, interporto e porto nel territorio anconetano.

STASR 2. Profili di accessibilità

Si individuano tre situazioni localizzative in funzione delle prestazioni di accessibilità da garantire per le attrezzature di nuovo impianto:

- A. siti a prevalente accessibilità con trasporto pubblico, con riferimento alle reti ferroviarie e la rete principale del Trasporto Pubblico Locale;
- B. siti con buona accessibilità per il trasporto pubblico e privato, con riferimento almeno alle reti secondarie di Trasporto Pubblico Locale e alla viabilità principale;
- C. siti con buona accessibilità per il trasporto privato, con riferimento ai maggiori assi della viabilità regionale e provinciale.

STASR 3. Tipologie di domanda

Si individuano tre situazioni significative per la domanda di accessibilità:

- a. Attrezzature e servizi ad elevato numero di addetti e/o visitatori, che non richiedono particolari impegni per la logistica;
- b. Attrezzature e servizi con un numero medio di addetti e/o visitatori, che sono relativamente dipendenti dal trasporto su gomma;
- c. Attrezzature e servizi con un basso numero di addetti e/o visitatori, fortemente dipendenti dal trasporto su gomma.

STASR 4. *Requisiti prestazionali*

Si prevede che alle tipologie di domanda a) debbano corrispondere siti di categoria A; che alle tipologie di domanda b) debbano corrispondere siti di categoria B; e che infine alle tipologie di domanda c) debbano corrispondere siti di categoria C.

STASR 5. *Standard di riferimento*

Al fine di facilitare la interpretazione dei requisiti prestazionali, il PIT approfondirà in fase attuativa la individuazione dei profili di accessibilità e delle tipologie di domanda, offrendo standard di riferimento e indicazioni di guida per la verifica della corretta localizzazione delle nuove attrezzature e servizi di interesse regionale.

Il PIT rinvia alle Province il compito di definire gli standard di riferimento per le attrezzature di interesse provinciale e locale.

2.2.4. Ambienti della storia e della natura

Il PIT assume la rete dei centri storici e degli ambienti a dominante storico-naturalistica come fattori primari di strutturazione del territorio regionale al pari delle grandi reti infrastrutturali. Obiettivo del PIT è di consolidare e di incentivare la loro funzione di nodi determinanti della organizzazione insediativa e della qualità ambientale complessiva dello spazio regionale, opponendosi ai processi di decadimento di ruolo e di senso che li stanno minacciando in conseguenza dell'emergere di nuove forme insediative e nuove forme della produzione.

All'interno di questa prospettiva il PIT propone di agire soprattutto sulle loro connessioni alla grande scala, lasciando ai piani territoriali provinciali e ai piani urbanistici comunali il compito di approfondire le relazioni con i territori di appartenenza.

STBCA 1. *Reti storico-ambientali integrate*

In conformità con quanto previsto dallo Schema di sviluppo dello spazio europeo, in materia di "gestione prudente e sviluppo del patrimonio naturale e culturale", il PIT propone di superare la concezione puntuale o areale dei luoghi di interesse storico, ambientale e paesaggistico a favore di una loro reintegrazione in trame continue e reticolari distribuite su tutto il territorio regionale.

Il connettivo che mette in rete i singoli episodi sarà fatto soprattutto di *greenways* intese come corridoi ambientali che integrano gli spazi della storia e della natura con quelli destinati al tempo libero e al turismo. Ma anche di relazioni immateriali, come quelle che collegano i siti della cultura attraverso le reti telematiche accessibili al pubblico.

STBCA 2. *Gerarchia dei corridoi ambientali*

Il PIT definisce un quadro di coerenza globale per le politiche di protezione e di valorizzazione degli spazi naturali e per il tempo libero della regione.

A tal fine individua i grandi corridoi ambientali di interesse regionale che integrano le previsioni del PPAR vigente al fine di realizzare le connessioni dei grandi spazi verdi, aree protette e parchi di scala regionale. Rinvia alle Province e ai Comuni il compito di completare il disegno della trama verde regionale arricchendolo delle articolazioni locali e delle penetrazioni all'interno delle città esistenti. Le previsioni relative alla istituzione dei corridoi ambientali non comportano necessariamente vincoli aggiuntivi rispetto a quelli già introdotti con il PPAR. Sono infatti da considerarsi occasioni per una cura attiva delle risorse ambientali esistenti, da affidare a misure idonee di gestione e di valorizzazione dell'esistente, piuttosto che a provvedimenti di difesa passiva.

In particolare i corridoi ambientali vengono considerati come opere infrastrutturali, da regolare secondo le logiche di programmazione, realizzazione e gestione proprie delle opere pubbliche.

STBCA 3. *Rete ambientale regionale*

Il PIT individua come telaio portante per le grandi connessioni storico-naturalistiche la direttrice appenninica, i principali fondo valle fluviali, la direttrice costiera. Le direttrici appenninica e adriatica si connettono attraverso i corridoi ambientali realizzati lungo i fondo valle fluviali (**tav. ST6**).

Si prevedono due tipologie di corridoi ambientali trasversali: "di riequilibrio", ovvero i fondo valle caratterizzati dalla compresenza degli ambienti fluviali con rilevanti attività produttive industriali e insediative; "di salvaguardia", ovvero i fondo valle ancora relativamente poco compromessi e a forte vocazione ambientale e turistica.

a. *corridoi di riequilibrio*

Sono previsti lungo i fiumi Metauro, Esino, Chienti, Tronto. Questi corridoi ambientali sono oggetto di specifici "cantieri progettuali PIT", che hanno per obiettivo il ripristino della compatibilità tra riqualificazione ambientale e sviluppo produttivo.

b. *corridoi di salvaguardia*

Sono disposti lungo i fiumi Foglia, Misa, Musone, Potenza, Tenna e Aso. Realizzano direttrici di connessione tra ambiente costiero e ambiente montano, offrendosi come supporto privilegiato al turismo culturale e ambientale variamente combinato con le prospettive di sviluppo locali. In questi contesti le strategie di sviluppo dei diversi settori produttivi, dei servizi e delle infrastrutture dovranno essere attentamente verificate sotto il profilo della sostenibilità ambientale. In particolare:

- b1. il corridoio da Pesaro a Sassocorvaro configura un significativo itinerario di accesso alla regione del Montefeltro ed ai suoi preziosi paesaggi naturali e culturali;
- b2. il corridoio Senigallia-Arcevia-Sassoferrato, dove incontra la ferrovia pedemontana per Fabriano, si presta a fungere da itinerario di accesso al Parco di Monte Cucco;

b3. il corridoio Numana-Osimo-Cingoli-Apiro ricostituisce la continuità di un ambiente vallivo che è ancora integro, ma profondamente trasformato nella parte terminale dal lago artificiale di Castreccioni;

b4. il corridoio Porto Recanati - San Severino - Castelraimondo ripropone l'antico itinerario di ingresso nelle Marche attraverso la via settempedana per il passo del Cornello;

b5. il corridoio Porto S. Elpidio- Amandola, caratterizzato nella zona costiera da una interessante realtà produttiva, nel contempo realizza una naturale via di accesso al Parco Nazionale dei Monti Sibillini, offrendo anche la opportunità di un riuso a fini turistici del tracciato dell'ex ferrovia che risale la valle del Tenna;

b6. il corridoio che da Pedaso risale verso l'Appennino attraversa un'area ancora sostanzialmente integra nei suoi valori ambientali e paesaggistici, pur con presenze produttive importanti, riconosciuta nella visione di guida del PIT come una importante connessione tra sistemi ambientali dell'entroterra e della costa. In questo contesto il corridoio fluviale dell'Aso si candida a diventare un itinerario di supporto alla conoscenza di paesaggi naturali e culturali tradizionali delle Marche.

STBCA 4. Reti ambientali locali

Il PIT indica alle Province la opportunità di integrare la rete ambientale regionale con reti locali, da realizzare in particolare lungo i sistemi fluviali secondari che confluiscono sui corridoi ambientali di importanza regionale. Su queste reti locali dovrebbero per quanto possibile appoggiarsi le previsioni relative agli spazi destinati a verde dai Piani Regolatori Comunali.

STBCA 5. Reti di insediamenti storici

Con riferimento anche alla riqualificazione degli accessi dai corridoi ambientali di fondo valle, il PIT prevede di incentivare le misure di sostegno alla conservazione e alla rivitalizzazione degli insediamenti storici minori disposti sui rilievi collinari.

Obiettivo generale è la creazione di strutture integrate a diverse scale territoriali, al fine di collegare a rete insediamenti storici, parchi, aree archeologiche, musei, biblioteche, teatri e altri luoghi della cultura, ricorrendo anche ad intese e patti d'area.

a. Si dovrà intervenire in particolare a favore dei centri storici in via di spopolamento facilitando l'insediamento di funzioni attrattive e il superamento della monofunzionalità residenziale.

b. Dovrà in generale venire elevata la accessibilità attraverso mezzi pubblici e privati, in particolare realizzando adeguati parcheggi scambiatori in prossimità dei centri.

c. Si dovranno promuovere le funzioni di accoglienza e di servizio per i centri che possono rappresentare mete per il turismo culturale e ambientale.

d. Saranno comunque da perseguire in via prioritaria le azioni di recupero e valorizzazione dei centri che versano in difficoltà.

Al riguardo appare opportuno ricorrere ad intese programmatiche e strumenti di intervento di natura integrata, applicati alla riqualificazione sociale, economica, culturale e urbanistica dei nuclei storici. Attraverso strumenti di questo tipo possono attivarsi progetti

locali di sviluppo da finanziare prioritariamente quali "laboratori sperimentali" anche ricorrendo alla Direttiva Comunitaria n. 2228/97 in materia di beni culturali.

2.2.5. Territori fragili

Si definiscono territori fragili quei territori che appaiono indeboliti dai processi economici e sociali in corso oppure esposti a dinamiche ambientali sfavorevoli oppure ancora a calamità naturali e sismiche (**tav. ST7**).

Per questi territori il PIT formula alcuni indirizzi di coordinamento delle strategie, segnalando comunque la necessità di particolari approfondimenti in sede di pianificazione territoriale provinciale e di pianificazione urbanistica locale.

STFRAG 1. *Fragilità economico-sociali*

Sono da considerare in prima approssimazione territori di fragilità economico sociale gli ambienti riconosciuti a dominante naturalistica. Per questi territori il PIT incentiva forme di economia vocazionale che mettano a frutto le risorse endogene e le specificità degli ambienti locali di sviluppo.

STFRAG 2. *Azioni per le aree a fragilità economico-sociale*

Le strategie proposte riguardano in generale la proposizione di nuovi usi del territorio rurale e montano con lo sviluppo di nuove attività produttive, tra cui l'agriturismo, le coltivazioni biologiche, la forestazione anche produttiva, il presidio ambientale, la conservazione dei biotopi.

Saranno da incentivare in particolare:

a. sviluppo delle *funzioni pertinenti* rispetto alla natura e alle potenzialità di questi particolari ambienti locali e comunque in generale delle attività agricole e zootecniche da salvaguardare prioritariamente;

b. *difesa e valorizzazione del territorio agricolo*, promuovendo azioni a favore della specializzazione e della riconversione produttiva anche in senso biologico delle aziende agricole locali e disincentivando con fermezza la proliferazione edilizia;

c. previsione di *azioni di infrastrutturazione leggera* che, compatibilmente con le istanze della sostenibilità ambientale, contribuiscano ad elevare le condizioni di accessibilità fisica e di vivibilità locale, ricorrendo anche alle moderne tecnologie telematiche per la erogazione di servizi e per il lavoro a distanza;

d. sostegno alle attività di *recupero del patrimonio edilizio esistente*, favorendo in particolare il miglioramento delle prestazioni nelle zone a rischio sismico anche con programmi e incentivi specifici;

e. ripristino e potenziamento delle attività di *manutenzione ambientale*, soprattutto nelle aree in abbandono, per le quali sono da prevedere specifici incentivi economici e finanziari per mantenere attive le funzioni di presidio ambientale;

f. predisposizione di un contesto operativo adeguato per promuovere credibili *progetti locali di sviluppo* da recepire nel piano e da valorizzare con il sostegno dei fondi comunitari.

STFRAG 3. Fragilità ambientali

La difesa del suolo viene concepita come infrastrutturazione del territorio alla stregua delle altre opere e servizi pubblici convenzionali.

In questa prospettiva il PIT contribuisce ad individuare, di concerto con le amministrazioni competenti, gli interventi adeguati per la difesa del suolo che dovranno essere recepiti dal Piano di Inquadramento delle Reti Infrastrutturali di cui al precedente punto STINF 2.

Le aree di fragilità ambientale sono individuate secondo quanto previsto dall'art.2 della L.R. n.11 del 1996, comma 2, "Disciplina delle attività e degli interventi in materia di protezione civile" e dagli altri strumenti normativi nazionali e regionali in materia di difesa del suolo.

STFRAG 4. Misure di prevenzione

Per le aree considerate di fragilità ambientale il PIT prevede le seguenti misure che verranno messe a punto nella fase di attuazione:

a. emanare regole e direttive per un corretto uso del suolo nei territori esposti al rischio di frane, alluvioni, erosione e altri rischi di calamità, in particolare definendo di concerto con i PTC provinciali i criteri attraverso cui valutare preventivamente l'impatto territoriale e ambientale degli interventi per le opere che comportano una trasformazione significativa delle risorse naturali esistenti;

b. incentivare le possibili *delocalizzazioni di manufatti, infrastrutture e altri usi del suolo meno difendibili nelle situazioni di più elevato rischio di calamità* e sperimentare il ricorso a meccanismi di difesa indiretta per le altre situazioni a minor rischio.

2.2.6. Territori a forte frequentazione

Nei territori a forte frequentazione la pianificazione deve farsi carico del problema di compatibilità tra le pressioni insediative e la capacità di carico degli ambienti locali, in termini sia ecologici che urbanistici e infrastrutturali (**tav. ST8**).

Per questi territori, che riguardano soprattutto la fascia costiera e le maggiori valli fluviali dove sono andati addensandosi recentemente i processi di sviluppo urbano e produttivo, il PIT formula alcuni indirizzi di coordinamento delle strategie, segnalando comunque la necessità di particolari approfondimenti in sede di pianificazione territoriale provinciale e di pianificazione urbanistica locale.

STFREQ 1. La costa

Il PIT considera prioritaria la riqualificazione integrata della costa, con l'obiettivo di mettere in valore la diversità degli ambienti locali che la caratterizzano e di perseguire uno sviluppo ecosostenibile.

A questo scopo il PIT individua come obiettivi prioritari il decongestionamento delle situazioni di maggior carico delle strutture insediative e ambientali esistenti, la riqualificazione dell'offerta per il turismo, il miglioramento della mobilità locale, la rigenerazione ambientale degli spazi aperti.

STFREQ 2. Delocalizzazione dei detrattori

Il PIT promuove la *conoscenza delle situazioni di insostenibilità ambientale* che devono essere affrontate con soluzioni congiunte dal PIT, dal PTC provinciale e dai PRG comunali.

In particolare raccomanda la delocalizzazione dei detrattori ambientali e delle altre attività incongrue con l'obiettivo della riqualificazione turistica e insediativa della costa. A questo riguardo suggerisce in particolare di favorire la delocalizzazione verso la fascia interna collinare di campeggi, di altre strutture di ricettività e di impianti a servizio del turismo balneare, anche agendo sul sistema della mobilità pubblica e privata al fine di elevare la accessibilità tra costa e aree interne. Inoltre raccomanda di agevolare il trasferimento verso opportune aree dell'interno, da individuare tenendo conto della valutazione ambientale strategica, delle strutture industriali e produttive incompatibili con gli obiettivi di sostenibilità ambientale.

STFREQ 3. Rigenerazione ambientale

Il PIT promuove la rigenerazione ambientale della fascia litoranea, mirando a migliorare lo stato delle spiagge, a ripristinare laddove possibile il paesaggio originario e comunque a estendere per quanto possibile la rinaturalizzazione dell'esistente. Un contributo determinante in questa prospettiva può provenire dal *riuso delle aree del demanio marittimo*, per il quale il PIT propone una esplicita finalizzazione del piano di settore di cui all'art.6 della legge 494/93.

Obiettivo di fondo delle strategie della rigenerazione ambientale è di configurare un corridoio ambientale costiero, di importanza regionale, concepito come connettivo dei luoghi ad alta valenza ambientale, paesistica, storica e culturale disposti lungo la direttrice costiera.

STFREQ 4. Nuove centralità

Il PIT ritiene necessario regolare la formazione di nuove centralità locali, evitando l'eccessivo appesantimento dovuto alle grandi strutture commerciali e produttive distribuite lungo le strade mercato e facilitando invece lo sviluppo di strutture ad elevata qualità e di veri e propri *poli di eccellenza* per il tempo libero e per i servizi al turismo. A questo scopo raccomanda in particolare di cogliere le opportunità esistenti nel retroterra dei porti turistici, che da attrezzature separate dovranno diventare quanto più possibile cerniere di snodo tra le funzioni associate alle percorrenze marittime anche transfrontaliere e le funzioni proprie delle città portuali.

STFREQ 5. Città diffusa

Il PIT riconosce la necessità di migliorare la rete infrastrutturale esistente, potenziando soprattutto la rete locale delle comunicazioni viarie e della mobilità pubblica. Per evitare gli sprechi e le incongruenze dovute ad azioni puntuali, si richiede di razionalizzare con un disegno unitario l'insieme di piccole opere programmate localmente, curando in particolare la qualità della loro progettazione e la valutazione di efficacia nei confronti della funzionalità delle reti.

STFREQ 6. Corridoi intensivi di transito pubblico

Al fine di migliorare la accessibilità della città diffusa, si prevede di incentivare la formazione di *corridoi di trasporto pubblico intensivo* su ferro e su gomma, assumendoli come catalizzatori della riorganizzazione insediativa. Insieme ai corridoi di trasporto si prevedono *corridoi ambientali integrati* da realizzarsi in particolare lungo le fasce fluviali. Tali corridoi sono ordinati gerarchicamente in funzione della rete di interesse regionale, provinciale e locale.

STFREQ 7. Centralità secondarie

Il PIT raccomanda di coordinare la pianificazione urbanistica locale e la programmazione del Trasporto Pubblico Locale, assecondando lo *sviluppo di nuove centralità*, in prossimità dei nodi delle reti di mobilità pubblica e privata (vedi STASR 4) e in particolare laddove è possibile realizzare interconnessioni tra le diverse reti.

A tal fine suggerisce di potenziare e riqualificare l'uso del suolo nelle aree circostanti i nodi della rete di transito pubblico, con previsioni di densità fondiarie e di destinazioni d'uso adeguate a ridurre la domanda di spostamenti su mezzi privati.

2.2.7. Territori interregionali

Il PIT fornisce il supporto territoriale alle intese programmatiche con le Regioni confinanti, riconoscendo l'importanza di consolidare le reti di interdipendenza tra ambienti locali interni alla regione e grandi circuiti sovraregionali (**tav. ST2**).

In coerenza con gli orientamenti espressi nell'ambito della cooperazione tra Marche, Umbria, Abruzzo, Toscana e Lazio, si intende contribuire ad una più efficace integrazione interregionale privilegiando le relazioni che si sviluppano in modo trasversale all'interno della macroarea dell'Italia centrale.

Si individuano pertanto come temi di approfondimento prioritario:

- il grande corridoio ambientale dell'Appennino Centrale;
- la direttrice Fano- Grosseto;
- la direttrice Ancona- Perugia;
- la direttrice Civitanova- Foligno;
- la direttrice Ascoli- Spoleto- Orbetello.

Per queste direttrici il PIT si propone di individuare le possibili coerenze tra strategie territoriali e strategie di settore, in conformità con quanto previsto dallo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo.

STINTREG 1. Grande corridoio ambientale dell'Appennino Centrale

Il PIT assume l'obiettivo di fondo di configurare una rete appenninica delle aree naturali, valorizzando la integrità degli ecosistemi esistenti e promuovendo occasioni per uno sviluppo compatibile con la specifica natura dei contesti locali (**tav. ST9**).

Come contributo agli obiettivi e alle linee di azione del progetto APE, Appennino Parco d'Europa, si individua un grande corridoio ambientale che funge da supporto all'accesso e al funzionamento del sistema dei Parchi e delle Aree protette a vario titolo.

Il Corridoio si estende dal Casentino fino al Parco Nazionale dell'Abruzzo, attraversando il Montefeltro, la "sinclinale" marchigiana, la direttrice Ascoli - Teramo - Gran Sasso - Maiella.

a. Funge da connettore ambientale di queste diverse realtà una infrastruttura lineare composita, caratterizzata da una viabilità di livello secondario integrata laddove possibile dalla ferrovia locale, da un canale del tipo greenway ad uso misto storico-ambientale-naturalistico e dalla presenza di centri di servizio specializzati per l'accesso ai parchi e alla montagna appenninica.

b. La infrastruttura di sostegno all'intero sistema è costituita dalla via Flaminia, dalla Terni-Rieti-L'Aquila, dalla ss.17 L'Aquila-Sulmona, raddoppiata dalla ferrovia che segue praticamente l'intero tracciato appenninico. Lungo questa direttrice si dispongono i centri urbani di livello superiore che fungono da nodi di servizio alla rete dei Parchi.

c. Il PIT suggerisce di avviare concretamente la costruzione del Grande corridoio attraverso misure che sono prioritariamente di natura organizzativa e funzionale e che rinviano ad un approfondimento degli studi e delle proposte di intervento nell'ambito della cooperazione tra le Regioni Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo, sul tema "politiche territoriali per la montagna appenninica".

d. Un importante riferimento per le strategie di intervento è il "patto territoriale per l'occupazione dell'Appennino Centrale" che investe i territori di 11 comunità montane, 4 province e 4 regioni estendendosi su tutta la fascia appenninica dal cesenate all'eugubino. Attraverso la pratica della concertazione locale si intende contribuire concretamente alla creazione di un sottosistema territoriale regionale di area vasta dell'Appennino centrale. Con questo stesso metodo dovrebbero essere affrontati i temi connessi alla costruzione del grande corridoio ambientale prefigurato, rendendolo coerente al patto territoriale.

STINTREG 2. Direttrice Fano-Grosseto

Il PIT assume la realizzazione dell'asse viario E 78 - Due Mari, destinato a collegare Fano con Grosseto attraversando la piana tiberina nei pressi di Sansepolcro, come occasione per promuovere lo sviluppo dei territori interessati e per incentivare le relazioni tra i territori di confine tra le regioni, in particolare tra Marche e Umbria. A questo scopo:

a. prevede di migliorare le connessioni tra i sistemi produttivi locali di Urbania e S. Angelo in Vado e quelli di Sansepolcro- Città di Castello, promuovendo lo sviluppo di reti tecniche, funzionali e sociali mirate ad elevare il livello della cooperazione territoriale;

b. prevede di utilizzare l'incremento della accessibilità dovuto alla nuova viabilità per promuovere centralità locali di servizio alla economia delle aree appenniniche interessate, per le quali in particolare il "Piano d'azione del Patto Territoriale per l'occupazione dell'Appennino centrale" individua come assi prioritari la tutela e valorizzazione ambientale, il turismo, il settore agro-alimentare, le piccole e medie imprese;

c. segnala la necessità di subordinare la progettazione del tracciato viario ad una accurata presa in carico degli effetti ambientali, al fine di minimizzare le alterazioni

di ambienti di elevato valore e in particolare di non interrompere la continuità dei biocanali esistenti;
d. come approfondimento di una strategia integrata di sviluppo associato alla infrastruttura e di riqualificazione ambientale, definisce “cantiere progettuale” il fondo valle del Metauro da Mercatello M. a Fano.

STINTREG 3. *Direttrice Ancona-Perugia*

Il PIT assume come prioritaria la realizzazione della direttrice tra i due capoluoghi regionali Ancona e Perugia, necessaria anche ad offrire lo sbocco dell’Umbria sul maggiore porto del Medio Adriatico. La strada dovrà offrire un livello di servizio adeguato al transito veloce e anche al traffico commerciale. Al tempo stesso dovrà fungere da attivatore di sviluppo delle relazioni tra sistemi locali e dei territori interessati, dando risposta ad una domanda che appare ormai matura come emerge dagli studi PIT sui flussi di relazione interprovinciali.

a. In particolare si prevede di migliorare le connessioni tra i sistemi produttivi locali del fabrianese e quelli dell’eugubino, promuovendo lo sviluppo di reti tecniche, funzionali e sociali mirate ad elevare il livello della cooperazione territoriale.

b. Si prevede inoltre di attrezzare con funzioni di servizio i principali nodi esistenti e quelli in programma, come l’innesto sulla Flaminia all’altezza di Fossato di Vico necessario ad evitare il Parco regionale di Monte Cucco.

c. Come approfondimento di una strategia integrata di sviluppo associato alla infrastruttura e di riqualificazione ambientale, il PIT individua come “cantiere progettuale” il fondo valle dell’Esino tra Fabriano e Falconara.

STINTREG 4. *Direttrice Civitanova-Foligno*

Il PIT assume l’opportuno completamento della SS 77 “Val di Chienti” come occasione per aprire più intense relazioni tra sistemi produttivi locali della valle del Chienti e del folignate e per offrire nuove possibilità di integrazione tra i territori al confine tra le due regioni, impegnate in un comune sforzo di ricostruzione postsismica.

a. In particolare si prevede di migliorare le connessioni tra l’area di Muccia e di Colfiorito, promuovendo lo sviluppo di reti tecniche, funzionali e sociali mirate ad elevare il livello della cooperazione territoriale e a rivitalizzare le economie locali colpite dal recente sisma. A questo scopo il PIT individua in quest’area uno specifico “cantiere progettuale”, destinato ad approfondire le proposte di intervento sul territorio.

b. Il PIT segnala la necessità di subordinare la progettazione del tracciato viario ad una accurata presa in carico degli effetti ambientali, al fine di minimizzare le alterazioni di ambienti di elevatissimo valore e fortemente vulnerabili.

c. Come approfondimento di una strategia integrata di sviluppo associato alla infrastruttura e di riqualificazione ambientale, il PIT definisce “cantiere progettuale” il fondo valle del Chienti da Tolentino a Civitanova.

STINTREG 5. *Direttrice Ascoli-Spoleto-Orbetello*

Il PIT contribuisce alla organizzazione di un itinerario interregionale Ascoli-Spoleto - Orbetello con valenza di “strada dei parchi” a supporto della valorizzazione turistica e ambientale. A tal fine propone lo sviluppo

delle relazioni di complementarietà economica, sociale e culturale tra Norcia, Arquata e Ascoli.

Ad integrazione della strada SS 396 riconosciuta di importanza interregionale, il PIT individua come “cantiere progettuale” il fondo valle del Tronto tra Arquata e la foce, mirando alla riqualificazione ambientale del corridoio infrastrutturale esistente.

2.3. CANTIERI PROGETTUALI

a. Il PIT individua le azioni progettuali di valenza strategica per il riassetto dello spazio regionale. Tali azioni definite “cantieri progettuali” vanno considerate come ambito prioritario di concertazione tra Regione, Province ed Enti locali, al fine di governare al meglio le ricadute territoriali dei processi di infrastrutturazione funzionale e ambientale previsti dal PIT.

b. Per tali ambiti la Regione attraverso il PIT enuncia gli obiettivi di fondo ed i criteri di riferimento da assumere attraverso il metodo della copianificazione che muove dal riconoscimento della sussidiarietà e del partenariato tra le diverse amministrazioni di governo del territorio.

Introducendo questa prospettiva di costruzione collegiale e condivisa dei cantieri progettuali, il PIT intende offrire ad ogni società locale interessata l’occasione per dotarsi di un progetto di sviluppo del territorio associato alla infrastruttura, contro la separatezza che fino ad oggi ha caratterizzato le politiche delle opere pubbliche e le politiche territoriali.

c. La individuazione dei territori investiti dai cantieri progettuali privilegia i grandi segni della infrastrutturazione dello spazio regionale, che peraltro ripropongono i grandi segni della natura e della storia. L’obiettivo è di far emergere i caratteri forti della struttura ambientale e del sistema infrastrutturale della Regione Marche e di fondare su questi i progetti dello sviluppo complessivo.

d. I cantieri progettuali si configurano come procedura per promuovere programmi innovativi di sviluppo sostenibile del territorio, mirati a coniugare le azioni di riqualificazione ambientale con lo sviluppo economico locale. Il loro obiettivo di fondo è di avviare azioni amministrative e di predisporre moduli operativi in grado di uniformare progressivamente allo standard europeo i contenuti della programmazione degli interventi territoriali nella regione.

e. Sono riconosciuti come prioritari i seguenti cantieri progettuali (**tav. CP1**):

1. Corridoio ambientale appenninico;
2. Corridoi vallivi integrati: Metauro, Esino, Chienti, Tronto;
3. Facciata litoranea;
4. Internodi centrali;
5. Connessioni Transregionali: Ascoli-Valvibrata, Muccia-Colfiorito, Fabriano - Gualdo Tadino, Rimini-Novafeltria-S.Sepolcro.

2.3.1. Corridoio ambientale appenninico (tavole CP2.1, CP2.1bis, CP2.2, CP2.3, CP2.4)

Il Corridoio ambientale appenninico costituisce una infrastruttura complessa a supporto dello sviluppo

ecosostenibile di un territorio montano ricco di potenzialità ecologico-naturalistiche, turistiche, storiche e culturali, e anche di valenze di produttività di diversa natura. Si inquadra nell'ambito della strategia interregionale "Grande corridoio ambientale dell'Appennino Centrale" (vedi STINTREG 1).

CPCAPP 1. *Individuazione dell'area*

Il Corridoio ambientale Appenninico comprende un intorno territoriale che si sviluppa longitudinalmente dal Montefeltro fino al Parco dei Sibillini. I suoi confini saranno definiti tramite successivi approfondimenti anche alla luce dei riscontri ottenuti dalle collettività locali. Sono comunque di pertinenza del corridoio le aree a vario titolo protette, in particolare i Parchi e le Riserve come individuate dal Piano Paesistico Ambientale Regionale, le Aree Bioitaly e le foreste demaniali.

CPCAPP 2. *Opportunità di sviluppo*

Il Corridoio appenninico funge da sfondo per indirizzare in modo coerente l'insieme delle politiche di settore che a vario titolo investono l'area: politiche della mobilità, politiche economiche con riferimento alle attività produttive agricole e artigianali-industriali, politiche turistiche, politiche per le aree protette, politiche di riduzione del rischio fisico-ambientale, politiche di recupero dei centri storici e del patrimonio culturale e infine politiche della ricostruzione post-terremoto.

CPCAPP 3. *Corridoio interscalare*

Il corridoio è una struttura di interesse interregionale, che coinvolge almeno l'Abruzzo all'interno di una sequenza che dal Montefeltro dovrebbe scendere fino ai Parchi del Gran Sasso e della Maiella, e di qui fino al Parco nazionale dell'Abruzzo, e in questo senso è anche un esplicito contributo al programma APE, Appennino Parco d'Europa. Ma al tempo stesso è da pensare anche come quadro di coerenza per azioni di scala provinciale, che riguardano in particolare interventi sulla rete della viabilità e sulla rete ecologica e ambientale.

CPCAPP 4. *Corridoio di infrastrutture leggere*

Un insieme di infrastrutture di natura diversa concorrono nel loro insieme a configurare il corridoio. Sono la viabilità, la ferrovia, il canale verde, il canale tecnologico telematico, i servizi al turismo e alle imprese. Le diverse infrastrutture possono seguire tracciati anche differenti, ma si interconnettono in nodi che consentono di far lavorare in modo integrato le diverse reti. Ciò che conta non è dunque la singola opera, ma il modo attraverso cui viene connessa alle altre a creare effetti di sistema.

CPCAPP 5. *Corridoio di corridoi locali*

L'opera infrastrutturale viene intesa come opera territoriale e come tale si diversifica in ragione dei contesti attraversati.

Sono riconoscibili almeno cinque grandi contesti che presentano specifici profili di sviluppo: il territorio tra Ascoli e Camerino, tra Camerino e Visso, da Camerino a Fabriano- Sassoferrato, da Sassoferrato a Urbania, da Urbania a Novafeltria-Sarsina. Al loro interno si individuano ulteriori articolazioni territoriali in conseguenza

delle funzioni dominanti, delle dotazioni di milieu e dei caratteri delle società locali.

In rapporto ai diversi contesti le caratteristiche tecniche e funzionali del corridoio si diversificano anche sensibilmente, specializzandosi per corrispondere a domande di sviluppo e a condizioni di vincolo assai diverse.

Un ruolo determinante assumono per conseguenza i nodi di disgiunzione-congiunzione delle diverse tratte funzionali e territoriali del corridoio. Il posizionamento dei nodi e la loro risoluzione tecnico-progettuale sono di interesse regionale.

CPCAPP 6. *La pedemontana*

La concezione del corridoio come insieme integrato di infrastrutture consente di definire la strada pedemontana come opera che si adatta ai diversi contesti attraversati cambiando le proprie caratteristiche tecnico-funzionali e rinunciando - se necessario - anche alla continuità del proprio tracciato.

In particolare la tratta Ascoli-Camerino va progettata con grande attenzione ai caratteri dei sistemi ambientali attraversati, dovendosi pertanto escludere pesanti interventi di trasformazione della viabilità esistente.

Per contro il collegamento tra le SS 77 e 76 (Val di Chienti-Vallesina) può prevedere un adeguato potenziamento dell'esistente, dovendo rispondere alla domanda di mobilità che emerge dal distretto industriale del fabrianese fino a Castelraimondo.

Infine, la delicatezza degli equilibri ambientali del Montefeltro fa ritenere qui appropriato un adeguamento di tracciato con una consistenza delle opere tali da generare un bassissimo impatto ambientale.

CPCAPP 7. *Indirizzi per la ricostruzione*

L'evento del recente sisma che ha colpito duramente gran parte dei territori interessati al corridoio appenninico mette in luce la potenzialità di considerare questa struttura come occasione per coordinare le attività di prevenzione, di difesa dell'ambiente e di riduzione della vulnerabilità del sistema insediativo.

a. Il PIT assume il corridoio come possibile asse della ricostruzione, contribuendo a orientare le scelte dell'emergenza in modo da ridurre i rischi di divaricazione tra interventi di settore e politiche territoriali dello sviluppo. In particolare raccomanda di attrezzare lungo questo asse i poli di assistenza tecnica, di soccorso, i centri di servizio per la logistica, i centri sanitari e ospedalieri, utilizzando l'elevata accessibilità dei nodi di intersezione tra la pedemontana e la grande viabilità di importanza nazionale e regionale delle maggiori valli fluviali.

b. Attribuendo al corridoio una spiccata valenza funzionale per la offerta di spazi e servizi necessari agli interventi urgenti e alla ricostruzione, il PIT raccomanda di potenziare la rete insediativa e dei collegamenti ereditata dalla storia. Ad esempio, per la sequenza della fascia pedemontana: Muccia, Camerino, Castel Raimondo, Matelica, Fabriano; per la sequenza di mezzacosta: Serravalle, Sefro, Pioraco-Fiuminata, Esanatoglia; per la fascia di crinale: altipiano di Colfiorito e crinale appenninico; come direttrici di valico principali: Valle del Chienti, ss.77: Muccia, Serravalle, Colfiorito; valle del Potenza, ss.361: Castelraimondo, Pioraco-Fiuminata,

crinale del Cornello.

c. Per garantire un funzionamento soddisfacente del reticolo insediativo storico si suggerisce di potenziare il sistema degli scambi montani attraverso il miglioramento delle infrastrutture di collegamento tra i diversi centri, assumendo le direttrici di valico come collegamenti principali e le direttrici di mezzacosta e di crinale come strutture leggere al servizio dei residenti e del turismo ambientale.

d. Il sistema degli insediamenti impostati a quote differenti e quello delle direttrici di valico sono da considerare il reticolo storico da riutilizzare pienamente nelle nuove prospettive di sviluppo connesse all'agricoltura di qualità e al turismo. In questa prospettiva la fascia pedemontana può svolgere un ruolo di indirizzo e smistamento verso gli attestamenti montani e ospitare nei diversi centri le strutture di servizio di interesse regionale rispetto al comprensorio montano di riferimento (cfr. STINTREG 1,3,4 e CPTRANS 4,5,6,7,8,9).

e. In generale, comunque, si riconosce l'esigenza di aggiornare il quadro delle conoscenze sugli assetti economici, urbanistici e sociali delle aree interessate dal sisma del 1997, promuovendo convergenze fattive tra gli atti della programmazione economica e della pianificazione territoriale ai diversi livelli.

Si prevede il ricorso ad uno specifico accordo di copianificazione per definire uno schema di assetto dei territori interessati dal sisma come quadro di riferimento per le politiche della ricostruzione e dello sviluppo.

2.3.2. Corridoi vallivi integrati

Il PIT considera la riqualificazione delle direttrici vallive del Metauro, dell'Esino, del Chienti e del Tronto come occasione per dimostrare la fattibilità delle strategie di rigenerazione e sviluppo ecosostenibile capaci di far coesistere strutture produttive e strutture ambientali (**tav. CP3**).

CPVALL 0. *Istituzione dei corridoi ambientali*

Il PIT istituisce lungo la fascia di pertinenza dei fiumi i corridoi ambientali, ispirati alla filosofia delle *greenways*, ovvero strutture multiscopo, in grado di associare diverse funzioni:

- reti di corridoi e sistemi naturali significativi in termini ecologici;
- reti ricreative alle diverse scale;
- reti di preesistenze storiche e culturali.

I corridoi hanno una spiccata valenza ambientale in quanto costituiscono i principali elementi di connessione tra ambienti con caratteri ecologici differenti (montano, collinare e costiero). Consentono spostamenti e migrazioni di carattere faunistico ma anche lo svolgimento di una complessa attività di scambio biologico attraverso l'acqua, il suolo alluvionale, la vegetazione igrofila.

Il PIT definisce indirizzi di guida di carattere generale per tutti i corridoi. Le previsioni vengono successivamente articolate considerando i diversi contesti che caratterizzano i singoli corridoi.

CPVALL 1. *Ispessimento della fascia di corridoio ambientale*

Si prevede di estendere l'area di pertinenza del fiume,

agendo sullo spazio associato agli equilibri idrogeomorfologici e vegetazionali. La prospettiva è di irrobustire questa infrastruttura ambientale al punto di renderla confrontabile con le grandi infrastrutture viarie e tecnologiche che strutturano oggi l'uso del territorio di fondovalle.

CPVALL 2. *Riqualificazione ecosostenibile delle aree agricole perifluviali*

Le aree coltivate perifluviali sono state finora spesso oggetto di forti trasformazioni (estensione massiccia delle monoculture) con conseguente degrado del suolo (inquinamento chimico) ed impoverimento della rete vegetazionale diffusa (eliminazione di fossi e canali con vegetazione igrofila, siepi, filari, boschi lineari). Il mantenimento delle attività agricole in pianura appare indispensabile ai fini della corretta manutenzione delle aree fluviali e della rivitalizzazione del paesaggio di fondovalle. E' richiesto alla pianificazione di promuovere progetti a sostegno della agricoltura delle valli con l'obiettivo di favorire colture a minor impatto ambientale (limitazione di concimi chimici e fitofarmaci); di ripristinare elementi vegetazionali lineari diffusi; di realizzare rimboschimenti con funzione di protezione e compensazione ambientale.

CPVALL 3. *Rilancio del trasporto ferroviario*

Le linee ferroviarie esistenti vanno ristrutturate come servizio di natura territoriale, diventando il telaio di supporto alla riqualificazione delle strutture insediative esistenti e ai loro prevedibili sviluppi futuri. I nodi della rete di trasporto pubblico dovrebbero integrarsi reciprocamente, garantendo efficienza e concorrenzialità nei confronti del trasporto privato.

Gli stessi nodi, attrezzati in modo da favorire la intermodalità, dovrebbero diventare i fulcri della riqualificazione urbanistica e ambientale delle aree interessate.

CPVALL 4. *Sviluppo delle centralità latenti*

I nodi di intersezione del corridoio vallivo con le altre strutture di attraversamento della valle configurano occasioni rilevanti per lo sviluppo di centralità locali ordinate gerarchicamente in funzione della importanza delle intersezioni. Nei nodi possono trovare sede attività di servizio di interesse sovrallocale e locale, nonché attrezzature e impianti di interesse pubblico.

CPVALL 5. *Protezione dei varchi*

Le intersezioni del corridoio fluviale con gli affluenti (torrenti, fossi e impluvi) costituiscono nodi di grande importanza ambientale per la concentrazione delle relazioni tra ambienti diversi. Nel passato le aree delle confluenze sono state frequentemente oggetto di insediamenti ad elevato impatto ambientale, con conseguente indebolimento del rapporto tra fiume e ambienti collinari trasversali. Appare ora necessario salvaguardare le confluenze superstiti attraverso la definizione di varchi di spazio libero ed ecologicamente stabile, e riqualificare, con interventi anche locali di rinaturalizzazione, quelle parzialmente compromesse.

CPVALL 6. Valorizzazione dei centri storici

Il miglioramento della qualità infrastrutturale e ambientale del fondovalle offre i presupposti per valorizzare i centri storici, soprattutto quelli che si affacciano sui crinali connessi -paesisticamente e storicamente- con gli insediamenti di fondo valle.

Per la rivitalizzazione del sistema a pettine che caratterizza le relazioni tra fondo valle e centri collinari marchigiani appare necessario migliorare il sistema degli accessi e dei collegamenti, l'integrazione tra il sistema di scambi di pianura e le attività a carattere locale dei centri collinari, la qualificazione dei servizi e la specializzazione delle attività a carattere culturale e turistico.

CPVALL 7. Promozione del turismo

I corridoi ambientali vallivi introducono una valenza di sviluppo economico legato al turismo in contesti oggi dominati dalla produzione industriale. Fungono da tramite tra la fascia appenninica e quella costiera e, a scala più locale, tra i sistemi collinari di crinale disposti sui versanti opposti.

CPVALL 8. Corridoio vallivo Metauro (tavole CP3.1, CP3.2, CP3.3, CP3.4)

Si individuano tre contesti di riferimento: Fano-Fossombrone; Urbino-Acqualagna; Urbina-Mercatello sul Metauro.

- Per il contesto Fano-Fossombrone si rinvia a CPVALL 1, CPVALL 2, CPVALL 3, CPVALL 4, CPVALL 5.
- Per il contesto Urbino-Acqualagna si rinvia a CPVALL 6 e CPVALL 7.
- Per il contesto Urbina-Mercatello si rinvia a CPVALL da 1 a 7.

CPVALL 9. Corridoio vallivo Esino (tavole CP4.1, CP4.2, CP4.3, CP4.4)

Si individuano tre contesti di riferimento: Falconara-Jesi; Castellserrano-Serra S. Quirico; Fabriano.

- Per il contesto Falconara-Jesi si rinvia a CPVALL 1, CPVALL 2, CPVALL 3, CPVALL 4, CPVALL 5.
- Per il contesto Castellserrano-Serra S. Quirico si rinvia a CPVALL 4, CPVALL 6 e CPVALL 7.
- Per il contesto di Fabriano si rinvia a CPVALL 1, CPVALL 2, CPVALL 3, CPVALL 6, CPVALL 7.

CPVALL 10. Corridoio vallivo Chienti (tavole CP5.1, CP5.2, CP5.3, CP5.4a, CP5.4b)

Si individuano cinque contesti di riferimento: Civitanova-Macerata; Macerata-Corridonia; Macerata-Tolentino; Caldarola-Serravalle; Camerino.

- Per il contesto Civitanova-Macerata si rinvia a CPVALL 1, CPVALL 2, CPVALL 3, CPVALL 5.
- Per il contesto Macerata-Corridonia si rinvia a CPVALL 6 e CPVALL 7.
- Per il contesto Macerata-Tolentino si rinvia a CPVALL 1, CPVALL 2, CPVALL 3, CPVALL 5.
- Per il contesto Caldarola-Serravalle si rinvia a CPVALL 5, CPVALL 6, CPVALL 7.
- Per il contesto Camerino si rinvia a CPVALL 3, CPVALL 6, CPVALL 7.

CPVALL 11. Corridoio vallivo Tronto (tavole CP6.1, CP6.2, CP6.3, CP6.4)

Si individuano tre contesti di riferimento: S. Benedetto-Ascoli; Ascoli; Acquasanta-Arquata.

- Per il contesto S. Benedetto - Ascoli si rinvia a CPVALL 1, CPVALL 2, CPVALL 3.
- Per il contesto Ascoli si rinvia a CPVALL 6 e CPVALL 7.
- Per il contesto di Acquasanta-Arquata si rinvia a CPVALL 5, CPVALL 6, CPVALL 7.

2.3.3. Facciata litoranea (tavole CP7, CP7.1, CP7.2, CP7.3)

L'eccesso di frequentazione del territorio costiero porta al suo congestionamento negativo sia per la vita delle comunità insediate che per lo sviluppo del turismo.

- Il PIT raccomanda il decongestionamento degli usi esistenti e di frenare l'ulteriore concentrazione della crescita edilizia nella ristretta fascia costiera, *all'interno di una strategia complessiva di riqualificazione ambientale e turistica* che dovrà caratterizzare le scelte della Regione, delle Province e dei Comuni.
- La strategia dovrà tenere in debito conto la diversità dei contesti e degli ambienti locali che articolano lo spazio della costa, considerando anche la diversa esposizione ai rischi di degrado e di perdita di competitività del sistema turistico.

E dovrà per quanto possibile finalizzare l'uso delle aree demaniali attraverso un piano che incentivi la rinaturalizzazione dello spazio di costa.

- La soluzione ai problemi di fondo della mobilità e dei trasporti viene rinviata al confronto con il programma "Corridoio Adriatico". Si ribadisce peraltro la necessità di armonizzare le scelte di settore con quelle della pianificazione territoriale e urbanistica, considerando in particolare i problemi di connessione locale tra la grande direttrice dei trasporti a scala europea e gli ambienti insediativi locali.
- Il PIT definisce indirizzi di guida di carattere generale per tutti i corridoi. Le previsioni vengono successivamente articolate considerando i diversi macrocontesti che caratterizzano i singoli corridoi: costa sud, Civitanova-Fermo, Ancona, Costa nord.

CPLIT 1. Decongestionamento

Il PIT afferma con forza la necessità di proteggere le aree ancora libere a ridosso della fascia litoranea.

Richiede inoltre di favorire i processi di riqualificazione ambientale. Una volta identificati i fattori che determinano il degrado ambientale si dovrebbe avviare laddove possibile una strategia di dismissione e di loro rilocalizzazione in contesti meno sensibili di quello costiero. Per essere realistica questa strategia dovrebbe ricorrere anche a misure compensative, che incidono sulla convenienza e sulla fattibilità delle operazioni. Suggerisce in particolare di promuovere la dismissione e la rilocalizzazione nell'entroterra di attività che interessano aree a rischio, come la foce di un fiume. La rilocalizzazione dovrebbe avvenire in modo da garantire attrattività anche alla nuova sede ed essere eventualmente accompagnata da misure di incentivazione. Si

sottolinea che la gestione delle convenienze va riportata in modo trasparente agli obiettivi progettuali della riqualificazione della costa, essendo una leva fondamentale per operare con successo nelle situazioni locali.

CPLIT 2. *Ristrutturazione della mobilità locale*

Anche in attesa di impostare le soluzioni generali di assetto del corridoio adriatico, è comunque indispensabile migliorare il funzionamento del sistema locale di mobilità, in particolare privilegiando il trasporto pubblico ecosostenibile lungo la costa e provvedendo al potenziamento delle connessioni tra la ss.16 e la autostrada adriatica, con priorità per il casello autostradale di Porto Sant'Elpidio, ed alla individuazione di tracciati alternativi per i centri più gestionati.

CPLIT 3. *Realizzazione del corridoio ambientale*

Analogamente a quanto suggerito per i corridoi vallivi, si prevede un corridoio ambientale lungo tutta la direttrice costiera regionale. Il corridoio è configurato come una fascia verde con spessore variabile e con molteplici funzioni, in grado di associare volta a volta:

- reti di corridoi e sistemi naturali significativi in termini ecologici;
- reti ricreative alle diverse scale;
- reti di preesistenze storiche e culturali;
- reti di mobilità ecosostenibili.

Il corridoio costiero è in particolare concepito come una struttura continua che mette a sistema l'insieme dei parchi e delle aree a vario titolo protette dal PPAR o dalle convenzioni internazionali.

Viene assunto come un'opera di interesse regionale, che si articola in segmenti di interesse provinciale e locale e che a sua volta si connette con il disegno degli spazi verdi configurato dagli strumenti urbanistici comunali.

CPLIT 4. *Salvaguardia dei versanti di affaccio alla costa*

Si ribadisce il principio di tutela delle aree collinari di affaccio sulla costa, contrastando i processi tendenziali di risalita della urbanizzazione dallo spazio litoraneo ormai saturo. I versanti collinari vanno salvaguardati per il loro valore intrinseco e anche perché contribuiscono al mantenimento degli equilibri ambientali ed ecologici del sistema costiero. Sono comunque compatibili le attività a basso impatto ambientale.

CPLIT 5. *Prevenzione dei rischi naturali*

Si sollecita la applicazione dei Programmi di Previsione e Prevenzione del Rischio di cui alla L.R. n.11 del 1996, con particolare riguardo alle misure di valutazione preventiva degli effetti ambientali e territoriali delle azioni di trasformazione (vedi STFRAG 4).

Un tema di importanza cruciale riguarda la regolazione del profilo di costa, a cui si suggerisce di dare risposta attraverso il piano delle opere di difesa della costa e il suo coordinamento con il PIT e gli altri piani di settore.

CPLIT 6. *Sviluppo dei nodi di centralità locale*

Il decongestionamento e la riqualificazione insediativa e ambientale della costa non impegna al blocco dell'esistente. Rinvia infatti a interventi mirati di sviluppo del-

le centralità locali a supporto sia del turismo che delle altre attività produttive e direzionali di interesse provinciale e comunale.

Una soluzione specifica viene richiesta per i grandi nodi di intersezione tra i quattro sistemi vallivi principali (corridoi vallivi integrati: Metauro, Esino, Chienti, Tronto) e il corridoio adriatico. Qui si dovranno trovare soluzioni compatibili tra le istanze di tutela ambientale e quelle di sviluppo di aree fortemente accessibili per i sistemi di mobilità esistenti e che si prestano a diventare fuochi di centralità di interesse regionale.

CPLIT 7. *Costa sud*

Il contesto "costa sud" si estende da Porto d'Ascoli al limite inferiore del Parco del Conero. Valgono come riferimento prioritario i seguenti indirizzi: CPLIT da 3 a 5.

CPLIT 8. *Civitanova -Fermo*

Il contesto si estende dalla foce dell'Ete vivo a quella del Chienti, sovrapponendosi al contesto "costa sud". Valgono come riferimento prioritario i seguenti indirizzi: CPLIT da 1 a 6.

CPLIT 9. *Ancona*

Il contesto "Ancona" comprende l'intorno costiero che dal Parco del Conero si estende fino alla foce dell'Esino. Anche per questo contesto valgono tutti gli indirizzi: CPLIT da 1 a 6.

CPLIT 10. *Costa nord*

Il contesto si estende dalla foce dell'Esino a quella del Foglia. Valgono come riferimento i seguenti indirizzi: CPLIT da 1 a 5.

2.3.4. Internodi centrali (tavole CP8.1, CP8.2)

Il PIT assume l'area interessata dalla compresenza del porto di Ancona, dell'aeroporto di Falconara e dell'interporto di Jesi come l'occasione più rilevante nelle Marche per verificare la capacità di integrazione delle strategie di potenziamento delle grandi reti con la riqualificazione e lo sviluppo dei territori circostanti, che costituisce l'asse portante della filosofia del piano.

a. Sta crescendo rapidamente la domanda dei servizi aeroportuali e portuali esistenti a Falconara e Ancona. In questa situazione si richiede di potenziare la funzionalità dei servizi collegando meglio queste attrezzature con il sistema di trasporto su ferro e con quello di viabilità veloce.

Si tratta di *migliorare la interconnessione tra aeroporto, porto, interporto, stazioni ferroviarie, rete viaria territoriale e urbana*, sollecitando tra l'altro le FFSS a non caricare ulteriormente il peso sull'area di Falconara con l'espansione dello scalo merci.

b. Peraltro la vera posta in gioco per il PIT è di *integrare tutte queste attrezzature della mobilità con i territori locali, evitando l'effetto tunnel che troppo spesso caratterizza le politiche di settore per le reti*.

L'obiettivo è di utilizzare gli interventi che si indirizze-

ranno sul telaio infrastrutturale per organizzare meglio anche il funzionamento del territorio di Ancona, Falconara, Chiaravalle, Iesi.

c. Si auspica di beneficiare i comuni di Falconara e Chiaravalle con la *offerta di vantaggi compensativi* che possano mitigare gli inconvenienti di una massiccia concentrazione di infrastrutture e impianti con pesanti effetti di inquinamento ambientale.

d. Si riconosce comunque che questo importante nodo di intermodalità aria-mare-terra costituisce una risorsa strategica delle Marche, con pochi riscontri in Italia. Occorre valorizzarlo adeguatamente, attribuendogli le funzioni di *gate internazionale*, nei confronti dell'Europa, del Mediterraneo e soprattutto nei confronti dei paesi dell'Est verso cui si orienta gran parte dell'interscambio produttivo e commerciale del sistema Marche e verso cui l'aeroporto di Ancona sta assumendo il ruolo di leader in Italia.

Si dovranno dunque prevedere nuove funzioni di carattere internazionale capaci di cogliere appieno le potenzialità esistenti, configurando un nodo territoriale e infrastrutturale competitivo sui circuiti del mercato globale.

CPNOD 1. *Interconnessioni d'area*

IL PIT promuove le interdipendenze tra i nodi delle grandi reti presenti nell'area e tra questi e le grandi funzioni di carattere internazionale esistenti e programmabili: in particolare fiera, centro congressi, servizi alle imprese che operano all'estero. Inoltre si auspica il collegamento diretto tra aeroporto di Falconara e area commerciale di Baraccola, in una prospettiva di sviluppo dei servizi commerciali connessi allo scalo aeroportuale che nel caso di Ancona induce ad un migliore uso delle funzioni e degli spazi già esistenti.

CPNOD 2. *Telaio ambientale*

Il PIT prevede la formazione di un telaio ambientale potente, capace di connettere l'ambito fluviale dell'Esino con quello del Conero attraverso la continuità di una struttura con molteplici funzioni: ecologiche, ricreative, di tutela e valorizzazione delle permanenze. Si raccomanda inoltre di estendere l'area del parco del Conero in direzione di Castelfidardo, operando una seconda connessione ambientale con la Vallesina attraverso la direttrice Offagna-Polverigi. La formazione del telaio ambientale locale diventa il presupposto delle necessarie azioni di riduzione del rischio e di mitigazione degli effetti nocivi dovuti alla localizzazione degli impianti energetici e produttivi esistenti.

CPNOD 3. *Stazioni ferroviarie*

Il PIT promuove la riqualificazione e lo sviluppo delle stazioni ferroviarie comprese nell'area urbana che va da Ancona a Jesi all'interno di una politica più complessiva di rilancio e miglioramento del servizio di trasporto ferroviario metropolitano. Le stazioni esistenti e prevedibili anche in relazione all'ipotizzato passante ferroviario del Conero devono diventare i fulcri della riqualificazione insediativa, generando intorno a sé un campo di convenienze alla localizzazione di nuove attività di interesse urbano e territoriale (vedi STINF 6).

2.3.5. Connessioni Transregionali

Il PIT individua come temi da approfondire con "cantieri progettuali" sviluppati di concerto con le regioni limitrofe le seguenti connessioni transregionali:

Ascoli-Val Vibrata; Muccia-Colfiorito; Fabriano-Gualdo Tadino; Rimini-Novafeltria-San Sepolcro (**tav. ST2**).

Per ciascuno di questi temi il PIT enuncia le principali linee-guida della pianificazione, rinviando alla organizzazione di specifici processi di copianificazione lo sviluppo operativo dei progetti.

ASCOLI-VAL VIBRATA

Obiettivo del progetto è di promuovere una più stretta integrazione funzionale tra la valle del Tronto e la Val Vibrata, nel quadro di una più complessiva prospettiva di crescita delle relazioni tra l'ascolano e il teramano.

CPTRANS 1. *Prolungamento del Corridoio Ambientale Appenninico*

Si prefigura il prolungamento del Corridoio Ambientale Appenninico, la struttura di continuità ambientale e funzionale che dalle Marche si estende all'Abruzzo fungendo da connettivo per i parchi nazionali del Gran Sasso, della Maiella e il Parco Nazionale d'Abruzzo, e per le aree a vario titolo protette, in una logica di superamento della insularità dei parchi che recepisce gli orientamenti definiti dallo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo.

Si raccomanda per questa struttura un prolungamento nell'Abruzzo lungo la direttrice Ascoli-Teramo, da trattare con riferimento prioritario alle sue elevate valenze ambientali e paesaggistiche, limitando dunque gli impatti per il traffico di attraversamento, in modo analogo a quanto previsto per il Corridoio marchigiano.

CPTRANS 2. *Potenziamento della viabilità*

Si suggerisce la opportunità di concentrare le azioni di potenziamento della viabilità interregionale sulla direttrice Castel di Lama-S.Omero, secondo quanto già previsto dalla Provincia di Teramo.

Il vantaggio di questa soluzione è di raccordarsi meglio alla direttrice intervalliva in via di definizione in provincia di Ascoli e soprattutto di salvaguardare la Teramo-Ascoli ad elevato valore ambientale scaricando elevati volumi di traffico veloce sul percorso Ascoli-Castel di Lama (superstrada), Castel di Lama-S.Omero (nuovo tronco a scorrimento veloce), S.Omero-Teramo (prolungamento previsto della autostrada Aquila-Teramo).

Questa soluzione salvaguarda l'ambiente e risponde meglio alle domande di connessione tra distretti produttivi e sistemi locali di sviluppo che come appare dagli studi del PIT è la vera spinta a integrare meglio i due territori dell'ascolano e del teramano.

CPTRANS 3. *Ristrutturazione dei collegamenti costieri*

a. Si evidenzia il ruolo della SS 16 Adriatica ormai divenuta tanto nel versante marchigiano che in quello abruzzese una viabilità di supporto agli insediamenti esistenti.

b. In attesa di definire la soluzione del potenziamento della autostrada A 14 di intesa con il programma "Corri-

doio Adriatico”, si prevede fin d’ora la necessità di razionalizzare il tracciato della direttrice di viabilità interna attraverso un programma organico di tronchi viari di interesse locale e con caratteristiche tecnico-funzionali differenziate, raccordati tra loro a partire dal prolungamento della “Mezzina” nella provincia di Ascoli, fino al collegamento con la autostrada Teramo-mare. Si assume di trattare progettualmente lo sviluppo di quest’opera in modo simile a quanto accettato per la pedemontana del corridoio appenninico, ovvero come un insieme di tratte dai caratteri differenti in funzione dei contesti territoriali attraversati. La scelta del tracciato dovrebbe peraltro tener conto laddove possibile della possibilità di un potenziamento a lunga scadenza, fino a poter configurare in futuro una alternativa alla viabilità di costa.

c. Si prevede in via prioritaria di *migliorare i nodi di interconnessione* tra le direttrici viarie a diverso livello presenti e programmate per l’area costiera, curando in particolare l’accessibilità dalle zone produttive e dalle aree urbane principali.

MUCCIA-COLFIORITO

Obiettivo del progetto è di incentivare lo sviluppo delle connessioni funzionali, sociali, economiche e territoriali tra aree impegnate nell’opera di ricostruzione postsismica. Il progetto si iscrive nella più complessiva strategia di sviluppo interregionale lungo la direttrice Civitanova-Foligno e riguarda in particolare l’intorno territoriale che ha come fulcro la Muccia-Serravalle-Colfiorito, ma che si estende fino al camerte e a Visso nel versante marchigiano e al folignate nel versante umbro.

CPTRANS 4. Valorizzazione della rete insediativa storica

Coerentemente con le intese nella cooperazione tra le Regioni dell’Italia centrale si prevede per quest’area di valorizzare e consolidare la rete insediativa storica, rafforzando il modello di organizzazione territoriale culturalmente autonoma, policentrica ed equilibrata. A questo scopo si propone di incentivare le specializzazioni complementari dei ruoli dei centri esistenti, individuando in particolare: Camerino come polo culturale, formativo e di servizi di livello superiore coerenti con il suo profilo di città universitaria e la sua appartenenza al corridoio ambientale appenninico; Foligno come nodo della produzione industriale e della logistica, oltre che polo di servizi alle imprese e di formazione specializzata; Visso come centro di accoglienza per il Parco dei Sibillini; Muccia come snodo delle vie di comunicazione destinato ad assumere un ruolo crescente legato alle funzioni di transito.

CPTRANS 5. Sviluppo di centralità

Il PIT promuove nuove centralità coerenti con i profili di sviluppo dei centri storici esistenti.

a. In particolare prevede la istituzione di un *sistema di formazione-ricerca-sperimentazione applicata-comunicazione nel settore delle tecniche di consolidamento degli edifici nelle aree esposte a rischio sismico*.

Il sistema, configurato come polo di eccellenza di livello europeo, dovrebbe essere rivolto inizialmente agli

operatori tecnici e alle maestranze edili impegnati nella ricostruzione, ma fin d’ora aperto alla formazione di altri operatori provenienti da altre regioni ed altri paesi. In particolare dovrebbe rivolgersi agli operatori dei paesi emergenti, nel contesto dei programmi multilaterali di cooperazione finanziati dagli organismi internazionali. Si attiverebbero così delle economie complementari per la accoglienza e il soggiorno degli operatori da formare, trovando in Camerino e Foligno i due centri più attrezzati per svolgere il ruolo di supporto.

b. Altre centralità da promuovere riguardano i servizi di supporto al turismo ambientale generato dalla vicinanza ai parchi e aree protette di cui è ricca la montagna circostante. Questi servizi possono distribuirsi in particolare tra Camerino, Visso, Foligno, Trevi, Spoleto.

CPTRANS 6. Potenziamento delle infrastrutture

Il PIT riconosce l’importanza della ricostruzione e dell’ammodernamento delle infrastrutture di comunicazione e trasporto necessarie per la sicurezza e la prevenzione dalle calamità sismiche.

a. Si prevede come priorità il completamento della SS 77 Val di Chienti. Come già affermato (vedi STINF 7, comma e), le soluzioni dovranno porre particolare attenzione al rispetto dei delicati contesti ambientali attraversati.

Si rinvia alla fase progettuale la definizione delle caratteristiche tipologiche degli interventi, le quali dovranno tenere in debito conto le esigenze dei territori interessati e le problematiche determinate dal recente terremoto.

b. E’ tuttavia opportuno agire contestualmente sull’intera rete secondaria che collega i centri del versante umbro con quelli marchigiani, al fine di realizzare un telaio di viabilità minore equilibrato, in grado di ripartire i collegamenti sulle tre direttrici della attuale SS 361 Settempedana, della SS 77 val di Chienti, e della SS 209 di ingresso alla Valnerina.

c. La realizzazione di una adeguata rete di accesso alle informazioni assume valenza di priorità in un’area comunque a scarsa accessibilità, che ha bisogno di telecomunicazioni efficienti e innovative per ridurre la propria marginalità.

CPTRANS 7. La strada dei parchi-mercato

Come contributo allo sviluppo di attività agroalimentari e zootecniche locali, alla agricoltura sostenibile, all’agrobusiness, al turismo e all’agroturismo, il PIT propone di *realizzare a Muccia, a Serravalle e a Colfiorito una sequenza di parchi-mercato specializzati*, caratterizzati dalla diversa combinazione tra le attività di esposizione e commercializzazione dei prodotti locali di qualità con quelle di servizio alle imprese agricole e al turismo.

L’obiettivo è di suscitare una domanda di turismo commerciale collegandola alle altre risorse storico-culturali e ricettive presenti nell’area.

In relazione all’ipotizzato incremento turistico, appare opportuno approfondire i problemi dell’uso pubblico della montagna, verificando le possibilità di valorizzare il demanio di aree pubbliche e gli usi civici esistenti.

FABRIANO-GUALDO TADINO

Il PIT promuove la integrazione tra il sistema locale di

Fabriano e quello di Gualdo Tadino. Per il loro tramite si intende rafforzare le interdipendenze tra il sistema pedemontano marchigiano nell'arco compreso tra Matelica e Sassoferrato e il sistema pedemontano umbro della Flaminia nord con ramificazione verso la conca eugubina, esaltando le naturali complementarità tra ambienti locali caratterizzati da profili di sviluppo e mercati del lavoro omogenei.

CPTRANS 8. *Potenziamento delle reti infrastrutturali*
Il potenziamento delle reti infrastrutturali appare l'indicazione prioritaria per l'area. Si tratta di migliorare le reti ferroviarie (Orte-Falconara, ma anche le trasversali Castelraimondo-Albacina e Fabriano-Sassoferrato-Perbola) e viarie (SS 76 e suo prolungamento sulla SS 318 con il passante di Fossato di Vico, pedemontana marchigiana). Ma soprattutto si tratta di migliorare le reti tecnologiche, quelle telematiche di accesso alle informazioni, le reti energetiche e idriche.

CPTRANS 9. *Nuove centralità*

Il quadrangolo Fabriano-Sassoferrato-Gubbio-Gualdo Tadino è al centro di una microregione ricchissima di risorse storico-culturali-ambientali, che può fungere da importante snodo nel sistema complessivo dell'Appennino Parco d'Europa e in particolare del Grande corridoio ambientale dell'Appennino centrale (vedi STINTREG 1 e 3.a). Si possono pertanto prevedere servizi e attrezzature di ricettività a supporto al turismo culturale e ambientale, in particolare organizzando itinerari di collegamento tra centri storici e paesaggi complementari al Parco di Monte Cucco.

RIMINI-NOVAFELTRIA-SAN SEPOLCRO

La regione del Montefeltro funge da testata settentrionale del Corridoio ambientale appenninico marchigiano. Questo ruolo consente di valorizzare lo straordinario patrimonio paesaggistico, storico e ambientale di una microregione dotata di una inconfondibile identità ereditata dalla storia. Le proposte del PIT assumono come sfondo il Patto territoriale dell'Appennino centrale e per conseguenza fanno riferimento agli ambiti di intervento prioritari della tutela e valorizzazione dell'ambiente, alla promozione del turismo delle aree interne, allo sviluppo delle PMI manifatturiere.

CPTRANS 10. *Direttrice Valmarecchia*

Si conferma la importanza della direttrice di accesso della Valmarecchia, destinata a migliorare i collegamenti con la costa. Resta da arricchire le valenze di questo progetto che non deve limitarsi ad un semplice miglioramento della viabilità, ma deve configurare l'occasione per nuove forme di sviluppo nell'area del Montefeltro. In particolare si prevede di qualificare la direttrice Valmarecchia come un itinerario turistico attrezzato, con l'offerta di servizi e occasioni di ricettività strutturata e di opportunità conoscitive proiettate sull'intera area.

CPTRANS 11. *Connessioni settentrionali*

L'area Novafeltria-Pennabilli si trova alla intersezione tra la direttrice di accesso dalla costa e il Corridoio ambientale appenninico nella sua confluenza sulla direttrice di accesso dall'itinerario europeo E 45 Orte-Cesena-

Ravenna. Questa favorevole posizione offre la opportunità di promuovere attrezzature e servizi di livello sovralocale orientate ad una domanda turistica proveniente anche dall'esterno della regione.

DISPOSIZIONI DI ATTUAZIONE

Il Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche è concepito come un piano strategico a medio termine, quale disegno generale di sintesi delle trasformazioni territoriali in funzione dello sviluppo economico-sociale della comunità regionale, in applicazione dell'art.2 della L.R.n.34 del 1992.

Stabilisce le linee fondamentali di assetto del territorio al fine di garantire la compatibilità dei programmi di sviluppo economico con i contenuti del Piano Paesistico e Ambientale Regionale relativi alla tutela e valorizzazione delle risorse culturali, paesistiche, ambientali e naturalistiche.

1. Orientamenti generali di attuazione

In coerenza con le previsioni della L.R. n.34/92 si definiscono le funzioni del PIT e i suoi regimi di attuazione secondo quanto segue.

A. FUNZIONI DEL PIT

Il PIT è fondamentalmente un piano di coordinamento e di indirizzo con riferimento alle seguenti funzioni:

A.1. *Inquadramento degli assetti territoriali*

Il PIT individua lo schema di inquadramento per il futuro del territorio regionale. Nella predisposizione dello schema confluiscono le seguenti funzioni prescritte dalla L.R. n.34/92, art. 10:

- o. la definizione delle linee fondamentali di assetto del territorio;
- a. la formulazione del quadro di riferimento territoriale degli indirizzi e dei programmi regionali di sviluppo;
- d. la individuazione dei sistemi funzionali del territorio a scala regionale;
- e. la definizione degli elementi dell'armatura territoriale a scala regionale.

Coerentemente con la sua natura di piano strategico-strutturale, lo schema di inquadramento territoriale non viene inteso come un disegno vincolante delle linee di assetto, ma piuttosto una *visione di guida per il futuro* capace di indirizzare i comportamenti dei molti soggetti che intervengono sul territorio e in particolare di orientare le politiche territoriali della stessa regione.

A.2. *Strutturazione delle strategie*

Il PIT contribuisce a strutturare le strategie degli attori istituzionali più rilevanti nel governo del territorio regionale. A questa attività corrispondono le seguenti funzioni di legge:

- a. la formulazione del quadro di riferimento territoriale degli indirizzi e dei programmi regionali di sviluppo;
- b. la definizione di indirizzi generali per la pianificazione territoriale infraregionale e indirizzi specifici per i piani e programmi di interventi settoriali ed intersettoriali di interesse regionale.

Il PIT definisce gli indirizzi delle strategie territoriali con riferimento ai seguenti obiettivi:

1. la coesione tra sistemi territoriali sovralocali;
2. il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati;
3. la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale;
4. la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura;
5. il consolidamento dei territori fragili;
6. il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione;
7. il coordinamento delle azioni di sviluppo dei territori transfrontalieri.

A.3. Attivazione di progetti

Il PIT individua gli ambiti prioritari per una progettazione del territorio condivisa tra regione, provincia e comuni e aperta al contributo degli altri soggetti istituzionali detentori di interessi pubblici e delle parti sociali. A questa attività corrispondono le seguenti prescrizioni di legge:

- c. il coordinamento e la armonizzazione dei piani, programmi e progetti di interventi infrastrutturali e di opere pubbliche a scala regionale, di competenza di amministrazioni ed enti pubblici o di aziende o società a partecipazione pubblica o concessionarie di pubblici servizi;
- e. la definizione degli elementi dell'armatura territoriale a scala regionale, quali le grandi strutture e linee di comunicazione viarie, ferroviarie, marittime ed aeree, i centri di interscambio modale di persone e merci, le strutture portuali, annonarie e distributive, gli impianti e le reti per l'energia e le telecomunicazioni, le sedi ed i centri tecnologici e di altra natura.

B. REGIMI DI ATTUAZIONE

B.0. Accordi di copianificazione

Il PIT si configura come uno strumento dinamico, che viene messo a punto progressivamente nel corso della sua attuazione, in particolare attraverso "accordi di copianificazione" che recepiscono le intese raggiunte con le province nell'ambito della definizione dei Piani Territoriali di Coordinamento ed altre intese con Comuni e Comunità Montane, sentito il Comitato Economico e Sociale previsto dalla L.R. 46/92. Gli "accordi di copianificazione", espressione del principio di sussidiarietà e del metodo della concertazione tra Enti territoriali a cui si ispira il PIT, si applicano alla definizione della visione guida, delle strategie territoriali, dei cantieri progettuali. Vengono recepiti contestualmente da PIT, PTC e PRG. Il PIT avvia il processo di concertazione sulla base dei contenuti del presente documento, che recepisce intese già intercorse e che costituisce quadro di riferimento preliminare, e viene successivamente adeguato ai sensi degli "accordi di copianificazione" stipulati tra gli Enti territoriali.

Sono identificati con specifica notazione (**) i contenuti del presente documento per i quali l'intesa è rinviata a successivi "accordi di copianificazione".

In particolare il PIT, a seguito dei suddetti accordi, recepisce le previsioni di attrezzature di interesse regionale

come definite dalla legge n. 34/92, avanzate dagli enti territoriali.

Nei territori contermini di province diverse il PIT promuove, laddove necessario, i raccordi più opportuni tra le previsioni degli strumenti di pianificazione di iniziativa provinciale e comunale.

Il PIT prevede regimi di attuazione differenziati per le funzioni di cui al precedente capo A.

B.1. Visione guida

La visione di guida, come definita attraverso gli accordi di copianificazione, costituisce riferimento per inquadrare le politiche di sviluppo, le politiche di settore e le politiche territoriali.

B.2. Strategie territoriali

Le strategie si attuano attraverso la presa in carico degli indirizzi del PIT all'interno dei piani di settore e, per le intese già recepite nel presente documento e per quelle successivamente maturate mediante gli "accordi di copianificazione", all'interno dei piani territoriali di diverso livello. Le strategie territoriali fungono da supporto alla promozione di programmi, patti e intese interistituzionali per la realizzazione di interventi compatibili con gli indirizzi. In particolare per i territori interessati dalle strategie si prevede un regime di attuazione caratterizzato dalle seguenti condizioni:

- a. presa in carico degli indirizzi del PIT;
- b. valutazione di ammissibilità delle azioni rilevanti di trasformazione territoriale in considerazione degli effetti territoriali e ambientali generati e della loro coerenza con gli indirizzi;
- c. incentivazione delle azioni coerenti con gli indirizzi anche attraverso misure di ordine economico e finanziario di raccordo con il PRS.

B.3. Cantieri progettuali

I cantieri progettuali costituiscono i contesti operativi entro cui viene richiesto alle società locali e agli attori istituzionali di esprimere le loro progettualità.

Per i territori interessati dai progetti, ancora non delimitati puntualmente per lasciar esprimere più liberamente l'interesse dei soggetti locali a partecipare alla progettazione condivisa, si prevede un regime di attuazione caratterizzato da:

- a. un forte impegno alla cooperazione interistituzionale, in particolare tra i soggetti di governo del territorio;
- b. una procedura di accordi-quadro e intese programmatiche in particolare tra Regione, Province, Comuni, Comunità Montane, come presupposto per gli eventuali accordi di programma necessari per le azioni rilevanti territorialmente;
- c. il ricorso ad un sistema di valutazione integrato, che raduna in uno sportello unico la VET (valutazione degli effetti territoriali), la VIA (valutazione impatti ambientali) e la valutazione costi-efficacia dei progetti;
- d. un accesso privilegiato ai fondi di investimento comunitari e nazionali, di stretta intesa con il PRS.

Per l'attuazione dei progetti il PIT promuove, attraverso una apposita struttura regionale e con il concorso dei soggetti interessati, in particolare delle Province e degli Enti Locali, le seguenti azioni:

- a. ricostruzione del quadro conoscitivo e interpretativo

- della situazione esistente e delle azioni di mutamento in corso o previste;
- b. definizione concertata delle linee guida degli assetti fisici, funzionali e ambientali con riferimento ai diversi livelli della pianificazione del territorio;
 - c. raccolta e montaggio delle proposte di programmi e interventi avanzati dai diversi soggetti;
 - d. verifiche congiunte di fattibilità (tecniche, amministrative, economiche e sociali) dei programmi e degli interventi, al fine di individuare i soggetti da impegnare e le modalità di intervento;
 - e. previsione delle risorse da reperire e dei canali di finanziamento da attivare;
 - f. le procedure per la concertazione delle scelte di priorità;
 - g. le procedure di valutazione integrata per la conoscenza preventiva e in corso d'opera degli effetti territoriali e ambientali generati, nonché per la eventuale predisposizione di misure compensative, insieme alla analisi costi-efficacia;
 - h. i tempi e gli strumenti di riferimento per la attuazione dei programmi e degli interventi.

2. Quadro conoscitivo

Il PIT contribuisce alla conoscenza del territorio regionale. In questo ambito in particolare finalizza la raccolta e l'aggiornamento delle informazioni alle esigenze dei sistemi di valutazione messi in opera dal piano. Inoltre provvede, per quanto di propria pertinenza, al reperimento delle informazioni necessarie alle funzioni di approfondimento della visione guida per il futuro, di strutturazione delle strategie, di costruzione e attuazione dei cantieri progettuali.

A questo scopo utilizza lo strumento della cartografia tecnica regionale, segnalando la opportunità di un suo tempestivo ed efficace aggiornamento. Inoltre utilizza il sistema informativo regionale, contribuendo a mettere in rete i sistemi informativi territoriali delle Province e della Regione.

QS 1. *Visione di guida*

Il PIT organizza la analisi degli scenari di mutamento del territorio regionale e delle loro ricadute sulla visione guida per il futuro. A tal fine:

- a. individua il sistema delle conoscenze che caratterizza gli ambienti locali;
 - b. ricostruisce lo stato di attuazione dei piani e progetti per le opere di maggiore rilevanza per gli assetti del territorio regionale;
 - c. esplora gli scenari prospettici e le questioni conseguenti per le politiche territoriali della Regione.
- Gli strumenti che utilizza sono rispettivamente:
- a 1. Rapporto sullo stato del territorio;
 - b 1. Rendiconto su piani e progetti;
 - c 1. Consultazioni territoriali.

I contenuti degli strumenti e le loro modalità di attuazione verranno definiti con un apposito atto integrativo del PIT.

QS 2. *Strategie territoriali*

Il PIT, per quanto di propria competenza, elabora il qua-

dro delle conoscenze di supporto alla strutturazione delle strategie territoriali proposte. In particolare:

- A. verifica il grado di coesione dei corpi territoriali regionali (STCORP 1);
- B. organizza il bilancio sulle domande di infrastrutturazione (STINF2);
- C. verifica la localizzazione delle attrezzature e servizi di importanza regionale e la loro rispondenza ai requisiti prestazionali (STASR);
- D. verifica lo stato dell'ambiente e il grado di attuazione delle reti ambientali (STBCA);
- E. ricostruisce su base territoriale le azioni regionali contro le fragilità economico-sociali e contro le fragilità ambientali (STFRAG);
- F. ricostruisce su base territoriale le principali azioni regionali, provinciali e comunali per i territori a forte frequentazione (STFREQ);
- G. ricostruisce su base territoriale le principali azioni per i territori interregionali (STINTREG).

Gli strumenti che utilizza sono in particolare:

B.1 Il Bilancio delle Infrastrutture

D.2 I Bilanci Ambientali Locali

I contenuti degli strumenti e le loro modalità di attuazione verranno definiti con un apposito atto integrativo del PIT.

QS 3. *Cantieri progettuali*

Il PIT contribuisce alla costruzione delle conoscenze di supporto alla attuazione dei cantieri progettuali. A tal fine:

- I. elabora con il concorso di Province, Comuni, Comunità montane e dei diversi rami della amministrazione regionale la ricostruzione del quadro conoscitivo e interpretativo della situazione esistente nonché delle azioni di mutamento in corso o previste per i territori interessati dai progetti;
- II. raccoglie e organizza le conoscenze sullo stato delle risorse territoriali locali e sulle risorse ambientali;
- III. promuove la raccolta delle proposte di programmi, progetti e interventi avanzate dalle amministrazioni locali;
- IV. verifica lo stato di attuazione dei progetti e degli interventi concertati.

QS 4. *Osservatorio Territoriale PIT*

Per verificare lo stato di attuazione del PIT e la coerenza degli effetti rispetto agli obiettivi prefigurati, viene istituito l'osservatorio sulla pianificazione e sulle trasformazioni territoriali.

I suoi compiti principali sono:

- a. la raccolta e la analisi degli atti di pianificazione delle Province e dei Comuni per le opere di rilevanza regionale;
- b. la raccolta e la analisi del quadro complessivo delle opere e degli interventi per opere pubbliche rilevanti di interesse di amministrazioni diverse dalle Regioni, secondo quanto disposto dall'art.55, comma 1, D.L. di attuazione della L.15 marzo 1997, n. 59;
- c. la assistenza a Comuni e Province per gli atti di governo del territorio interessati dalle previsioni del PIT;
- d. il monitoraggio della efficacia del governo del territorio rispetto agli indirizzi del PIT.

QS 5. Quadro conoscitivo iniziale

Il Quadro Conoscitivo è composto inizialmente dai seguenti elaborati, che costituiscono parte integrante del PIT.

- a. Il Piano Paesistico e Ambientale Regionale, come definito dalla Deliberazione del Consiglio Regionale n.157 del 3.11.1989 e successive integrazioni.
- b. Il Piano triennale per le aree protette 1998/2000, come definito dalla Deliberazione del Consiglio Regionale n.167 del 29.10.1997.
- c. Progetto Bioitaly – indicazione dei siti di importanza comunitaria, come definito dalla delibera della Giunta Regionale n. 1709 del 30.6.1997.
- d. Il Piano Regionale dei Trasporti, come definito dalla Deliberazione del Consiglio Regionale n. 213 del 3.10.1994.
- e. Il Programma Regionale di sviluppo 1998-2000, come definito dalla Deliberazione del Consiglio Regionale n. 197/98.

3. Sistemi e strumenti di valutazione ()**

Il PIT prevede di esercitare la valutazione preventiva degli impatti ambientali e degli effetti territoriali per le opere di interesse regionale che comportano una trasformazione rilevante dello stato delle risorse esistenti, chiamando a concorrere alla valutazione le amministrazioni locali di volta in volta interessate. Inoltre richiede di introdurre nei Piani Territoriali di Coordinamento la valutazione degli effetti delle opere di interesse provinciale che comportano una trasformazione rilevante dello stato delle risorse esistenti.

La regione Marche provvede, con propria legge, alla attuazione di quanto previsto dal D.P.R. 12 aprile 1996 nel rispetto dei principi contenuti nel presente punto 3. La legge prevederà, altresì, le modalità di formazione degli elenchi di opere da sottoporre a valutazione, che contengano, per ciascuna di esse, sulla base della rilevanza dell'opera, i livelli di valutazione ai quali devono essere sottoposte.

Val 1. Tipo di risorse

Il PIT individua come risorse fondamentali da porre a base delle valutazioni le risorse naturali e le risorse territoriali locali.

Val 2. Risorse naturali

Sono da considerare risorse naturali: aria, acqua, suolo, ecosistemi della flora e della fauna.

Val 3. Risorse territoriali

Si considerano risorse territoriali:

- le città e la rete degli insediamenti;
- le reti infrastrutturali;
- il paesaggio nelle sue categorie costitutive della struttura geomorfologica, il patrimonio botanico-vegetazionale e il patrimonio storico ambientale.

Val 4. Valutazione degli impatti ambientali

Sono oggetto di valutazione i modi in cui le azioni rilevanti di trasformazione del territorio utilizzano le risorse

naturali, al fine di evitarne la compromissione o il degrado.

Val 5. Valutazione degli effetti territoriali

Sono oggetto di valutazione i modi in cui le azioni rilevanti di trasformazione del territorio utilizzano le risorse territoriali, con particolare riferimento alle verifiche ambientali di cui al P.P.A.R., titoli V e VII.

Val 6. Valutazioni di ammissibilità

Sono ammissibili le azioni di trasformazione che, pur comportando una modificazione significativa dello stato delle risorse ambientali e territoriali, presentino un bilancio sostenibile degli effetti.

La sostenibilità si definisce in rapporto alla compatibilità con gli obiettivi definiti dai piani e dalle normative di settore, alla congruenza con gli indirizzi del PIT e dei piani territoriali di coordinamento e dei piani urbanistici e alla capacità di compensazione degli eventuali effetti avversi. La valutazione di ammissibilità viene espressa a seguito delle valutazioni sugli impatti ambientali e sugli effetti territoriali.

Val 7. Valutazioni strategiche

Le valutazioni strategiche combinano le valutazioni di ammissibilità con quelle relative al bilancio costi-efficacia con particolare riguardo agli aspetti economici e sociali delle azioni. Sono da ritenersi preferibili le azioni di trasformazione che presentano un più favorevole rapporto costi-efficacia, una migliore sostenibilità ambientale, una migliore capacità di uso delle risorse territoriali locali.

Val 8. Valutazioni di attuabilità

Si ritiene attuabile una azione di piano o di intervento che garantisca:

- l'approvvigionamento idrico e la depurazione;
- la difesa del suolo;
- la messa in sicurezza da esondazioni e/o frane;
- lo smaltimento dei rifiuti solidi;
- la disponibilità di energia;
- la accessibilità.

Il PIT rinvia alle Province il compito di individuare i progetti di livello comunale che dovranno venire sottoposti alla valutazione preventiva di attuabilità.

Le stesse province provvedono alla valutazione di attuabilità.

Val 9. Strutture di valutazione

Le strutture tecniche regionali competenti per le VAL 4, 5, 6, 7 verranno individuate nel quadro della riorganizzazione amministrativa della Regione.

Dovrà essere, comunque, garantita una unica sede coordinata per le valutazioni, nel cui ambito siano rappresentate le competenze in materia di pianificazione territoriale, tutela ambientale, programmazione socio-economica.

Val 10. Semplificazione delle procedure

Le azioni da sottoporre preventivamente alle valutazioni di ammissibilità e alle valutazioni strategiche sono

soltanto quelle che appaiono rilevanti per scala e per intensità delle trasformazioni indotte.

In ogni caso il PIT opera a favore della semplificazione delle procedure proponendo un “tavolo unico delle valutazioni” intorno a cui radunare le diverse componenti del processo valutativo, con scadenze certe e tempestive.

Il procedimento di valutazione è unico, articolato modularmente per i livelli di valutazione ai quali ciascuna opera deve essere sottoposta.

4. Direttive di raccordo con i Piani Territoriali di Coordinamento

All'interno del processo di copianificazione tra i diversi enti territoriali enunciato al punto B.0, il PIT definisce preliminarmente gli indirizzi da rispettare, le funzioni conoscitive da assicurare e i sistemi di valutazione da utilizzare nell'ambito dei Piani Territoriali di Coordinamento di cui all'art. 15 della L.8 giugno 1990, n.142 e artt.12 e 25 della L.R. 5 agosto 1992, n. 34.

4.1. *Visione di guida*

a. I Piani Territoriali di Coordinamento provinciali contribuiscono a definire la visione guida (VG 1, VG 2, VG 3);

b. Rielaborano le articolazioni territoriali prefigurate preliminarmente dal PIT, identificando di intesa con i Comuni interessati gli ambienti locali all'interno dei sistemi territoriali introdotti nella visione di guida;

c. Approfondiscono la conoscenza degli ambienti locali, ricostruendo per ciascuno di loro i profili sociali e insediativi e le dinamiche di mutamento con riferimento a piani e progetti in corso di attuazione o lista di attesa;

d. Per ciascuna delle aggregazioni di ambienti locali (a dominante produttiva-industriale, a dominante urbana, a dominante naturalistica), i PTC segnalano, di concerto con i comuni interessati, i territori maggiormente vocati alla localizzazione di attività produttive, definendo ed articolando i requisiti prestazionali più rispondenti a ciascun carattere dominante;

e. Valutano l'efficacia del PTC con riferimento allo stato delle risorse naturali e territoriali degli ambienti locali.

4.2. *Strategie territoriali*

a. I Piani Territoriali di Coordinamento provinciali contribuiscono a definire gli indirizzi guida (ST 1, ST 2, ST 3, ST 4);

b. Approfondiscono lo studio e le proposte per migliorare le interconnessioni tra i corpi territoriali regionali, ciascuno per il proprio territorio di pertinenza (STCORP 2 e STCORP 3);

c. Elaborano il Piano di Inquadramento delle Reti Infrastrutturali di interesse provinciale (STINF2 e STINF13);

d. Individuano la rete viaria di importanza provinciale, che dovrà risultare congruente con quella di importanza nazionale e regionale (STINF 9);

e. Individuano i requisiti prestazionali e gli standards di riferimento per le attrezzature di interesse provinciale (STASR 4, STASR 5);

f. Definiscono i corridoi ambientali di pertinenza provinciale (STBCA 2), in particolare approfondendo le proposte relative ai corridoi di salvaguardia (STBCA 3, comma b, con riferimento ai territori delle singole province);

g. Predispongono il quadro di riferimento per le azioni da prevedere per le aree a fragilità economica e sociale (STFRAG 2) e quelle per le aree di fragilità ambientale (STFRAG 3);

h. Approfondiscono gli indirizzi per i territori a forte frequentazione (STFREQ da 1 a 7);

i. Approfondiscono gli indirizzi per i territori interregionali (STINTREG 1 e successivi STINTREG solo per i territori di pertinenza);

l. Organizzano il Bilancio delle Infrastrutture per la individuazione delle domande prioritarie relative al territorio delle singole province (QS2-B1);

m. Contribuiscono alla istituzione e al funzionamento dell'Osservatorio Territoriale PIT;

n. Valutano la ammissibilità dei progetti per le opere di importanza provinciale che comportano rilevanti trasformazioni dello stato delle risorse naturali e territoriali (Val 6).

4.3. *Cantieri progettuali*

I PTC cooperano alla elaborazione dei “cantieri progettuali” sviluppandone le potenzialità e le occasioni di ulteriore approfondimento e stimolando i Comuni e le comunità locali ad avanzare progetti di sviluppo congruenti con gli obiettivi prefigurati.

Possano integrare le previsioni di “cantieri progettuali” introdotte dal PIT con eventuali altre proposte riconosciute tramite gli “accordi di copianificazione”.

In particolare,

a. Sviluppano gli indirizzi PIT secondo quanto previsto per:

- Corridoio ambientale appenninico (CPCAPP da 1 a 7);

- Corridoi vallivi integrati (CPVALL da 0 a 7, e successivi CPVALL solo per i territori di pertinenza);

- Facciata litoranea (CPLIT da 1 a 6, e successivi CPLIT solo per i territori di pertinenza);

- Internodi centrali (CPNOD da 1 a 3 solo per la provincia di Ancona);

- Connessioni transregionali (CPRANS solo con riferimento ai territori di pertinenza provinciale);

b. Contribuiscono a ricostruire il quadro conoscitivo della situazione esistente e delle azioni di mutamento in corso o previste per i territori interessati dai progetti (QS3, comma I);

c. Promuovono di concerto con la Regione la raccolta delle proposte di programmi, progetti, interventi avanzate dalle amministrazioni locali (QS3, comma II);

d. Verificano di concerto con la Regione lo stato di attuazione dei progetti e degli interventi individuati nell'ambito del “cantiere progettuale”;

e. Operano valutazioni strategiche di concerto con la Regione per le opere da realizzare nell'ambito dei “cantieri progettuali”.

5. Direttive di raccordo con i piani comunali

All'interno del processo di copianificazione tra i diversi

enti territoriali enunciato al punto B.0, il PIT definisce preliminarmente gli indirizzi da rispettare, le funzioni conoscitive da assicurare e i sistemi di valutazione da utilizzare nell'ambito della pianificazione di livello comunale.

5.1. *Visione di guida*

I Comuni cooperano al processo di definizione degli ambienti locali promosso dal PIT e sviluppato dai PTC provinciali.

5.2. *Strategie territoriali*

- a. Gli atti di pianificazione comunale assumono gli indirizzi del PIT per gli elementi e i temi riconosciuti di rilievo regionale;
- b. E' richiesta la valutazione preventiva della attuabilità delle azioni di piano che comportano rilevanti trasformazioni degli assetti esistenti, secondo quanto disposto dai PTC provinciali (Val 8).

5.3. *Cantieri progettuali*

- a. Gli atti di pianificazione comunale assumono i cantieri progettuali come contesto per promuovere coerentemente proprie azioni di sviluppo;
- b. Contribuiscono a ricostruire il quadro conoscitivo della situazione esistente e delle azioni di mutamento in corso o previste per i territori interessati dai progetti (QS3, comma I);
- c. Promuovono di concerto con la Regione e la Provincia la raccolta delle proposte di programmi, progetti, interventi (QS3, comma II);
- d. Verificano di concerto con la Regione e la Provincia lo stato di attuazione dei progetti e degli interventi individuati nell'ambito del "cantiere progettuale".

6. **Direttive di raccordo con i piani di settore**

Il PIT definisce gli indirizzi da rispettare, le funzioni conoscitive da assicurare e i sistemi di valutazione da utilizzare nell'ambito dei Piani di settore.

6.1. *Visione di guida*

- a. I Piani di settore assumono la visione guida proposta dal PIT (VG 1, VG 2, VG 3, VG4);
- b. Contribuiscono ad approfondire la conoscenza delle dinamiche di mutamento in atto con riferimento a piani e progetti in corso di attuazione o in lista di attesa (QS 1, comma a e b);
- c. Valutano la propria coerenza rispetto alla visione guida proposta dal PIT.

6.2. *Strategie territoriali*

- a. I Piani di settore cooperano alla attuazione degli indirizzi disposti dal PIT, di cui ai commi ST, STCORP, STINF, STASR, STBCA, STFRAG, STFREQ, STINTREG, rispettivamente per gli ambiti di propria competenza;
- b. Attestano autonomamente la propria coerenza rispetto agli Indirizzi disposti dal PIT.

6.3. *Cantieri progettuali*

- a. I Piani di settore contribuiscono alla realizzazione dei "Cantieri progettuali" di cui ai commi CPCAPP,

CPVALL, CPLIT, CPNOD, CPRANS, rispettivamente per gli ambiti di propria competenza;

- b. Attestano autonomamente la propria coerenza rispetto agli obiettivi e i criteri di riferimento disposti dal PIT.

7. **Direttive di raccordo con i Programmi Obiettivo del Programma Regionale di Sviluppo e con gli strumenti di programmazione negoziata**

I territori interessati dalle strategie intersettoriali e dai cantieri progettuali costituiscono ambiti privilegiati di applicazione dei programmi obiettivo (P.O.) del PRS 2000.

Il PPAS indica ogni anno, nella scheda "Cantieri progettuali del PIT" allegata al PPAS stesso, quali fondi, per ciascun settore di intervento, sono destinati alla attivazione integrata di ciascun cantiere progettuale.

7.1 *Visione guida*

Si applica il P.O. 6 "Innovazione istituzionale, amministrativa e organizzativa" con particolare riferimento ai progetti 6.1 "Rete interistituzionale regionale" e 6.2 "Autoriforma organizzativa dell'Ente" e il P.O. 10 "Welfare Regionale".

7.2 *Strategie territoriali intersettoriali*

I programmi obiettivo sono articolati in funzione delle diverse strategie territoriali prefigurate dal PIT. Essi cooperano alla attuazione degli indirizzi disposti dal PIT per gli ambiti di localizzazione di ciascun progetto obiettivo.

A. Coesione corpi territoriali regionali

Si applica il P.O. 8 "Sviluppo e innovazione dei localismi economici e del lavoro" con particolare riferimento al sottoprogramma 8.1 "Sistemi locali di piccole e medie imprese" progetto 8.1.1. "servizi sociali", 8.1.2 "Politica industriale distrettualizzata", il sottoprogramma 8.2 "Mercato del lavoro e politiche per lo sviluppo delle risorse umane" e il sottoprogramma 8.3 "Mobilità e trasporti".

B. Potenziamento delle grandi infrastrutture

Si applicano il P.O.6 "Innovazione istituzionale, amministrativa e organizzativa", progetto 6.3 "Rete telematica regionale per la Pubblica Amministrazione" e il P.O. 8 "Sviluppo e innovazione dei localismi economici e del lavoro", sottoprogramma 8.3 "Mobilità e trasporti", progetto 8.3.1 "Un sistema integrato per il trasporto pubblico locale" e 8.3.2 "Sviluppo e potenziamento delle infrastrutture".

C. Localizzazione attrezzature di interesse regionale

Si applicano il P.O. 8 "Sviluppo e innovazione dei localismi economici e del lavoro" con particolare riferimento ai progetti 8.1.1."Servizi reali", 8.2.2 "Politiche per la formazione professionale", 8.3.1 "Un sistema integrato per il trasporto pubblico locale" e 8.3.2 "Sviluppo e potenziamento delle infrastrutture" e il P.O. 10 "Welfare regionale".

D. Valorizzazione ambienti della storia e della natura

Si applica il P.O.7 “Sistema ambiente, spazio rurale e attività vocazionali”, con particolare riferimento ai progetti 7.4.1 “APE e il sistema di parchi e riserve”, 7.4.2 “La conservazione della natura e delle sue risorse”, 7.4.4 “Sistema museale”, 7.4.5 “Sistema bibliotecario-archivistico”, 7.4.6 “Sistema archeologico”, 7.4.7 “Sistema dei teatri”, 7.4.8 “Luoghi del lavoro e della memoria”, 7.4.9 “Promozione del turismo regionale”, 7.1.3 “Progettazione piani dei bacini del fiume Esino e Tenna”, 7.1.5 “Sistemazione del reticolo idrografico marchigiano”, 7.1.6 “Completamento delle opere finanziate con fondi FIO” (per i centri storici), 7.1.7 “Consolidamento centri abitati instabili” (per i centri storici), 7.1.9 “Spazi urbani” (per i centri storici).

E. Consolidamento territori fragili

E1 Fragilità economico-sociali

Si applicano il P.O.6 “Innovazione istituzionale, amministrativa e organizzativa”, progetto 6.4 “Tutela e valorizzazione del territorio montano”, il P.O.8 “Sviluppo e innovazione dei localismi economici e del lavoro”, sottoprogrammi 8.2 “mercato del lavoro e politiche per lo sviluppo delle risorse umane” e 8.3 “mobilità e trasporti”, il P.O.9 “Sistemi produttivi agroalimentari e spazio rurale”, sottoprogrammi 9.1 “sistemi produttivi agricoli e della pesca” e 9.2 “agricoltura e spazio rurale”.

E2 Fragilità ambientali

Si applica il P.O.7 “Sistema ambiente, spazio rurale e attività vocazionali”, sottoprogramma 7.1 “tutela delle acque e difesa del suolo”, 7.2 “qualità dell’aria” e 7.3 “La risorsa rifiuti”.

F. Decongestionamento territori a forte frequentazione F1 costa

Si applicano il P.O.7 “Sistema ambiente, spazio rurale e attività vocazionali”, progetti 7.1.4 “Progettazione del piano di difesa della costa”, 7.1.6 “Completamento delle opere finanziate con fondi FIO”, 7.2.2 “Piano regionale di risanamento della qualità dell’aria”, 7.2.3 “riduzione dell’inquinamento acustico”, 7.3.1 “La discarica residuale”, 7.4.9 “promozione del turismo regionale”, il P.O.8 “Sviluppo e innovazione dei localismi economici e del lavoro”, progetti 8.1.1 “servizi reali”, 8.1.5 “internazionalizzazione”, 8.3.1 “Un sistema integrato per il trasporto pubblico locale”, 8.3.2 “Sviluppo e potenziamento delle infrastrutture”, il P.O.9 “Sistemi produttivi agroalimentari e spazio rurale”, progetto 9.1.3 “pesca e acquacoltura”.

F2 città diffusa

Si applicano il P.O.7 “Sistema ambiente, spazio rurale e attività vocazionali”, progetto 7.1.6 “Completamento delle opere finanziate con fondi FIO”, il P.O.8 “Sviluppo e innovazione dei localismi economici e del lavoro”, progetti 8.3.1 “Un sistema integrato per il trasporto pubblico locale”, 8.3.2 “Sviluppo e potenziamento delle infrastrutture”.

G. sviluppo territori interregionali

Si applicano il P.O.7 “Sistema ambiente, spazio rurale e attività vocazionali”, progetti 7.4.1 “APE e il sistema di parchi e riserve”, 7.4.2 “La conservazione della natura e delle sue risorse”, 7.4.9 “Promozione del turismo

regionale”, il P.O. 8 “Sviluppo e innovazione dei localismi economici e del lavoro”, sottoprogramma 8.1 “I sistemi locali di piccole e medie imprese” e 8.3 “Mobilità e trasporti”.

7.3 Cantieri progettuali

I P.O. sono articolati in funzione delle diverse proposte progettuali dei Cantieri del PIT.

I P.O. contribuiscono alla realizzazione dei cantieri progettuali attraverso la localizzazione dei Progetti Obiettivo nei territori interessati dai cantieri.

I Corridoio ambientale appenninico

Si applicano il P.O.6 “Innovazione istituzionale, amministrativa e organizzativa”, progetti 6.3 “Rete telematica regionale per la Pubblica Amministrazione” e 6.4 “Tutela e valorizzazione del territorio montano”, il P.O.7 “Sistema ambiente, spazio rurale e attività vocazionali”, progetti 7.4.1 “APE e il sistema di parchi e riserve”, 7.4.2 “La conservazione della natura e delle sue risorse”, 7.4.9 “Promozione del turismo regionale”, il P.O. 8 “Sviluppo e innovazione dei localismi economici e del lavoro”, sottoprogramma 8.2 “mercato del lavoro e politiche per lo sviluppo delle risorse umane” e 8.3 “Mobilità e trasporti”, il P.O. 9 “Sistemi produttivi agroalimentari e spazio rurale”, Sottoprogrammi 9.1 “sistemi produttivi agricoli e della pesca” e 9.2 “Agricoltura e spazio rurale”.

II Corridoi vallivi integrati

Si applicano il P.O.7 “Sistema ambiente, spazio rurale e attività vocazionali”, Sottoprogrammi 7.1 “Tutela delle acque e difesa del suolo”, 7.2 “Qualità dell’aria”, 7.3 “La risorsa rifiuti”, il P.O.8 “Sviluppo e innovazione dei localismi economici e del lavoro”, sottoprogramma 8.3 “Mobilità e trasporti”, il P.O. 9 “Sistemi produttivi agroalimentari e spazio rurale”, Sottoprogramma 9.2 “Agricoltura e spazio rurale”.

III Facciata litoranea

Si applicano il P.O.7 “Sistema ambiente, spazio rurale e attività vocazionali”, Progetti 7.1.3 “Progettazione piani dei bacini dei fiumi Esino e Tenna”, 7.1.5 “Sistemazione del reticolo idrografico marchigiano”, 7.1.6 “Completamento delle opere finanziate con fondi FIO”, i Sottoprogrammi 7.2 “Qualità dell’aria”, 7.3 “La risorsa rifiuti”, il progetto 7.4.9 “promozione del turismo regionale”, il P.O.8 “Sviluppo e innovazione dei localismi economici e del lavoro”, sottoprogrammi 8.1 “I sistemi locali di piccole e medie imprese”, 8.2 “mercato del lavoro e politiche per lo sviluppo delle risorse umane”, 8.3 “Mobilità e trasporti”, il P.O. 9 “Sistemi produttivi agroalimentari e spazio rurale”, progetto 9.1.3 “Pesca e acquacoltura”.

IV internodi

Si applicano il P.O.7 “Sistema ambiente, spazio rurale e attività vocazionali”, Sottoprogramma 7.2 “Qualità dell’aria”, il P.O.8 “Sviluppo e innovazione dei localismi economici e del lavoro”, progetti 8.1.1 “Servizi reali”, 8.1.5 “Internazionalizzazione”, 8.1.7 “Energia”, sottoprogramma 8.3 “Mobilità e trasporti”.

V Connessioni transregionali

Si applicano il P.O.6 “Innovazione istituzionale, amministrativa e organizzativa”, progetto 6.4 “Tutela e valorizzazione del territorio montano”, il P.O.7 “Sistema ambiente, spazio rurale, Sottoprogrammi 7.1 “Tutela delle acque e difesa del suolo”, 7.4 “Ambiente, attività vocazionali ed economiche”, il P.O.8 “Sviluppo e innovazione dei localismi economici e del lavoro”, sottoprogramma 8.3 “Mobilità e trasporti”, il P.O. 9 “Sistemi produttivi agroalimentari e spazio rurale”, Sottoprogrammi 9.1 “sistemi produttivi agricoli e della pesca” e 9.2 “Agricoltura e spazio rurale”.

7.4 La programmazione negoziata

Gli interventi sul territorio previsti e finanziati dalla Intesa Istituzionale di Programma, dai patti territoriali, dai fondi strutturali e da altre forme di programmazione negoziata si attuano nel rispetto della Visione guida, delle strategie territoriali del PIT e, se ricadenti nell’ambito dei cantieri progettuali, nel rispetto di quanto previsto per i cantieri stessi dal PIT.

I territori interessati dai cantieri progettuali costituiscono ambiti privilegiati di intervento degli strumenti di programmazione negoziata.

Sono fatti salvi dal PIT i contenuti della programmazione negoziata già avviata all’atto della approvazione del piano purché non in contrasto con le disposizioni di attuazione del PIT.

8. Sistemi di gestione

8.1. Modalità di organizzazione

Il PIT condivide e accoglie le indicazioni e le proposte organizzative formulate dal PRS per la riforma della struttura regionale.

La organizzazione delineata vuole essere coerente con l’obiettivo della amministrazione regionale di una struttura snella, efficiente, ricostituita per progetti. Pertanto, più che creare nuove strutture, il PIT tende, anche rivitalizzando funzioni previste da leggi vigenti, a finalizzare su obiettivi progettuali ed intersettoriali le risorse esistenti.

In particolare, la gestione complessiva del PIT è assicurata da:

- una “unità di piano”, collocata nell’area della programmazione, con una struttura ad hoc, stabile e specializzata.

Le principali funzioni della “unità di piano” sono:

- confronto ed integrazione del PIT con gli altri strumenti di programmazione (PRS, PPAS);
- organizzazione e coordinamento delle attività conoscitive previste dal piano (Quadro conoscitivo);
- stimolo e supporto alle azioni progettuali attivate dal piano;
- stimolo e supporto a modalità di approccio intersettoriale delle unità di settore;
- supporto ad attività di valutazione integrate, preventive ed ex post;
- accompagnamento per lo sviluppo di forme di programmazione interistituzionale e concertata coerenti con il piano.

Le altre strutture di gestione del PIT si articolano in funzione delle principali attività previste:

- attività di indirizzo (strategie territoriali intersettoriali);
- attività di indirizzo e coordinamento (cantieri progettuali);
- attività conoscitive.

8.2 Attività di indirizzo (strategie territoriali intersettoriali)

Le attività di indirizzo sono coordinate dalla “unità di piano”.

Svolgono attività di verifica della attuazione rispetto agli indirizzi definiti dal PIT (ST, STCORP, STINF, STASR, STBCA, STFRAG, STFREQ, STINTREG) le strutture tecniche regionali responsabili per la valutazione degli impatti ambientali e degli effetti territoriali.

8.3 Attività di indirizzo e coordinamento (cantieri progettuali) (**)

Le attività di indirizzo e coordinamento sono coordinate dalla “unità di piano”.

Contribuiscono alla attività dei cantieri progettuali PIT le seguenti strutture:

- i gruppi di cantiere formati da Province, Comuni singoli e associati, come soggetti promotori, e da Comunità Montane, forze economiche e sociali, Università, ecc., come soggetti proponenti, per funzioni di ascolto, proposta e attivazione di interventi progettuali relativi ai cantieri delineati dal piano, ricerca di opportunità di finanziamento, formazione di accordi e convenzioni;
- il tavolo della progettazione, costituito dalla Regione – “unità di piano” PIT, tecnici di Anci, Uncem, URPM, per funzioni di raccordo tecnico tra soggetti istituzionali di governo per l’attuazione del PIT e per attivazione di processi di collaborazione e cooperazione;
- il tavolo della programmazione, come definito dal PRS, parte IV, capitolo 10, integrato dal dirigente della “unità di piano” per il PIT;
- la struttura tecnica regionale responsabile del parco-progetti;
- le strutture tecniche regionali responsabili per la valutazione degli impatti ambientali e degli effetti territoriali;
- il Nucleo di Valutazione ed il Nucleo Controllo di gestione, costituiti in modo da garantire le necessarie competenze in materia ambientale e territoriale.

8.4. Il montaggio dei Cantieri Progettuali (**)

In analogia con quanto previsto dal D.M. LL.PP. 8.10.98

- Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (P.R.U.S.S.T.), per l’attivazione delle proposte avanzate dal piano in merito ai “Cantieri progettuali”, si delinea la seguente procedura:

- Il gruppo di cantiere, tramite un soggetto promotore, presenta al tavolo della progettazione proposte di intervento;
- Il tavolo della progettazione valuta la coerenza della proposta con il PIT, la sua fattibilità e la istruisce;
- L’unità di piano presenta la proposta al tavolo della programmazione integrato, per la verifica di coerenza e di interesse generale;
- Il tavolo della programmazione presenta la proposta alla Giunta, per il finanziamento del progetto di fattibilità al soggetto promotore;
- Per il successivo finanziamento dell’intervento si at-

tua la procedura prevista dalla L.R.46/92, previo parere della "unità di piano".

Per le fasi attuative dei cantieri, si potrà fare ricorso alle forme di accordo previste dalla normativa in materia di programmazione negoziata.

8.5 *Attività conoscitive*

Le attività conoscitive sono coordinate dalla "unità di piano".

Concorrono alle attività conoscitive previste dal piano le seguenti strutture:

- l'osservatorio del PIT, di cui al punto QS4, per le funzioni ivi previste;
- la struttura tecnica regionale responsabile della cartografia regionale, per le necessarie connessioni tra le banche dati del PIT ed il sistema informativo territoriale regionale;
- il sistema operativo per il PIT, quale tecnostruttura di carattere strumentale, ai fini della costituzione e gestione delle banche dati del piano;
- strutture esterne specializzate in tematiche del territorio (consulenti, università, ecc.), con particolare riferimento alla intesa Regione-Università, per l'aggiornamento innovativo del patrimonio conoscitivo e propositivo del piano.

8.6 *L'aggiornamento del Piano.*

L'aggiornamento del PIT è commisurato alle scadenze ed all'aggiornamento del PRS 1998/2000, approvato con Deliberazione Amministrativa del Consiglio Regionale n. 197 del 5 maggio 1998, e si attua secondo le modalità previste dall'art.24 della L.R. 34/92.

ALLEGATI TECNICI

QUADRO CONOSCITIVO

IL QUADRO CONOSCITIVO DI BASE

1. Una immagine del presente

Una immagine restituisce bene la situazione attuale del territorio marchigiano, le sue qualità specifiche ma anche i suoi problemi irrisolti. E' il montaggio sullo stesso fondo cartografico dei parchi, gli ambienti naturali, i paesaggi e i sistemi storico-culturali riconosciuti dal Piano Paesistico Ambientale insieme ai distretti industriali individuati nella Regione (**tav. QS1**).

E' una immagine che evoca la ricchezza delle risorse territoriali diffuse in una regione ormai conosciuta ovunque come modello per la sua capacità di sviluppo alimentata dal forte radicamento locale dei sistemi produttivi di piccole e medie imprese, ma che è celebrata anche per la bellezza dei suoi paesaggi conformati da una felice combinazione di storia e di natura.

Questa immagine mette in evidenza la singolarità dei modi in cui il sistema di sviluppo si distribuisce spazialmente, senza obbedire alle determinanti morfologiche dettate dai grandi quadri ambientali disegnati dalla natura e in fondo senza neanche farsi troppo condizionare dal telaio della grande infrastrutturazione regionale. Senza dunque assecondare in modo evidente la stratificazione longitudinale con cui abitualmente si descrive il territorio regionale, distinguendo tra la fascia costiera, la fascia intermedia collinare, e la dorsale appenninica. Ma senza riflettere neppure la stratificazione trasversale, lungo le principali direttrici vallive che pure hanno conosciuto significativi processi di infrastrutturazione in epoche più recenti.

E soprattutto l'immagine mette in evidenza la scarsa consistenza degli ambienti a vario titolo protetti, apparentemente sovrachiati dalla diffusione dei distretti produttivi e costretti ad assumere un ruolo residuale nella organizzazione del territorio regionale.

In effetti l'immagine, evocando le due risorse determinanti per il futuro delle Marche, suggerisce anche la principale posta in gioco per la pianificazione del territorio ai diversi livelli: *come ricomporre in un quadro più equilibrato le forme di coesistenza tra gli ambienti della storia e della natura e gli ambienti della produzione*, assecondando la sostenibilità delle azioni di sviluppo e la valorizzazione delle potenzialità che sono implicite nelle risorse esistenti.

2. Le linee di assetto del territorio regionale

Una interpretazione sintetica delle principali linee di assetto del territorio regionale investe le strutture ambientali, le reti infrastrutturali, le forme insediative, le morfologie sociali, i distretti, i corpi territoriali. Su questi argomenti verranno sintetizzate le valutazioni del PIT, richiamando anche i principali risultati degli studi prodotti, e soprattutto le ricerche delle università marchigiane che attraverso il loro Centro Interuniversitario Astac hanno contribuito in modo organico alla realizzazione del quadro conoscitivo.

2.1. Strutture ambientali

Una interpretazione consolidata dei caratteri fisico-ambientali del territorio marchigiano muove dal riconoscimento della successione altitudinale, da est a ovest, di tre principali ambienti naturali: la dorsale Appenninica, la collina e la costa. Ciascun ambiente è caratterizzato da uno specifico sistema di scambi e relazioni interne (con prevalente andamento NO-SE) ma è al tempo stesso strettamente interconnesso agli altri ambienti attraverso il reticolo idrografico principale (con andamento est-ovest).

Il sistema ambientale è quindi rappresentabile (**tav. QS2**) in forma più complessa come una rete, costituita in direzione longitudinale dal complesso di ambienti e scambi paralleli alla dorsale appenninica ed alla costa; ed in senso trasversale, dalle direttrici vallive principali, che attraversando ed in incrociando i diversi ambienti, contribuiscono all'equilibrio ed al mantenimento della diversità biologica del sistema.

Possono essere definiti nodi ambientali i punti di contatto, incrocio e scambio tra ambienti altitudinali e corridoi fluviali trasversali; ogni nodo è caratterizzato, in rapporto alla dimensione e quantità di scambi, da un proprio funzionamento specifico, gerarchicamente definibile all'interno del sistema considerato.

La dorsale appenninica costituisce il principale corridoio ambientale del territorio marchigiano, attraverso il quale si realizzano le interconnessioni eco-biologiche trans-regionali (in particolare con l'Abruzzo attraverso il Gran Sasso e la Majella, ma anche con i rilievi minori della Toscana e della Emilia Romagna) in direzione NO-SE. La grande dorsale costituisce un consistente serbatoio di naturalità che alimenta dal punto di vista fisico-biologico e genetico le strutture ambientali ad esso interconnesse attraverso un complesso sistema di scambi: tra sottosuolo e superficie (attraverso le sorgenti lineari e di versante che alimentano i corsi d'acqua principali); in superficie (attraverso scambi di tipo biologico e genetico (vegetazione e fauna).

La fascia di raccordo tra rilievi montani e collinari (fascia pedemontana), caratterizzata dalla presenza di falde perenni, costituisce sia un serbatoio di alimentazione e ricarica del sistema idrografico di collina (che a sua volta alimenta i fiumi principali) sia un'area di filtro rispetto alle acque superficiali e sotterranee e agli scambi biotici tra le aree pedemontane e le valli fluviali.

La salvaguardia e il potenziamento degli ecosistemi e degli habitat costituisce nella fascia appenninica l'indirizzo dominante, già ampiamente riconosciuto dalla presenza di parchi e aree protette esistenti. La tutela deve però essere posta in stretta relazione al potenziamento dei sistemi di scambi di crinale e di mezzacosta, che favoriscono il trasferimento di specie animali, rivitalizzando l'intero sistema appenninico. Dal punto di vista fisico appare urgente il mantenimento della stabilità idrogeologica e la corretta regimazione delle acque verso la pianura, con particolare attenzione alla fascia delle falde perenni pedemontane, una fascia di estrema vulnerabilità.

Le aree collinari argillose prevalentemente coltivate sono caratterizzate da un complesso e fragile reticolo

idrografico, che oltre ad alimentare i corsi d'acqua principali, costituisce una rete di microconnessioni ambientali (corsi d'acqua, filari, scarpate boscate, alberate) di grande rilevanza dal punto di vista vegetazionale e faunistico, soprattutto nei tratti più incisi e meno antropizzati (ecosistemi ricchissimi, soprattutto per le specie avi-faunistiche, in corrispondenza delle valli trasversali dell'alta collina). Il mantenimento, ma più spesso la ricostituzione delle funzionalità idraulica ed ambientale (che non dovrebbero più risultare antagoniste) dei corsi d'acqua costituisce l'indirizzo d'intervento principale della fascia collinare, soggetta, per la natura del suolo, a continui fenomeni di erosione e dissesto.

La fascia costiera costituisce un'area di filtro tra ambiente collinare e marino. Il recupero di un livello accettabile di funzionalità ambientale della fascia costiera, ambiente determinante ai fini della bio-diversità dell'intero territorio, è strettamente legato alla salvaguardia dei varchi residui e in particolare della vegetazione litoranea e delle zone umide (laghetti salmastri). Questi dovrebbero inoltre risultare interconnessi, per contrastare gli effetti degradanti della progressiva insularizzazione, sia in senso longitudinale (attraverso il recupero di tutte le possibili fasce utilizzabili come corridoi di carattere ambientale) che in senso trasversale, ricostituendo laddove possibile il legame con i corsi d'acqua nella zona delle foci costiere.

I sistemi vallivi costituiscono le grandi connessioni del territorio marchigiano. La difesa e il recupero della funzionalità ecologica dei sistemi fluviali (nei diversi elementi costitutivi: linea d'acqua-alveo- aree golenali, terrazze e confluente) appare uno degli obiettivi principali per garantire un livello stabile di equilibrio ambientale dell'intero territorio. Protezione delle acque dall'inquinamento chimico e organico, eliminazione o minimizzazione delle interruzioni della continuità fluviale, rinaturalizzazione degli eco-sistemi ripariali appaiono operazioni indispensabili per garantire lo svolgimento del ruolo di interconnessione ambientale specifico dei corsi d'acqua della regione.

2.2. Reti infrastrutturali

Il telaio delle infrastrutture per la mobilità si configura nelle Marche come una tipica struttura a pettine, attestata lungo la fascia costiera verso cui confluiscono le direttrici trasversali disposte lungo le principali vallate fluviali. L'impianto a pettine viene articolato da alcune percorrenze interne che generano intersezioni con la trama principale soprattutto nella parte centrale e meridionale del territorio regionale (**tav. QS3**).

Nel corridoio costiero trovano sede la autostrada A14, la SS 16 Adriatica, la ferrovia, i porti di Ancona, Pesaro, S. Benedetto, Fano, Senigallia, Numana, Civitanova, P.S. Giorgio, l'aeroporto di Falconara, e, nel prossimo futuro, le aree di scambio intermodale di Fano, Civitanova, Bassa valle del Tronto, e, leggermente arretrato verso l'interno, il centro intermodale di Jesi.

Le direttrici trasversali, generalmente riconosciute come strade statali, tendono a disporsi secondo una sequenza ad intervalli regolari: ss 423 e ss 73 bis (Pesaro-Urbino e Fossombrone -Urbania-Sansepolcro); ss 3, Flaminia,

(Fano -Fossombrone - Cagli); ss 257 (Acqualagna - Città di Castello); ss 424 (Marotta - Cagli); ss 360 (Senigallia - Sassoferrato per Gubbio); ss 76 (Falconara - Jesi - Fabriano), ss 361 - ss 571 (innesto adriatica - S. Severino -passo del Cornello); ss 77 e ss 485 (Civitanova-Tolentino - Colfiorito); ss. 210 (P.S. Giorgio- Fermo-Amandola), ss 433 (Pedaso - Comunanza); ss 4, Salaria, (Porto d'Ascoli - Ascoli - Arquata).

Lungo i principali fondovalle si sono realizzate strade a scorrimento veloce (val Metauro, Vallesina, Val di Chienti, Valle del Tronto) che hanno dato luogo al raddoppiamento e alla gerarchizzazione di fatto della viabilità preesistente. La Vallesina e la val di Chienti ospitano inoltre i collegamenti ferroviari ancora attivi, il primo di importanza nazionale per Roma, il secondo di interesse locale come del resto il prolungamento per Albacina e la Fabriano - Pergola.

Funge da gronda interna la direttrice Ascoli - Comunanza - Amandola - Caldarola - S. Severino- Jesi (ss 78 e 502) e, più arretrata, la direttrice Visso - Muccia - Camerino - Castel Raimondo - Albacina (ss 209 e 256). Mentre la convergenza su Macerata provoca uno sfioccamento della direttrice ss.78 in direzione di Loreto (ss 77) , Osimo (ss 361), Jesi (ss 362), generando la più significativa distorsione del sistema a pettine.

Il problema di fondo di questo telaio così configurato è la debolezza delle sue connessioni con le grandi direttrici interne di collegamento con il territorio dell'Italia centrale, in particolare con la E45 Orte-Cesena e con la Flaminia nel tratto Foligno- Terni. La difficoltà di accesso dall'interno contribuisce così a caricare di traffico il corridoio adriatico, di fatto l'unico asse distributore efficiente dell'intera rete viaria regionale, e ormai convenientemente collegato anche all'attraversamento autostradale dell'Appennino abruzzese.

Ad una scala diversa, pesa anche la assenza di interconnessioni tra i diversi modi di spostamento delle persone e delle merci. Si tratta di una rete che lavora prevalentemente attraverso il sistema di mobilità su gomma, e che trova difficoltà a garantire un livello di funzionalità adeguato alle esigenze di una regione ricca di sistemi produttivi diffusi, fortemente orientati verso le esportazioni.

2.3. Forme insediative

E' nota l'immagine delle Marche come regione fortemente urbanizzata, con una rete insediativa ricca di centri minori, relativamente omogenea e distribuita in modo equilibrato sull'intero territorio (**tav. QS4**).

In realtà, come emerge dagli studi dell'Astac per il PIT, le forme insediative stanno evolvendo e diversificandosi notevolmente (**tav. QS5**), anche per effetto delle dinamiche di redistribuzione della popolazione e per i processi di decentramento produttivo che hanno investito gran parte del territorio regionale.

Così, accanto ai nodi di concentrazione che corrispondono agli insediamenti di antico impianto, vanno prendendo forma urbanizzazioni di tipo lineare e filamentoso, che assumono caratteri differenti nei diversi contesti locali. Sono le *urbanizzazioni lineari costiere*, ormai vicine a saturare la esigua fascia litoranea già segnata dalle città portuali. Sono gli insediamenti misti delle *urbanizzazioni lineari di fondovalle*, originati in gran

parte dal recente sviluppo infrastrutturale e produttivo. Sono infine le sequenze di case sparse organizzate in *urbanizzazioni lineari di crinale*, che si diffondono lungo i tracciati viari anche minori ereditati dal passato. Mentre la intensa azione di industrializzazione dello spazio regionale è andata depositando un riconoscibile insieme di *aree attrezzate per la produzione*, addensato soprattutto lungo i principali fondo valle, combinandosi con i processi di urbanizzazione sopra richiamati. La osservazione delle forme insediative porta dunque a riconoscere una struttura generale della urbanizzazione segnata dalla compresenza di una rete omogenea di fondo, costruita sulle maglie minute di una fitta infrastrutturazione ereditata dal passato, e una rete che si appoggia ai grandi segni della natura e delle infrastrutture più potenti, divenuti ormai i luoghi della densificazione più che della dispersione insediativa. L'intreccio tra queste due strutture insediative diventa uno dei temi di fondo per la pianificazione del territorio a scala provinciale e locale, chiamata a trovare un giusto dosaggio tra i processi di concentrazione e di dispersione della urbanizzazione.

2.4. *Morfologie sociali*

Lo studio della forme di vita delle società locali contribuisce ad articolare significativamente le differenze tra i diversi contesti individuate dalla analisi delle forme insediative.

Una utile approssimazione in questa prospettiva è data dalla analisi delle morfologie economico-sociali che ormai viene praticata sempre più spesso all'interno della pianificazione territoriale.

In particolare la ricerca dell'Astac per le Marche (W. Fabietti, "Caratteri della diffusione insediativa nella regione") (**tav. QS6**) consente di individuare la distribuzione spaziale delle configurazioni sociali definite nel seguente modo:

classe 1: paesaggio agricolo interno e la crescita turistica

Sono i comuni che presentano nel complesso una forte prevalenza di attivi in agricoltura e di lavoratori in proprio affiancata dalla consistente presenza di attivi nel settore turistico-alberghiero.

classi 2-3: contesti rurali misti

Il contesto sociale è quello dei comuni a sviluppo misto agricolo-industriale, dove la differenza tra 2 e 3 è dovuta al peso dell'attività industriale. Sono le aree della diffusione degli stili di vita urbani nelle campagne, caratteristiche del modello di sviluppo adriatico.

classe 4: aree di industrializzazione diffusa

L'occupazione industriale è particolarmente intensa, in un contesto fortemente dinamico e con figure professionali alte, con piccole e medie imprese a conduzione familiare.

classe 5: paesaggio rurale

Aree di economia rurale tradizionale, con processi di forte invecchiamento della popolazione e di abbandono.

classe 6: aree di antico insediamento

Comprendono i comuni di antica tradizione urbana, dalle morfologie sociali scarsamente dinamiche, con scarsa presenza di imprenditori e una lieve prevalenza degli

addetti al terziario e alla pubblica amministrazione.

classe 7: il contesto della nuova diffusione

Aree già sviluppate che vanno evolvendo positivamente, con un paesaggio sociale caratterizzato dal calo del lavoro dipendente non impiegatizio e dalla presenza significativa di attività imprenditoriali. Si configurano come aree di nuova immigrazione, interessate anche dallo sviluppo turistico costiero.

classe 8: contesti urbani maggiori

Aree a forte connotazione urbana, con un peso rilevante di figure professionali alte e con un peso rilevante del terziario avanzato e delle attività amministrative.

La rappresentazione spaziale delle classi così individuate mette in luce una relativa omogeneità delle morfologie sociali distribuite lungo la costa e delle prime fasce collinari retrostanti, dove prevalgono le tipologie 7,8 e 4, ovvero i fenomeni della nuova diffusione e della industrializzazione diffusa. I centri della classe 6, di antica tradizione urbana, sono localizzati prevalentemente nelle aree interne, spesso circondati da una corona di aree ad industrializzazione diffusa, accreditando la ipotesi di un processo di sviluppo che si origina anche all'interno della regione a partire dai poli urbani consolidati, e che si diffonde ad ondate successive ai territori circostanti.

I paesaggi sociali agricoli e del turismo dell'interno (classe 1 e 2), come era da attendersi, si concentrano lungo la dorsale appenninica dai Sibillini fino al fabrianese; ma, ancora più significativamente, si combinano con i paesaggi rurali tradizionali della classe 5 configurando una singolare direttrice trasversale che scende fino al mare lungo la vallata dell'Aso. Questa direttrice introduce una interessante possibilità di ridisegno delle strutture ambientali regionali, suggerendo di salvaguardare e valorizzare i grandi corridoi ambientali di riconnessione tra la costa e le montagne.

2.5. *Distretti*

Le problematiche della distrettualizzazione sono state al centro degli studi dell'Astac, venendo analizzate sotto molteplici angolature a partire dalle identità storiche, dagli antecedenti di delimitazione di aree funzionali e comprensoriali introdotte nella pianificazione e gestione del territorio, fino alle individuazioni dei distretti produttivi e dei sistemi locali del lavoro che come è noto costituiscono un aspetto determinante delle politiche regionali dello sviluppo.

Proprio con riferimento alla questione della delimitazione dei distretti produttivi appare utile richiamare alcune rappresentazioni prodotte nell'ambito delle ricerche Astac che apportano significativi contributi al dibattito sui distretti industriali nelle Marche.

a. Sistemi locali del lavoro individuabili come distretti industriali

Applicando i criteri di cui al D.M. 23 aprile 1993, sulla base dei Sistemi Locali del Lavoro individuati dall'Istat con i dati del censimento del 1981, si riconoscono 19 Sistemi Locali (**tav. QS7**) che possono essere considerati come Distretti Industriali di piccole imprese (si veda R. Angelini, "Distretti e poli industriali. Schede", Astac, 1997).

Questi sono:

- Piandimeleto (comune contiguo: Sassocorvaro);
- Fossombrone (comune contiguo: Fermignano)
- Saltara (comune contiguo: Mombaroccio)
- Mondolfo
- S. Angelo in Vado
- Urbania
- Filottrano (comuni contigui: Appignano, Cingoli)
- Serra de' Conti (comune contiguo: Sassoferrato)
- Fabriano (comuni contigui: Matelica, Serra S. Quirico)
- Recanati (comuni contigui: Osimo, Montecassiano, Camerano)
- Tolentino
- Civitanova Marche
- Potenza Picena
- Fermo
- Grottazzolina
- Montegiorgio
- Montegranaro (comune contiguo: Corridonia)
- Monte San Pietrangeli
- Torre S. Patrizio

La restituzione su base cartografica evidenzia la polarizzazione delle attività connesse al settore delle pelli, del cuoio e delle calzature nella microregione compresa tra il fermano e la val di Chienti, risalendo fino alla frontiera con il camerte. Più concentrata è l'area degli strumenti musicali, incentrata su Castelfidardo, che si prolunga nel distretto del tessile e dell'abbigliamento di Filottrano-Cingoli.

Una contiguità tra specializzazioni diverse si rileva anche nel fabrianese, dove domina la meccanica, e il versante settentrionale della alta Vallesina, dove invece sono presenti di nuovo i settori delle pelli, cuoio e tessile. Infine il settore del legno e del mobile si estende alle spalle della costa tra Fano e Pesaro, a cavallo della bassa valle del Metauro, fino a confluire sul distretto del tessile e dell'abbigliamento localizzato nella parte più alta della valle.

b. Distretti industriali su base SLL 1991 e dati Istat 1991

A conclusioni parzialmente diverse giunge Merlini, autore di un altro studio sempre nell'ambito Astac.

Considerando i soli comuni capofila (**tav. QS8**), le maggiori differenze riguardano la presenza di un distretto anche nell'area delle colline settentrionali della valle del Tronto e di Comunanza; la microregione alle spalle di Senigallia, compresa tra Fossombrone e Jesi; e la parte inferiore del Montefeltro, che va a saldarsi con l'alta valle del Metauro. Per contro scompare il distretto fabrianese, e anche il suo prolungamento verso Sassoferrato.

Se poi si considerano sia i comuni capofila che i comuni aggregati (**tav. QS9**), le differenze diventano ancora più vistose, investendo in questo secondo caso un territorio ben più ampio di quello riconosciuto sulla base dei dati 1981.

c. Distretti industriali nella interpretazione del S.I.S. della Regione Marche

In conseguenza della L.317/1991, art.36, la Regione Marche (Del. G.R. n. 1483 del 22.06.1998) tramite il Servizio Industria e Artigianato, l'Osservatorio regionale sul Mercato del Lavoro e del Servizio Informativo Statistico (SIS) ha provveduto alla individuazione dei

distretti industriali utilizzando i dati censuari del 1981 e facendo riferimento ai criteri di cui al DM del 23 aprile 1993. Sono stati riconosciuti 19 distretti industriali, caratterizzati da differenti classi di specializzazione produttiva.

Successivamente si è proceduto alla verifica e all'aggiornamento sulla base dei dati censuari del 1991, ottenendo una sensibile modificazione della precedente delimitazione dei distretti industriali. Emerge infatti una più marcata diffusione che a meno di piccole sacche interne investe praticamente tutta la fascia collinare alle spalle della costa. Aumenta anche il numero dei distretti, che comunque tendono a mantenere la propria connotazione produttiva (si vedano le tabelle di comparazione tra distretti industriali 1981-1991 e le relative rappresentazioni allegate) (**tav. Qs9BisA, Qs9BisB**).

d. Distretti insediativi

Ancora diversa è la articolazione dei distretti che proviene dalla ricostruzione delle regioni funzionali elaborata sulla base di indicatori demografici e di flusso. Qui peraltro la linea interpretativa non è finalizzata a ricostruire i sistemi locali del lavoro e i distretti industriali, bensì le aggregazioni territoriali che tendono a comportarsi come strutture funzionali integrate.

Lo studio di Mattioli per l'Astac individua 11 regioni funzionali sulla base del movimento di cancellazioni e iscrizioni anagrafiche, un osservatorio aggiornabile annualmente e dunque di grande utilità per la pianificazione (**tav. QS10**).

Le regioni sono: Ancona-Osimo-Falconara, Ascoli, Civitanova, Fabriano, Fano, Fermo, Jesi, Macerata, Pesaro, Senigallia, S. Benedetto.

A risultati sorprendentemente simili si giunge per una diversa via, elaborando i dati sui flussi di pendolarità. Anche in questo caso si evidenziano le stesse regioni funzionali, ma con delimitazioni talvolta leggermente differenti (**tav. QS11**).

2.6. Corpi territoriali

La ricostruzione delle interdipendenze tra i contesti locali di sviluppo costituisce un importante contributo alla comprensione del funzionamento del territorio regionale, e in particolare alla individuazione di aggregazioni di interesse sovralocale.

A questo scopo è utile ricorrere alla nozione di "corpo territoriale" introdotto dal recente programma Itaten, indagine sugli assetti del territorio nazionale promossa dal ministero dei Lavori pubblici. Il corpo territoriale viene definito dalla intensità di relazioni biunivoche di flusso che si generano tra diversi comuni. Di fatto rappresenta un ambito di forte interazione territoriale, in cui l'effetto di rete risulta preponderante rispetto a quello della polarizzazione.

Adottando questa nozione, la ricerca Astac (**tav. QS12**) ha prodotto una carta dei corpi territoriali interni alle Marche (si veda W. Fabietti, Caratteri della diffusione insediativa nella regione Marche).

Dall'ipotesi formulata, da approfondire nella fase attuativa del PIT, emergono 5 corpi, di cui 4 conformati ad asta con il piede sulla costa e uno di forma areolare chiusa, in corrispondenza dei comuni di Civitanova, Fermo, P.S.Giorgio.

Gli altri quattro sono :

- il primo da Pesaro verso Urbino e fino a Fermignano;
- il secondo da Fano fino a Fossombrone;
- il terzo, più esteso, si irradia da Ancona per Recanati e Macerata fino a Tolentino;
- il quarto si estende lungo la valle del Tronto tra Grottammare-S.Benedetto fino ad Ascoli.

Questi corpi, a forte coesione interna, lavorano in modo reciprocamente indipendente. Sembrano rappresentare i fulcri della organizzazione relazionale dello spazio nelle Marche e potrebbero costituire anche i capisaldi da cui muovere per incentivare la estensione delle interdipendenze territoriali regionali.

3. Dinamiche del mutamento

La analisi delle serie storiche sulla variazione della popolazione (**tav. QS13**) indica come la forte crescita della costa sia andata progressivamente rallentando dal decennio 1961-71 ad oggi, propagandosi verso l'interno fino ad investire gran parte del territorio regionale.

Così nel decennio 61-71 le variazioni superiori al 2% interessano solo alcuni comuni costieri, mentre la variazione positiva tra 0 e 2% si manifesta lungo tutta la costa e le prime fasce collinari della provincie di Ancona e di Macerata. Nel decennio successivo restano pochi picchi di crescita forte, localizzati a pelle di leopardo, mentre la variazione positiva si estende a gran parte della provincia di Pesaro, si consolida ulteriormente nelle provincie di Ancona e Macerata e comincia ad interessare la parte inferiore della provincia di Ascoli. Infine nell'ultimo decennio scompaiono i picchi di crescita, e gran parte della regione è interessata dalla variazione positiva a meno dell'entroterra altocollinare e montano dell'ascolano e del maceratese, e di una singolare fascia intermedia tra montagna e costa, estesa tra l'urbinate e la Vallesina, dove invece si osserva una variazione negativa.

3.1. Processi di dispersione insediativa

E' stato osservato come il processo di diffusione presenti una forma ciclica, con ondate che alternano la espansione nei territori a bassa densità e il successivo consolidamento dei centri minori (Fabietti, Itaten, 1997). La diffusione tende ad investire infatti soprattutto i centri intermedi, da 2.000 a 10.000 abitanti, insieme ai centri minori (con popolazione compresa tra 500 a 2.000 abitanti). Di solito si accompagna con la contrazione degli insediamenti minimi, le case sparse, che tendono a svuotarsi per rafforzare i centri minori. Questo fenomeno di diffusione e di relativa concentrazione sui centri minori è confermato dalla serie storica dell'indice di dispersione territoriale (definito come tasso di popolazione residente nelle case sparse sul totale della popolazione comunale) ricostruito da Fabietti (**tav. QS14**). Dal confronto tra la situazione delle Marche nel 1961 e il 1991 emerge come la forte dispersione insediativa (superiore al 60%) esistente al '61, soprattutto nella fascia collinare a ridosso della costa, sia praticamente scomparsa, lasciando sacche di minore intensità (tra il 30 e il 60%) nelle stesse aree. Nelle Marche attuali, l'indice prevalente è quello medio-basso che va dal 15 al 30%, mentre la costa da Ancona a Pesaro fa registrare i valori

più bassi in assoluto (inferiori al 15%).

3.2. Morfologie sociali-territoriali

La ricostruzione delle dinamiche della popolazione e del patrimonio edilizio, incrociata con la analisi multidimensionale delle morfologie sociali e insediative (**tav. QS15**) consente di elaborare una importante rappresentazione della struttura del territorio marchigiano (P.C.Palermo, Itaten 1997, Astac 1998).

La carta delle *morfologie sociali-territoriali* elaborata da Palermo individua la distribuzione spaziale di cinque classi di comuni:

- centri terziari maturi a modesto sviluppo edilizio e demografico dagli anni Settanta;
- centri ad economia mista (rurale-industriale-terziaria) con caratteri e tendenze che corrispondono al profilo medio regionale ;
- centri rurali-industriali di antica edificazione, a modesto sviluppo durante gli anni Ottanta;
- centri industriali-rurali di antica edificazione, a medio sviluppo dagli anni Settanta;
- centri industriali in consistente sviluppo dagli anni Settanta.

La interpretazione delle morfologie porta a risultati interessanti per il PIT. Si nota infatti che " l'ordine tradizionale dei quadri ambientali (come strati successivi che si susseguono dalla costa verso l'interno, lungo la fascia di pianura e poi i quadri collinari fino alla barriera appenninica) sia stato progressivamente alterato in alcuni ambiti cruciali: non solo lungo le principali direttrici transfrontaliere, ma anche in alcuni luoghi peculiari del mutamento innovativo. In generale si può notare che *lo sviluppo appare più intenso non solo lungo alcune direttrici, ma anche nell'intorno dei centri più maturi, in ambiti interstiziali o di corona, sempre piuttosto vasti rispetto al territorio dei centri consolidati*" (P.C.Palermo, Astac, 1998).

In definitiva emerge una immagine del mutamento territoriale che contraddice le canoniche distinzioni in fasce longitudinali costa-colline-montagna e che invece evidenzia una struttura fortemente articolata, dove l'armatura urbana tradizionale sembra svolgere un importante ruolo di catalizzazione dello sviluppo, relativamente sottovalutato nelle precedenti interpretazioni della "industrializzazione senza fratture".

4. Programmi in corso

La ricostruzione dello stato di previsione e attuazione dei programmi di intervento per le opere di interesse regionale costituisce un contributo fondamentale alla elaborazione del PIT e al suo futuro aggiornamento.

Per facilitare la lettura dei programmi e della loro localizzazione sul territorio regionale, è stata messa a punto un sistema di schedatura agile ed essenziale, agibile con procedure semplici che non dovrebbero impegnare eccessivamente le strutture amministrative regionali (vedi modello allegato della **scheda QS16a** e la relativa applicazione).

La proiezione sul fondo cartografico delle informazioni acquisite nel corso dell'anno 1997 consente alcune prime valutazioni sui caratteri localizzativi delle grandi opere regionali (**tav. QS16**). Si nota infatti che gli inter-

venti più cospicui riguardano la direttrice costiera, prevalentemente con opere di sistemazione dei porti, dei parchi e, soprattutto nella provincia di Ascoli, di potenziamento della viabilità. La stessa direttrice è interessata come è noto dal progetto di Corridoio Adriatico, riconosciuto di importanza europea e attualmente oggetto di uno studio di fattibilità che coinvolge tutte le regioni interessate.

Altrettanto significativa è la concentrazione degli interventi lungo la dorsale interna appenninica, in grandissima parte opere connesse alla sistemazione viaria della "Pedemontana". Anche in questo caso ci si trova di fronte ad una struttura ambientale di valenza europea, interessata dal progetto "Appennino Parco d'Europa".

Va sottolineata l'importanza di costituire un osservatorio interno alla Regione, agile ed essenziale, mirato al monitoraggio delle azioni in corso o programmate sul territorio. Per ridurre l'impegno organizzativo e migliorare la qualità delle prestazioni appare opportuno incentivare le possibili sinergie con altri soggetti istituzionali e fonti informative. Significativa al riguardo è la iniziativa del Libro Bianco sullo stato delle grandi infrastrutture nella Provincia di Ancona, realizzato dalla Assindustria di Ancona. Nel futuro, si dovrebbe cercare di mettere in rete in modo organico e permanente l'azione interna alla Regione con quella delle Province e degli eventuali soggetti istituzionali esterni.

5. Linee di assetto sovraregionale

Il territorio delle Marche è definito dalla appartenenza a due grandi strutture ambientali e insediative sovra regionali: la fascia adriatica, che si estende - pur con alcune pause e interruzioni - dalla costa veneta a quella pugliese e in cui si evidenzia in particolare una macroregione litoranea compresa tra l'Emilia Romagna e l'Abruzzo; e la fascia dell'Appennino centrale, che proietta le Marche verso l'Umbria e la Toscana, configurando una seconda macroregione dell'Italia centrale (**tav. QS17**).

Questa duplicità di appartenenza si riflette anche nelle vocazioni allo sviluppo della regione: di cerniera nella struttura costiera adriatica, con significative valenze di apertura verso la sponda balcanica e quindi verso l'Est europeo e di relativa perifericità rispetto ai grandi corridoi delle comunicazioni e dello sviluppo dell'Italia centrale, ma con il vantaggio della omogeneità dei modelli locali di sviluppo affidati al ruolo determinante delle piccole e medie imprese, e quindi della concreta possibilità della integrazione con i sistemi territoriali delle regioni limitrofe.

Si disegnano così i principali temi da affrontare nella prospettiva di una organizzazione del territorio concertata a scala sovra regionale:

a. *Rafforzare le funzioni di collegamento di livello europeo* per il corridoio adriatico, sfruttando appieno il possibile ruolo delle Marche di snodo verso est, in particolare verso gli sbocchi a mare della Bosnia e di qui verso il grande corridoio che attraversando la direttrice padano-veneta raggiunge Belgrado, e, al tempo stesso, il suo collegamento aereo con la Russia e gli altri Paesi dell'Est che già trovano nell'aeroporto di Falconara un nodo fondamentale degli scambi economici e turistici.

b. *Migliorare le connessioni tra grandi reti a scala europea e sistemi locali di sviluppo*, che costituiscono la forza del territorio marchigiano ma che oggi sembrano beneficiare scarsamente della presenza del corridoio adriatico.

c. *Portare a sistema l'insieme delle aree protette, parchi e ambienti locali di sviluppo* che si distribuiscono lungo la dorsale appenninica dalla Emilia Romagna, alla Toscana, all'Umbria e all'Abruzzo. Il Progetto APE, Appennino Parco d'Europa può assumere una funzione trainante allo stesso modo del Corridoio Adriatico.

d. *Potenziare le connessioni trasversali regionali*, soprattutto con l'Umbria, ma anche con la Toscana, con il Lazio e con l'Abruzzo, dando corpo ad un telaio infrastrutturale capace di ripartire in modo equilibrato i collegamenti con le grandi direttrici di interesse nazionale ma al tempo stesso in grado anche di fungere da supporto allo sviluppo dei sistemi territoriali locali.

Un utile contributo conoscitivo nella prospettiva delineata proviene dallo studio di Sforzi sui sistemi urbani di medie dimensioni in Toscana, Umbria e Marche (**tav. QS18**). Utilizzando la nozione di sistemi urbani giornalieri, ovvero dell'autocontenimento dei flussi di pendolarità per motivi di lavoro, Sforzi identifica 109 sistemi urbani, tutti con popolazione inferiore a 250.000 abitanti ad eccezione di Firenze (876.697 abitanti al 1991).

I sistemi più forti (tra 100.000 e 240.000 abitanti) sono pochi: Pesaro, Ancona e Ascoli sulla direttrice adriatica; Terni, Perugia e Arezzo lungo la dorsale interna appenninica; la conurbazione Firenze-Pisa-Livorno che si proietta verso l'arco tirrenico. Lo studio seleziona anche i sistemi urbani a prevalente industria manifatturiera, quelli di concentrazione dei servizi alle imprese e quelli infine orientati ai servizi per i consumatori.

Emerge una distribuzione spaziale dei sistemi urbani a diverso grado di specializzazione che poco è assecondato dalla rete infrastrutturale, disegnata piuttosto sulle grandi percorrenze e scarsamente interconnessa con i sistemi locali.

Ad una scala diversa, lo studio di Fabietti sui corpi territoriali interregionali offre importanti indicazioni proprio sulle relazioni di interdipendenza esistenti tra i sistemi locali delle Marche e quelli dell'Umbria e dell'Abruzzo (Fabietti, Astac, 1998).

Assumendo un valore di soglia elevato, emergono i corpi territoriali (**tav. QS19**) interni alle Marche già individuati (vedi par. 2.6). Ma il sistema di Ascoli appare già significativamente integrato al sistema abruzzese della Valvibrata e del Teramano, evolvendo verso una configurazione chiusa in qualche modo simile a quella già riscontrata per il fermano. Si delinea poi con evidenza un corpo territoriale centrale umbro, da Foligno a Perugia e Corciano. Seppur più limitato, si evidenzia anche un secondo corpo tra Terni e Narni.

Abbassando la soglia emergono connessioni significative sia all'interno delle singole regioni che soprattutto tra le diverse regioni (**tav. QS20**). In particolare affiora la direttrice Ancona-Fabriano-Gubbio-Perugia che ha anche l'importante effetto di collegare i corpi centrali marchigiani con un macrocorpo umbro, esteso tra Narni-Terni, Perugia e Città di Castello.

Anche in questo caso, anzi soprattutto in questo caso, si nota la sfasatura tra le relazioni che intercorrono tra sistemi locali e l'impianto infrastrutturale, che penalizza i collegamenti diretti tra Ancona e Perugia.

La ricostruzione delle azioni in corso o in lista di attesa sui territori di confine tra le diverse regioni fornisce indicazioni utili per valutare il possibile sviluppo delle relazioni per il futuro (**tav. QS21**). Anche in questo caso appare opportuno migliorare la qualità della cooperazione tra le diverse regioni organizzando un osservatorio capace di dare conto in modo agile ed essenziale delle iniziative in corso di attuazione e in programma.

Utilizzando lo stesso sistema di schedatura adoperato per i progetti regionali (vedere allegata **scheda QS21a**), si è individuata una prima mappa dei cantieri attuali. Emerge la concentrazione degli interventi soprattutto sul confine marchigiano-abruzzese, dove si tratta di risolvere l'attacco della A24 con la A14 attraverso il completamento della Teramo-mare con caratteristiche autostradali, e conseguentemente ristrutturare il telaio della viabilità di collegamento interregionale.

Anche il confine nord è interessato da interventi sulla viabilità, che attraverso la Valmarecchia dovrebbero migliorare la accessibilità del Montefeltro rispetto alla costa riminese.

Altri interventi, sempre sulla viabilità, riguardano gli attraversamenti del valico appenninico tra la province di Ancona, Macerata e quella di Perugia. Qui peraltro i progetti sono da adeguare alla luce anche del recente sisma che ha riproposto il problema della sicurezza e della accessibilità delle aree interne, e che porterà al completamento della ss. 77 e più in generale ad un miglioramento della rete viaria locale.

I progetti più importanti per il futuro trovano come sfondo le intese Marche-Umbria del 1995, l'intesa Marche-Abruzzo e Molise del 1997 e soprattutto l'atto di intesa per la cooperazione tra regioni Toscana, Umbria, Marche, Lazio e Abruzzo siglato ad Orvieto nel 1997 nonché la intesa delle Regioni adriatiche per lo studio e la progettazione del Corridoio Adriatico.

L'accordo tra le regioni del Centro Italia conferma le scelte di fondo relative ad APE, Appennino Parco d'Europa per la realizzazione di una rete appenninica delle aree naturali esistenti.

Conferma inoltre la volontà di potenziare la ferrovia Orte-Falconara, già riconosciuta nell'ambito delle reti TEN, come asse portante del traffico del centro Italia e anche verso il Nord-Est a seguito della realizzazione degli interporti.

In particolare, per lo sviluppo delle relazioni trasversali si riconoscono come prioritarie le seguenti direttrici viarie:

- la due mari, E 78 Fano – Grosseto;
- la SS 76 Vallesina, per il collegamento veloce Ancona – Perugia;
- la SS 77 Val di Chienti;
- la SS 4 Salaria, per il collegamento Ascoli – Rieti – Roma;
- il miglioramento del telaio di supporto costituito da SS Flaminia, Pedemontana marchigiana, SS 361 Settempedana, e infine dalla "strada dei parchi" Ascoli – Spoleto – Todi – Orvieto – Pitigliano – Orbetello.

6. Le future condizioni di contesto

La pianificazione del territorio regionale si presenta oggi con un elevato grado di aleatorietà in conseguenza anche del processo di riforma in corso che può modificare sensibilmente poteri e responsabilità attribuite alle Regioni nei confronti dello Stato ma anche delle Province e dei Comuni.

Il PIT ha assunto come indirizzo di fondo un regionalismo a ispirazione federalista che adotti concretamente il principio della sussidiarietà istituzionale. Inoltre condivide con il PRS la apertura verso le forme di programmazione cooperativa interistituzionale e della pianificazione negoziata d'area.

Tuttavia le implicazioni per gli aspetti economici, organizzativi e amministrativi di queste impostazioni dipendono largamente anche dalla evoluzione legislativa in corso, e non consentono di formulare scelte eccessivamente impegnative.

Sono in gioco delicati equilibri che investono i rapporti tra Regioni e Unione Europea, tra Regioni e Stato, tra Regioni, Province e Comuni, e tra le Regioni e gli stessi Enti di Servizio pubblico che sono costretti a ridefinire il proprio ruolo tra Stato e mercato.

La riarticolazione delle competenze investe molteplici settori, dell'urbanistica e dell'assetto del territorio, della protezione dell'ambiente, delle opere pubbliche e delle infrastrutture per la viabilità e i trasporti, le acque, l'energia, i servizi sociali, le attività produttive, il turismo, il commercio.

Il PIT, nato come strumento di raccordo tra le diverse politiche di settore, non può non risentire delle trasformazioni "a costituzione invariata" conseguenti alla legge n.59.97 e ai suoi decreti attuativi, e di quelle ancora più radicali che potrebbero nascere dalla grande riforma in discussione al Parlamento come seguito dei lavori della Bicamerale.

7. Scenari prospettici

La ricostruzione delle dinamiche di trasformazione in atto e delle iniziative programmate dalle amministrazioni costituisce la premessa indispensabile per elaborare gli scenari di prospettiva, di grande importanza per mettere a fuoco la visione di guida per il piano e le conseguenti strategie di intervento.

Gli scenari prospettici a cui rinvia il PIT non devono peraltro essere pensati come il prodotto dei metodi di previsione adoperati correntemente negli studi di pianificazione del passato. Si configurano piuttosto come l'esito di una anticipazione intenzionale di *immagini del futuro* che corrispondono a diverse condizioni di funzionamento del territorio regionale in conseguenza della evoluzione del contesto complessivo e del quadro degli interventi programmati (dalla ipotesi di massima capacità attuativa fino al caso opposto della assenza di realizzazioni delle grandi opere di interesse regionale).

In questo senso le immagini al futuro non ambiscono a configurarsi come veri scenari costruiti rigorosamente sulla base di modelli quantitativi. Piuttosto cercano di anticipare le possibili configurazioni future in condizioni di crescente incertezza previsionale, offrendole come riferimenti su cui impostare il confronto decisionale con

gli altri soggetti coinvolti nella pianificazione del territorio regionale.

L'obiettivo di fondo di queste esplorazioni è di diffondere la convinzione che il futuro non è dato tecnocraticamente, ma è costruito dalle volontà e dalle capacità degli attori coinvolti nel processo di pianificazione. Così *lo studio prospettico tende a diventare lo strumento di una rappresentazione condivisa dei futuri temibili o auspicabili piuttosto che di oggettivazione dei futuri realmente possibili*.

Per contribuire efficacemente a questo scopo, di ogni immagine dovranno venire individuati gli aspetti salienti, le opportunità ma anche i rischi che sono impliciti. E a ciascuna rappresentazione del futuro corrisponderà una particolare combinazione delle strategie del PIT, per contrastare i processi non voluti e per assecondare quelli auspicati.

Vengono individuate *cinque immagini a contrasto*, generate proiettando verso il futuro alcune tendenze rilevabili nella situazione attuale:

A. *L'industria diffusa*, ovvero la proliferazione dei distretti produttivi;

B. *Le due metà*, ovvero la diversificazione tra Nord e Sud;

C. *Le tre Marche*, ovvero la disarticolazione trasversale con nuove appartenenze sovregionali;

D. *L'ipertrofia della costa*, ovvero la ricentralizzazione della fascia adriatica rispetto alle altre due direttrici longitudinali delle colline intermedie e delle montagne appenniniche;

E. *Il mosaico integrato*, ovvero la crescita diversificata e complementare tra sistemi territoriali locali a forte coesione interna.

Queste immagini forzano evidentemente alcune tendenze osservabili in questi anni. Il loro ruolo, come si è detto, non è di anticipare con esattezza le trasformazioni reali, ma di mettere in evidenza i rischi che corre il territorio regionale e le eventuali opportunità offerte dal nuovo contesto. Soprattutto invitano a riflettere sugli impegni che la pianificazione deve assumere per impedire che si verifichino le soluzioni non volute.

Scenario A. *L'industria diffusa*

La prima immagine riflette la marcata tendenza dei distretti produttivi ad estendersi progressivamente e ad invadere tutto lo spazio regionale assoggettandolo alla razionalità omogeneizzante del settore industriale delle piccole e medie imprese (**tav. QS22**).

I suoi presupposti sono nella evoluzione che si riscontra nei distretti, passati nel corso di un trentennio dalla fase iniziale di organizzazione puntiforme, frammentata e diffusa a quella della concentrazione su aree sistema fino alla organizzazione connessa alle imprese a rete multilocalizzate degli anni Novanta (Balloni, 1997). La ristrutturazione delle aree-distretto esistenti si accompagna ad una loro progressiva diffusione sul territorio dell'entroterra, con la formazione di sistemi locali industriali-rurali che alimentano un mercato del lavoro ormai a corto di manodopera formata e a basso costo.

Le conseguenze per il territorio regionale sono impegnative. L'intera regione rischia di trasformarsi in una piattaforma di servizio alla produzione, con gli evidenti vantaggi di una economia che può offrire adeguati sboc-

chi all'occupazione e all'incremento dei redditi. Ma anche con gli svantaggi di un modello produttivo monofunzionale che penalizza fortemente le altre risorse territoriali delle Marche, in particolare l'eccezionale patrimonio storico-culturale e paesaggistico-ambientale.

Per contrastare questo scenario non è sufficiente inasprire le misure di difesa e di salvaguardia dei beni culturali e ambientali esistenti. Occorre impegnarsi attivamente per la riduzione dei divari economici e delle condizioni di vita tra le aree di sviluppo industriale e quelle residuali, con misure finalizzate a rendere più competitivi i territori non ancora incorporati nella espansione dei distretti.

E soprattutto occorre promuovere un uso attivo del patrimonio culturale e ambientale, che deve essere concepito come risorsa per un modello di sviluppo sostenibile a vantaggio dell'intera regione. Emerge con forza il tema dello sviluppo turistico alimentato dalla valorizzazione dei beni culturali e ambientali.

Scenario B. *Le due metà*

La seconda immagine muove dal riconoscimento di una diversa modalità di funzionamento del territorio regionale settentrionale rispetto a quello meridionale, in particolare per ciò che riguarda la distribuzione spaziale delle funzioni di centralità e dei servizi alle imprese e alle famiglie (**tav. QS23**).

Infatti nella parte settentrionale la organizzazione del territorio è caratterizzata dal ruolo determinante dei centri costieri, che tendono a concentrare l'offerta di servizi superiori e a configurare di conseguenza microregioni funzionali ad albero impennate sulla costa.

Invece la parte meridionale appare maggiormente integrata nei territori dell'interno, anche per un retaggio insediativo che è ricco di centri nella fascia mediocollinare. Qui peraltro i centri costieri sono deboli e poveri di valori urbani, e richiedono un rafforzamento delle centralità.

Lo scenario interpreta una diversità di propensioni spaziali allo sviluppo che effettivamente caratterizza diversamente le due articolazioni della regione. Non necessariamente porta con sé conseguenze negative. Tuttavia, al fine di migliorare le interconnessioni tra i sistemi locali e per un più efficace funzionamento del territorio regionale nel suo insieme, appare opportuno potenziare le relazioni nord-sud, in particolare consolidando il ruolo di cerniera della direttrice Vallesina.

Un contributo importante a questa prospettiva può provenire dal fascio infrastrutturale della pedemontana, e più in generale dal miglioramento delle connessioni viarie soprattutto nella parte settentrionale.

Scenario C. *Le tre Marche*

La terza immagine mette in evidenza i processi di scomposizione che potrebbero darsi nel territorio regionale quando la appartenenza ai macrocontesti interregionali dovesse prevalere sulle coesioni interne (**tav. QS24**). In particolare identifica una microregione Pesaro-Fano proiettata verso la Emilia-Romagna, una forte regione centrale che si prolunga fino all'Umbria, e infine una terza microregione tra Ascoli e Teramo.

Questa immagine si appoggia anche sulla analisi dei flus-

si di interdipendenza residenza-lavoro, che come si è visto porta ad individuare cinque corpi territoriali regionali oggi relativamente autonomi tra loro. Nel futuro tuttavia potrebbe con tutta probabilità verificarsi la integrazione per contiguità del sistema Pesaro-Fano, e di quello Ancona-Macerata-Tolentino con il fermano; e infine dell'ascolano con il teramano.

Le conseguenze di questo scenario sono quanto mai rischiose, perché mettono in gioco la stessa coesione dello spazio regionale. Per contrastarlo efficacemente è necessario praticare politiche di sviluppo territorializzate in particolare sulle aree cerniera, che corrispondono all'entroterra di Senigallia e di Pedaso. Qui dovrebbero essere concentrati gli impegni e i progetti per evitare l'indebolimento delle giunzioni tra i tre macrosistemi.

Scenario D. *Iperprografia della costa*

L'immagine della iperprografia costiera enfatizza i processi di concentrazione selettiva dello sviluppo a ridosso della fascia medio adriatica, sotto l'effetto combinato delle politiche di infrastrutturazione di scala europea, dello sviluppo "spontaneo" dei nodi di centralità commerciale e turistica e della apertura alle relazioni transnazionali (tav. QS25).

Questa immagine ripropone una tematizzazione a fasce longitudinali che è ormai familiare nel rappresentare il territorio delle Marche. Nello scenario prefigurato, il sistema delle tre fasce longitudinali si sbilancia in conseguenza della eccessiva crescita di centralità nel corridoio adriatico, accentuando gli storici squilibri del territorio regionale.

Lo scenario corrisponde a tendenze che sono state più volte denunciate e che hanno spesso alimentato le politiche del riequilibrio a cui ci si è ispirati costantemente nella programmazione regionale. Ma gli scarsi successi ottenuti testimoniano le difficoltà di praticare efficaci politiche redistributive, e invitano a sperimentare approcci diversi.

A una visione redistributiva della pianificazione appare opportuno sostituire oggi la elaborazione propositiva delle risorse di sviluppo che sono congeniali a ciascun territorio.

Si tratta così di assecondare una evoluzione della costa verso le attività turistiche e di servizio più qualificate insieme ad una riqualificazione delle occasioni di centralità che nascono dal corridoio adriatico e che si dimostrino ambientalmente sostenibili.

Al tempo stesso occorre impegnarsi a fondo per promuovere un'economia vocazionale per la fascia appenninica, mirando alla complementarietà tra funzioni produttive, turistiche e di tutela dell'ambiente secondo le diverse potenzialità che offrono i sistemi locali.

Infine la fascia intermedia delle colline può trovare un suo ruolo importante come ambito di compensazione e di riconnessione tra le due strutture ambientali primarie della costa e delle montagne, partecipando in varia misura alla reintegrazione tra fattori produttivi e fattori ambientali connessi alle strutture circostanti.

Scenario E. *Il mosaico integrato*

L'immagine del mosaico integrato rinuncia alle rappresentazioni dei territori al futuro unitarie e fortemente aggregate, privilegiando invece il riconoscimento delle

diversità locali (tav. QS26).

Questa immagine mette in evidenza, esasperandoli, i valori di localismi che hanno segnato la storia della regione e che costituiscono una importante risorsa da valorizzare anche attraverso la pianificazione del territorio.

E' uno scenario che si costruisce a partire dalle eredità della storia ma anche in considerazione del ruolo determinante che potrebbero assumere le società locali e i comuni portando all'estremo il principio della sussidiarietà non temperato da intese interistituzionali. Del resto fino ad oggi l'unica forma di pianificazione del territorio veramente efficace è stata quella dei piani regolatori comunali, a cui è stato chiesto di regolare le scelte di localizzazione delle aree produttive oltre che, naturalmente, di organizzare la struttura insediativa locale. Lo scenario trova inoltre un suo riscontro nella prospettiva avanzata da alcuni osservatori di un futuro europeo in cui avrebbero un ruolo crescente gli organismi comunitari, gli stati nazionali e gli Enti locali.

Le conseguenze dello scenario prefigurato sarebbero contraddittorie. In positivo, si potrebbe generare una estesa mobilitazione degli attori locali responsabilizzati nel definire i percorsi dello sviluppo in modo congeniale alle proprie attitudini e capacità. In negativo, l'eccesso di frammentazione delle politiche territoriali e soprattutto la ineguale opportunità di accesso alle grandi reti che ogni sistema locale dovrebbe sperimentare in modo autoreferenziale.

Per correggere gli effetti non voluti si dovrebbe mirare allo sviluppo delle interdipendenze tra i sistemi locali salvaguardandone la capacità di iniziativa dal basso. Un ruolo decisivo sono destinate ad assumere le reti, sia quelle infrastrutturali che le reti di attori costruite attraverso intese e accordi.

DOCUMENTI DI RIFERIMENTO CONOSCITIVO

Hanno costituito documenti di riferimento conoscitivo del PIT i seguenti materiali:

1- Studi specialistici prodotti per il PIT dal Centro Interuniversitario A.S.T.A.C. ("Arti, Scienze, Tecnologie dell'Ambiente e del Costruire") costituito tra le Università degli Studi di Ancona, Camerino, Macerata, Urbino, secondo quanto previsto dalla delibera della Giunta Regionale n. 3291 del 12.11.1996:

- Problematiche di distrettualizzazione
- Ipotesi preliminare di individuazione dei distretti
- La individuazione dei distretti insediativi
- Quadro di riferimento per il sistema informativo del PIT - progettazione di un sistema intelligente di monitoraggio
- Procedure di un sistema di valutazione degli effetti territoriali delle grandi opere
- La pianificazione condivisa: modello organizzativo del processo di valutazione/decisione nella attuazione del PIT
- Il manuale d'uso delle procedure.

Gli studi prodotti sono stati pubblicati dalla Giunta Regionale e sono disponibili presso il Servizio Programmazione - Progetto Speciale PIT.

2. Contributi acquisiti durante le Consultazioni Territoriali:

- La forma del piano territoriale regionale
- Tra piani regionali e piani provinciali
- Tra piano territoriale e piano di settore
- Gli scenari di prospettiva
- Territori transregionali
- Territori delle infrastrutture
- Territori, ambienti, paesaggi
- Territori fragili
- Territori a forte frequentazione
- La comunicazione ed il piano

Gli atti delle Consultazioni Territoriali sono stati pubblicati e sono disponibili presso il Servizio Programmazione - Progetto Speciale PIT.

3. Resoconti dei cantieri progettuali preliminari al piano, svolti nei mesi di novembre e dicembre 1997.

I verbali sono disponibili per la consultazione presso il Servizio Programmazione - Progetto Speciale PIT.

4. Studi preliminari e carte tematiche prodotte dai Servizi regionali e dalle Università di Ancona e Macerata, secondo le convenzioni stipulate con la Giunta Regionale nel giugno 1994 e consegnati il 4.8.1995, nei limiti indicati dalle delibere della Giunta Regionale n. 2299/96 e 3292/96.

Il materiale è disponibile per la consultazione presso il Servizio Programmazione - Progetto Speciale PIT.

LE CARTOGRAFIE DEL PIANO

QUADRO CONOSCITIVO E SCENARI PROSPETTICI

QUADRO CONOSCITIVO (QS)

Num.Ord.	TITOLO TAVOLA
QS1	Le Marche oggi
QS2	Ambienti della storia e della natura - Stato Attuale
QS3	Reti infrastrutturali di interesse regionale - Stato Attuale
QS4	Territorio regionale - Aree urbanizzate esistenti
QS5	Trame dell'urbanizzato
QS6	Morfologie sociali
QS7	Sistemi locali del lavoro come distretti (1981)
QS8	Sistemi locali del lavoro come distretti (1991)
QS9	Distretti e Comuni consorziati
QS9 Bis A	Distretti industriali nelle Marche (Anno 1981)
QS9 Bis B	Distretti industriali nelle Marche (Anno 1991)
QS10	Regioni funzionali (flussi migratori)
QS11	Regioni funzionali (flussi pendolari)
QS12	Corpi territoriali regionali - Assetto Attuale
QS13	Dinamiche demografiche: variazione percentuale della popolazione 1961-1991
QS14	Indice di dispersione insediativa (1961-1991)
QS15	Morfologie Sociali e Territoriali
QS16	Territorio regionale - Programmi in corso d'opera o in lista attesa
QS17	Territori interregionali - Struttura dell'esistente
QS18	Sistemi urbani dell'Italia centrale
QS19	Corpi territoriali interprovinciali (a)
QS20	Corpi territoriali interprovinciali (b)
QS21	Territori interregionali - Program. in corso d'opera o in lista d'attesa

SCENARI PROSPETTICI

Num.Ord.	TITOLO TAVOLA
QS22	Scenario A : " L'industria diffusa "
QS23	Scenario B : " Le due metà "
QS24	Scenario C : " Le tre Marche "
QS25	Scenario D : " L'ipertrofia della costa "
QS26	Scenario E : " Il mosaico integrato "

INDIRIZZI STRATEGIE E CANTIERI PROGETTUALI

INDIRIZZI (VG)

Num.Ord.	TITOLO TAVOLA
VG1	Visione guida del territorio

STRATEGIE (ST)

Num.Ord.	TITOLO TAVOLA
ST1	Strategie intraregionali
ST2	Strategie interregionali
ST3	Corpi territoriali regionali - Esemplic.metodologica di proposta di assetto
ST4	Reti infrastrutturali di interesse regionale - Assetto Proposto
ST4 bis	Rete telematica regionale
ST5	Abaco requisiti accessibilità attrezzature di interesse regionale
ST6	Ambienti della storia e della natura - Assetto proposto
ST7	Consolidamento territori fragili
ST8	Decongestionamento territori a forte frequentazione
ST9	Grande Corridoio Ambientale Appenninico

I CANTIERI PROGETTUALI (CP)

Num.Ord.	TITOLO TAVOLA
CP1	Mappa dei cantieri progettuali
CP2.1	Corridoio Appenninico. Definizione dell'ambito
CP2.1 bis	Corridoio Appenninico. Le azioni in corso
CP2.2	Corridoio Appenninico - I contesti ambientali - insediativi
CP2.3	Corridoio Appenninico - Ipotesi di assetto infrastrutturale
CP2.4	Corridoio Appenninico - Ipotesi di assetto ambientale
CP3	Abaco dei criteri progettuali - I corridoi vallivi
CP3.1	Corridoio vallivo 1 : Metauro - Situazione esistente : Ambiente
CP3.2	Corridoio vallivo 1 : Metauro - Situaz.esistente : infrastr.e insediam.
CP3.3	Corridoio vallivo 1 : Metauro - I contesti di riferimento
CP3.4	Indirizzi progettuali
CP4.1	Corridoio vallivo 2 : Esino - Situazione esistente : Ambiente
CP4.2	Corridoio vallivo 2 : Esino - Situaz.esistente : infrastr.e insediam.
CP4.3	Corridoio vallivo 2 : Esino - I contesti di riferimento
CP4.4	Indirizzi progettuali
CP5.1	Corridoio vallivo 3 : Chienti - Situazione esistente : Ambiente
CP5.2	Corridoio vallivo 3 : Chienti - Situaz.esistente : infrastr.e insediam.
CP5.3	Corridoio vallivo 3 : Chienti - I contesti di riferimento
CP5.4a	Indirizzi progettuali
CP5.4b	Indirizzi progettuali
CP6.1	Corridoio vallivo 4 : Tronto - Situazione esistente : Ambiente
CP6.2	Corridoio vallivo 4 : Tronto - Situaz.esistente : infrastr.e insediam.
CP6.3	Corridoio vallivo 4 : Tronto - I contesti di riferimento
CP6.4	Indirizzi progettuali
CP7	Abaco dei criteri progettuali - La facciata litoranea
CP7.1	Facciata litoranea - Situazione esistente
CP7.2	Facciata litoranea - I contesti di riferimento
CP7.3	Indirizzi progettuali
CP8.1	Internodi centrali - Situazione esistente
CP8.2	Internodi centrali - I contesti di riferimento

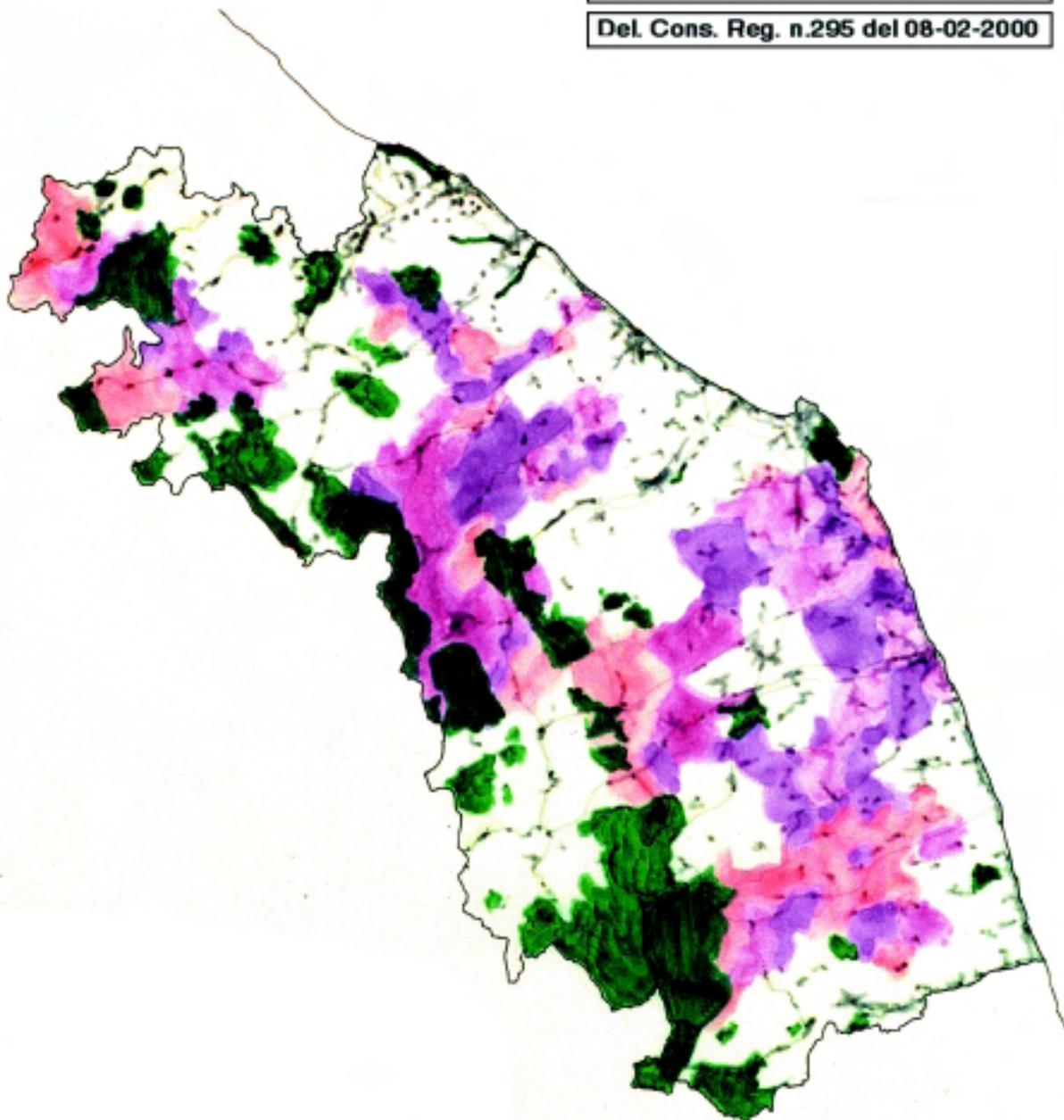


REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

QS TAV.n.1

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000



"Le Marche oggi"

distretti produttivi



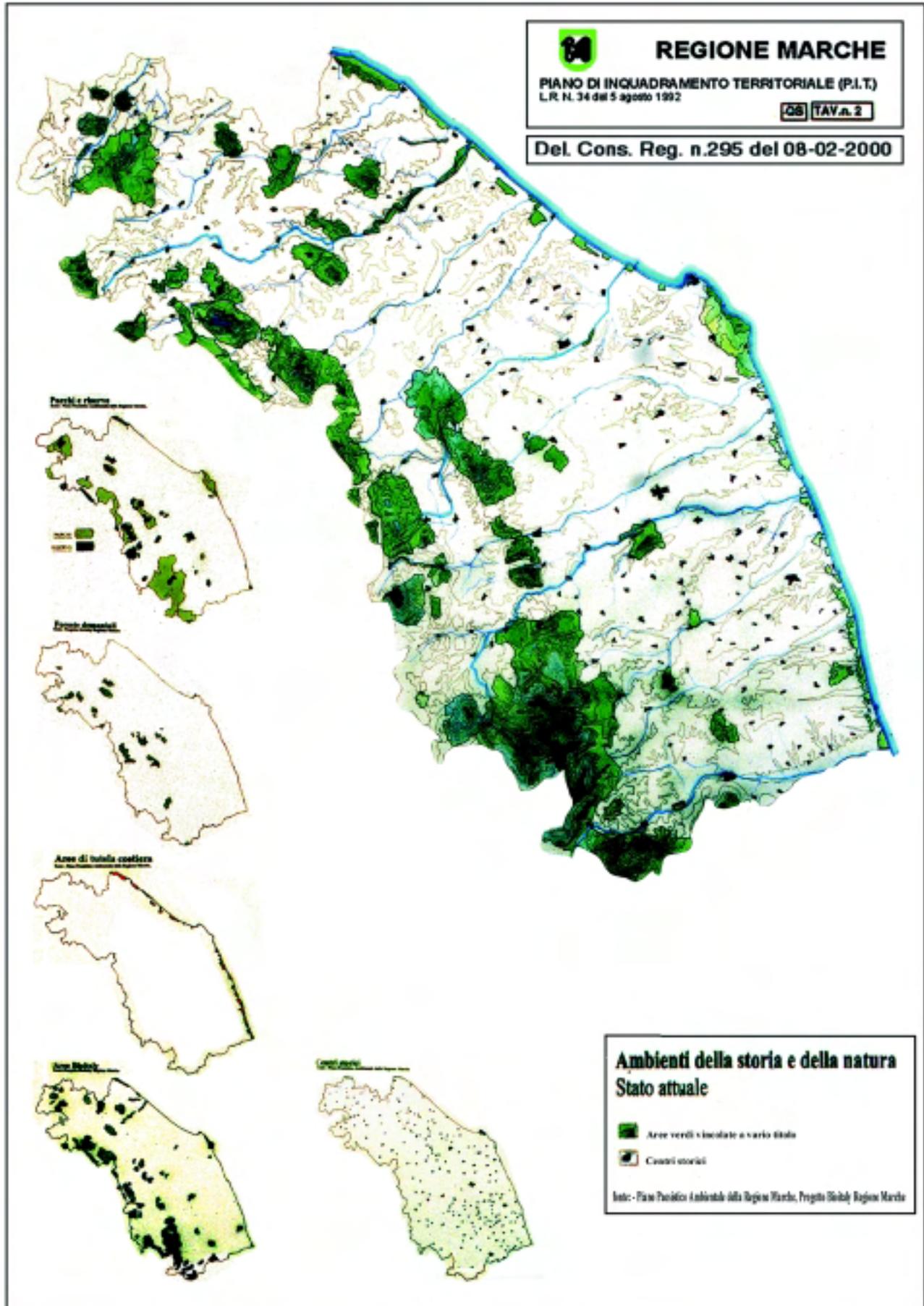
comuni capofila
comuni distretto
comuni parte di distretti

ambienti protetti



parchi e aree protette

Fonte:
- Indagine ASTAC sui distretti produttivi;
- Regione Marche, P.P.A.R.;
- Regione Marche, Progetto Bioitaly



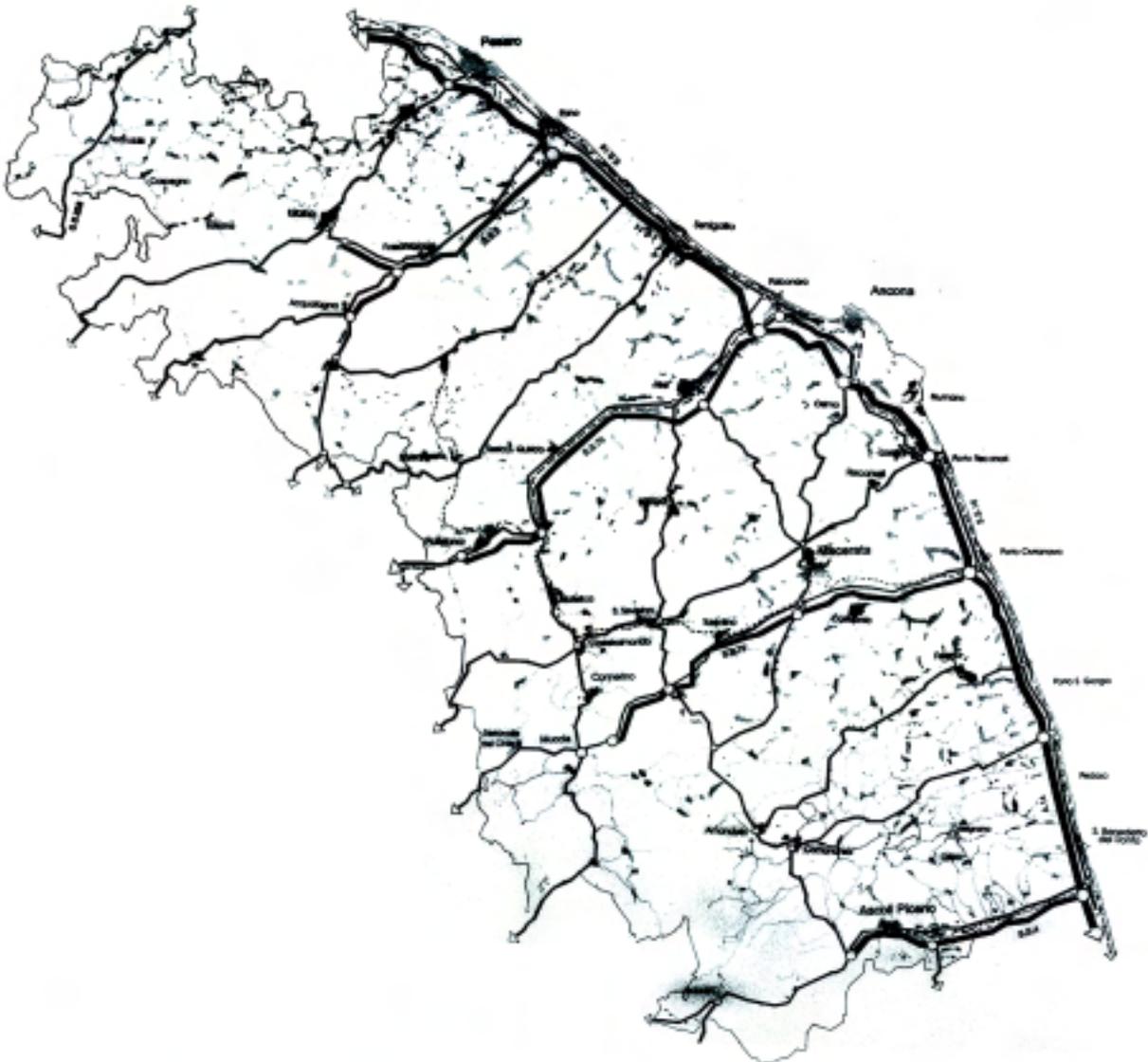


REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

GB | TAV. n. 3

Del Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000



**Reti infrastrutturali di interesse regionale.
Stato attuale**

Stato viario di interesse statale	Stato ferroviario
Autostrada	Rete ferroviaria principale
Via statale a scorrimento veloce	Rete ferroviaria secondaria
Strada Statale	
Corsi nazionali, provinciali, comunali	

Fonte: Regione Marche, Uff. Cartografia e Inf. Terr., Carta Generale del Territorio, anno 1996.

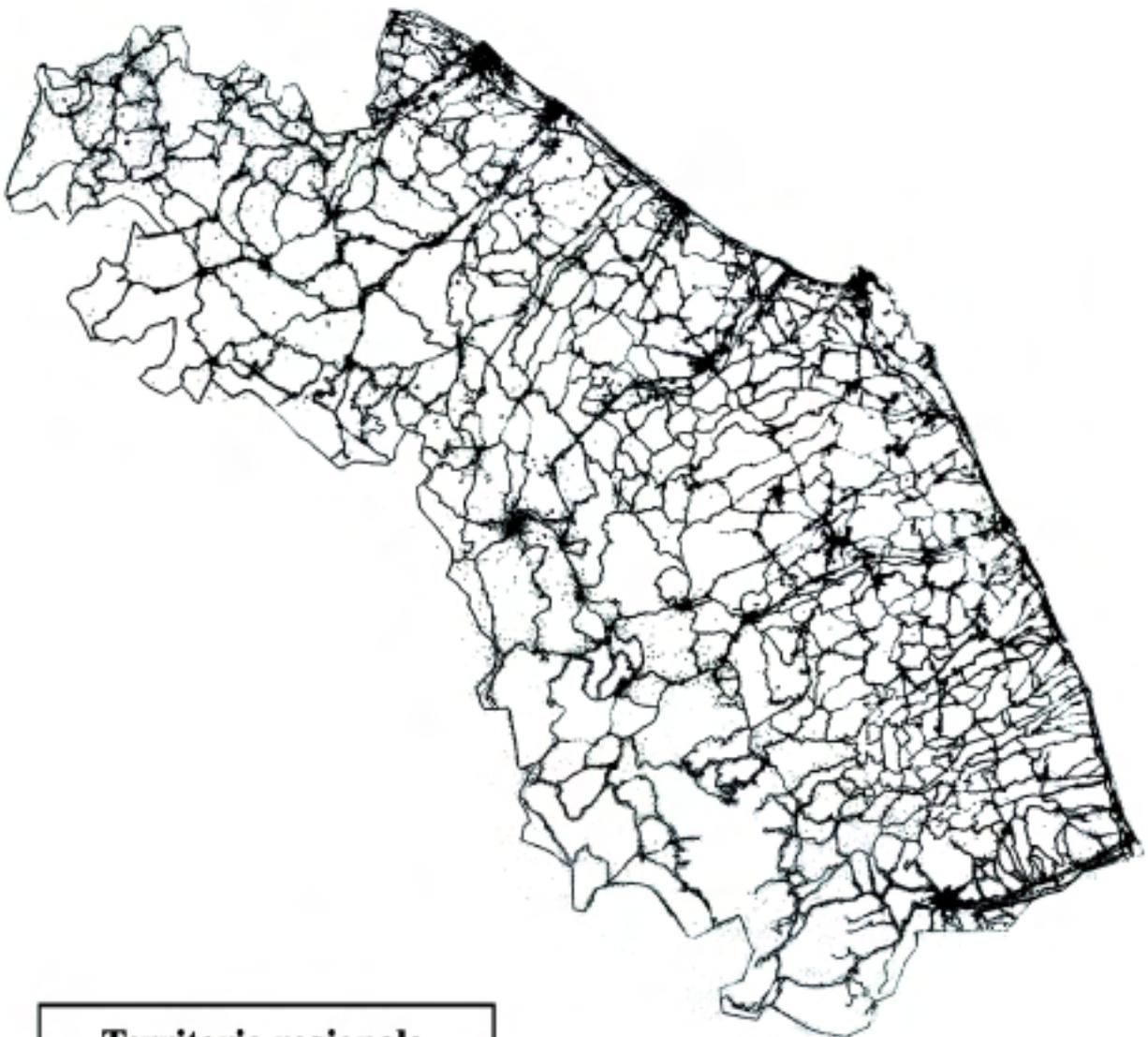


REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

QS TAV.n. 4

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000



Territorio regionale
Aree urbanizzate esistenti

Fonte:
Regione Marche, Ufficio Cartografico
Informazioni Territoriali
Carta Regionale in scala 1:500.000, fog. 1/294

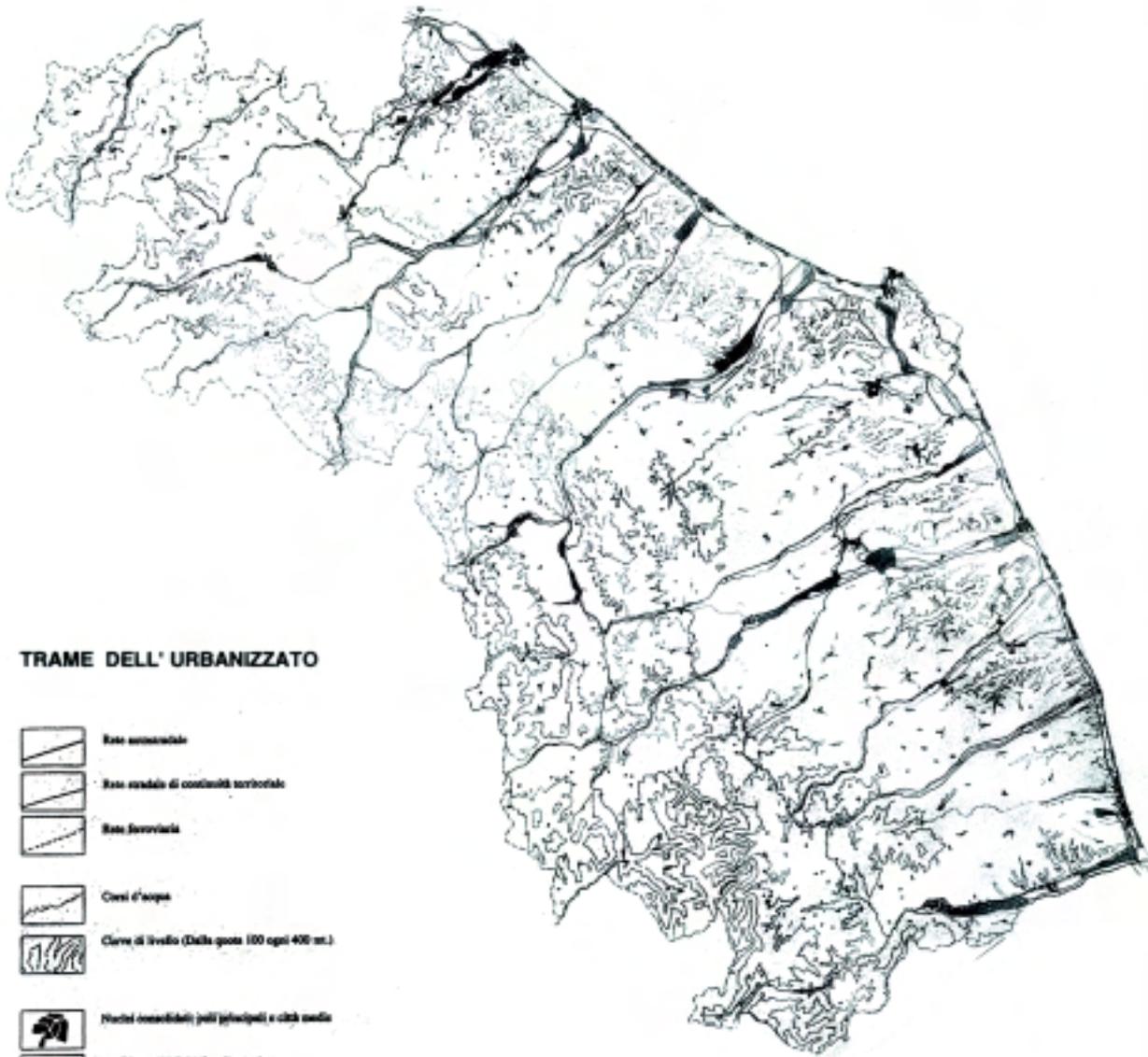


REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

OS TAV. n. 5

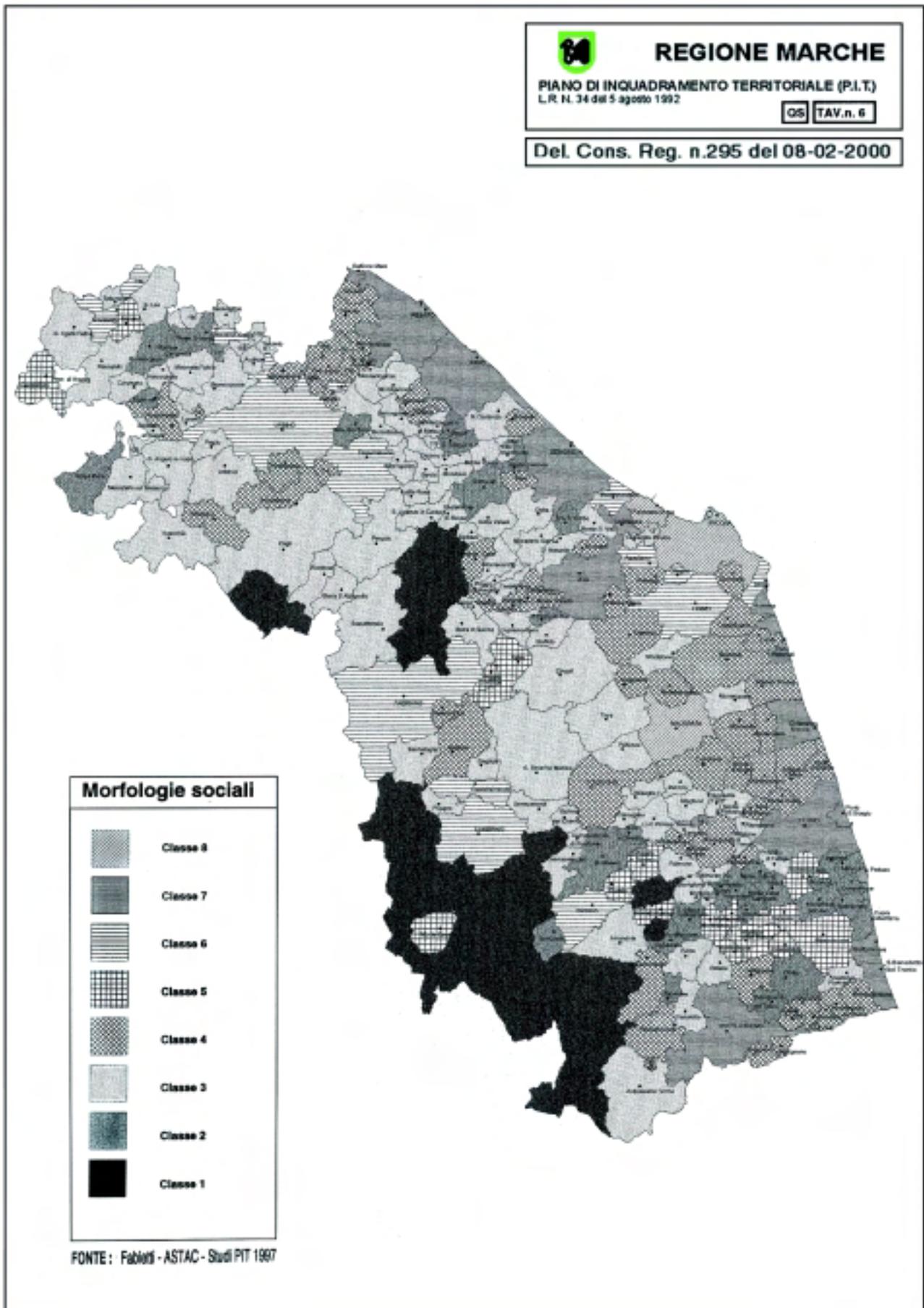
Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000



TRAME DELL' URBANIZZATO

-  Rete serviziale
-  Rete stradale di continuità territoriale
-  Rete ferroviaria
-  Corsi d'acqua
-  Curve di livello (Dalla quota 100 ogni 400 mt.)
-  Nuclei insediabili (pali principali e città medie)
-  Nuclei consolidati (piccoli nuclei)
-  Trassei articolati delle urbanizzazioni lineari primarie
-  Insediamenti nuclei delle urbanizzazioni lineari di secondaria
-  Segnaposto di opere spere organizzate in urbanizzazioni lineari di ordine
-  Aree a permessa produttiva

Fonte : Consorzio Interuniversitario ASTAC



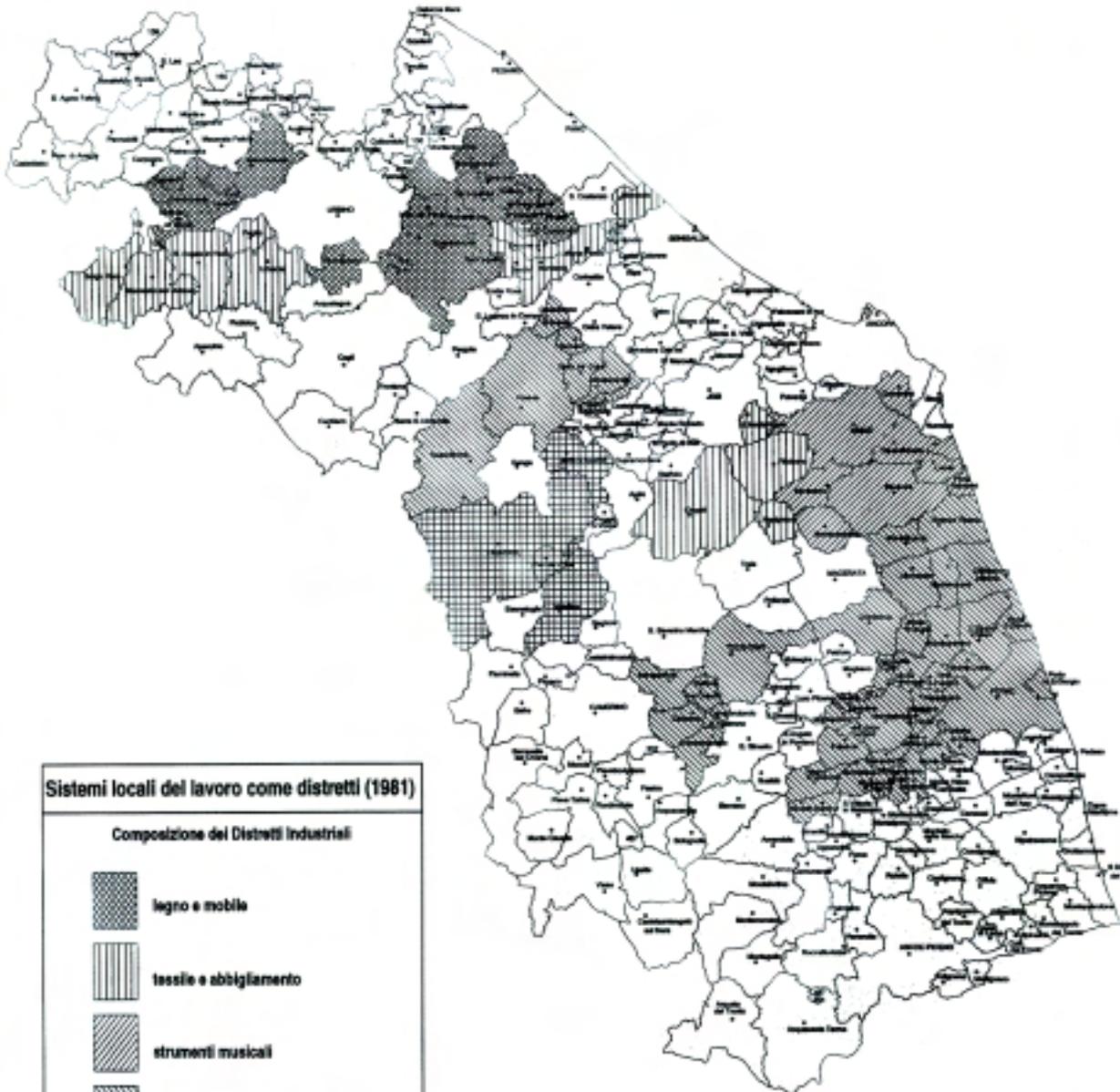


REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

QS TAV.n. 7

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000

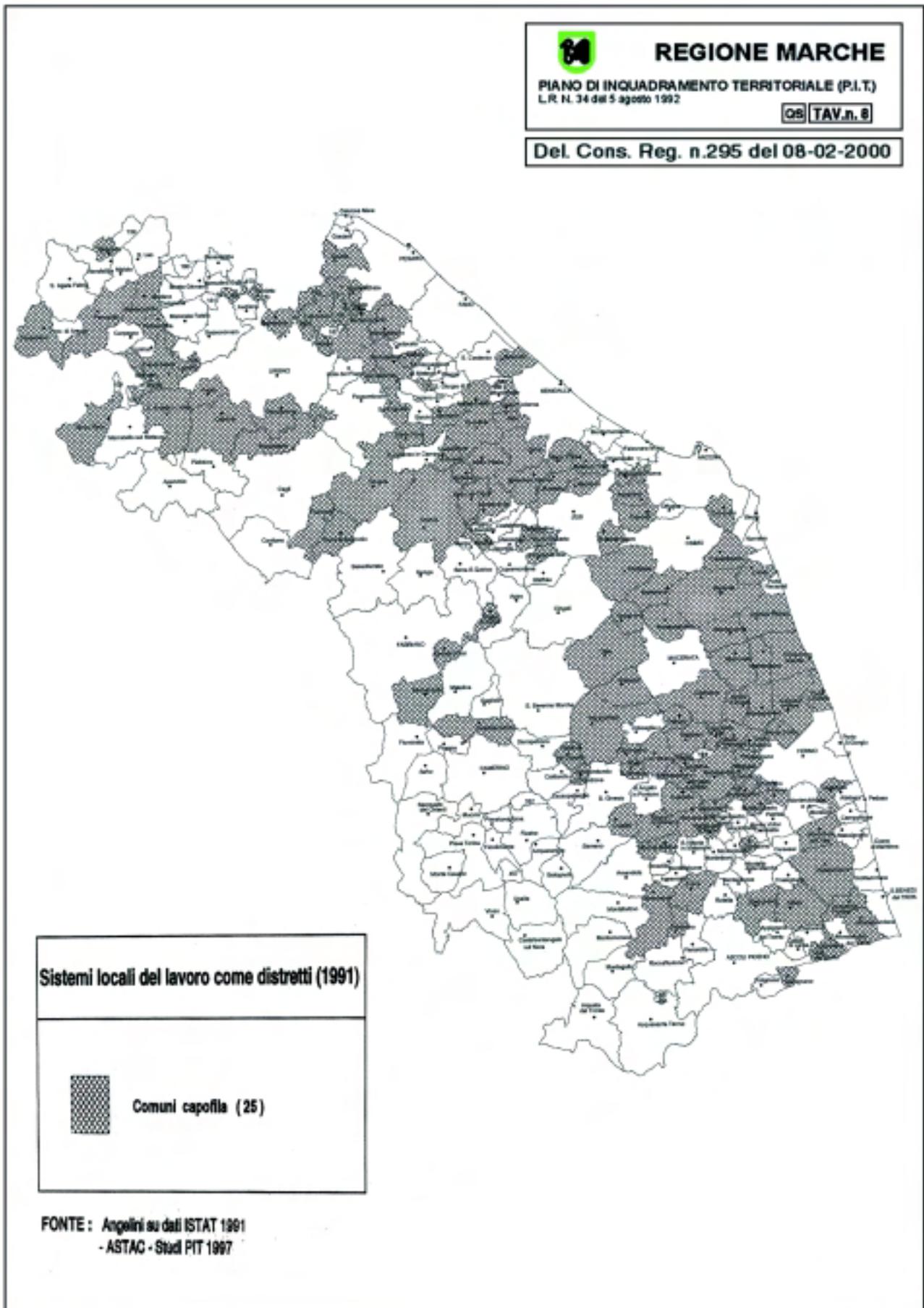


Sistemi locali del lavoro come distretti (1981)

Composizione dei Distretti Industriali

-  legno e mobile
-  tessile e abbigliamento
-  strumenti musicali
-  pelle, cuoio e calzature
-  meccanica

FONTE : Argolini su base istruttoria della Regione Marche
- ASTAC - Studi PIT 1987



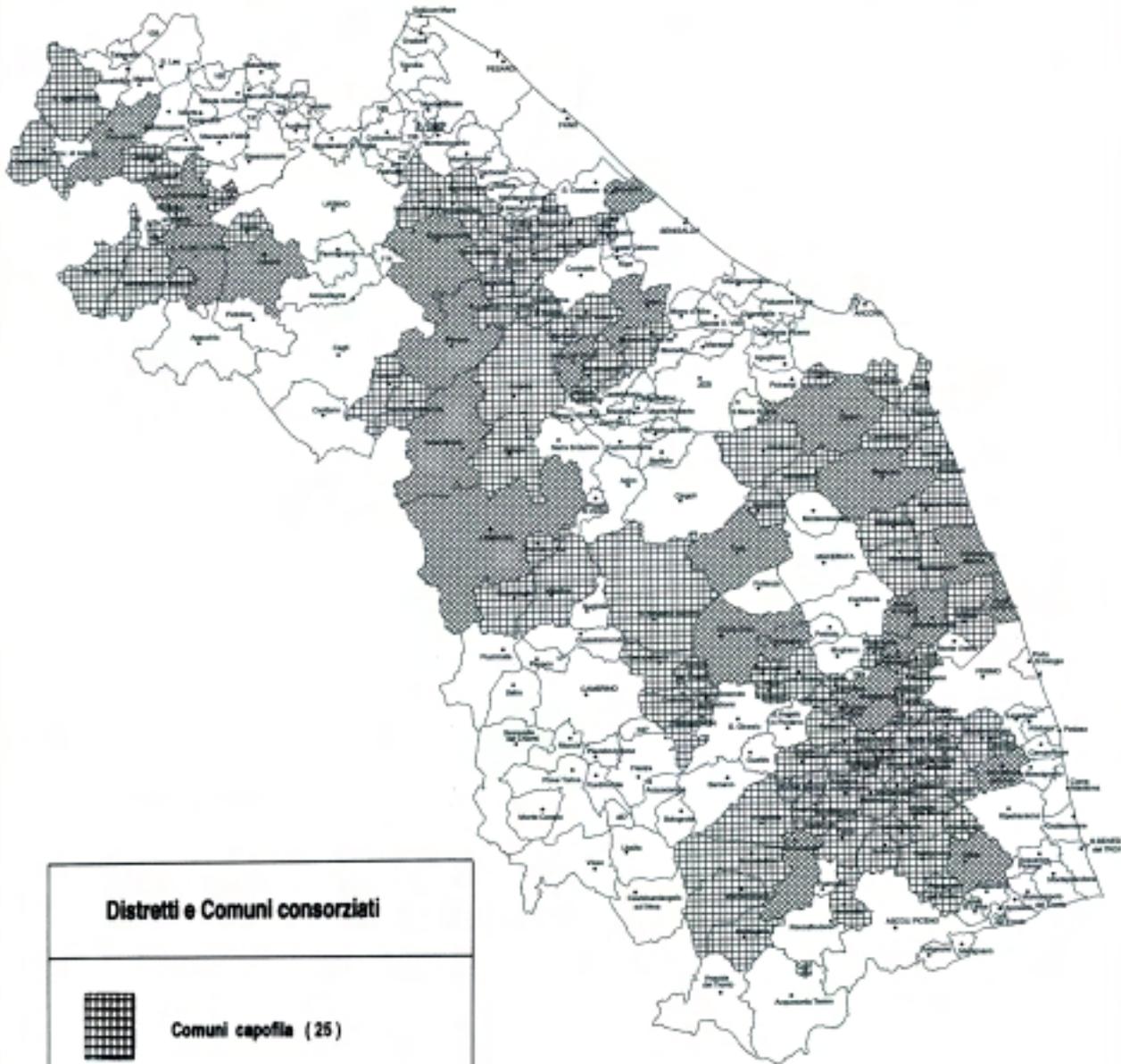


REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

OS TAV.n. 9

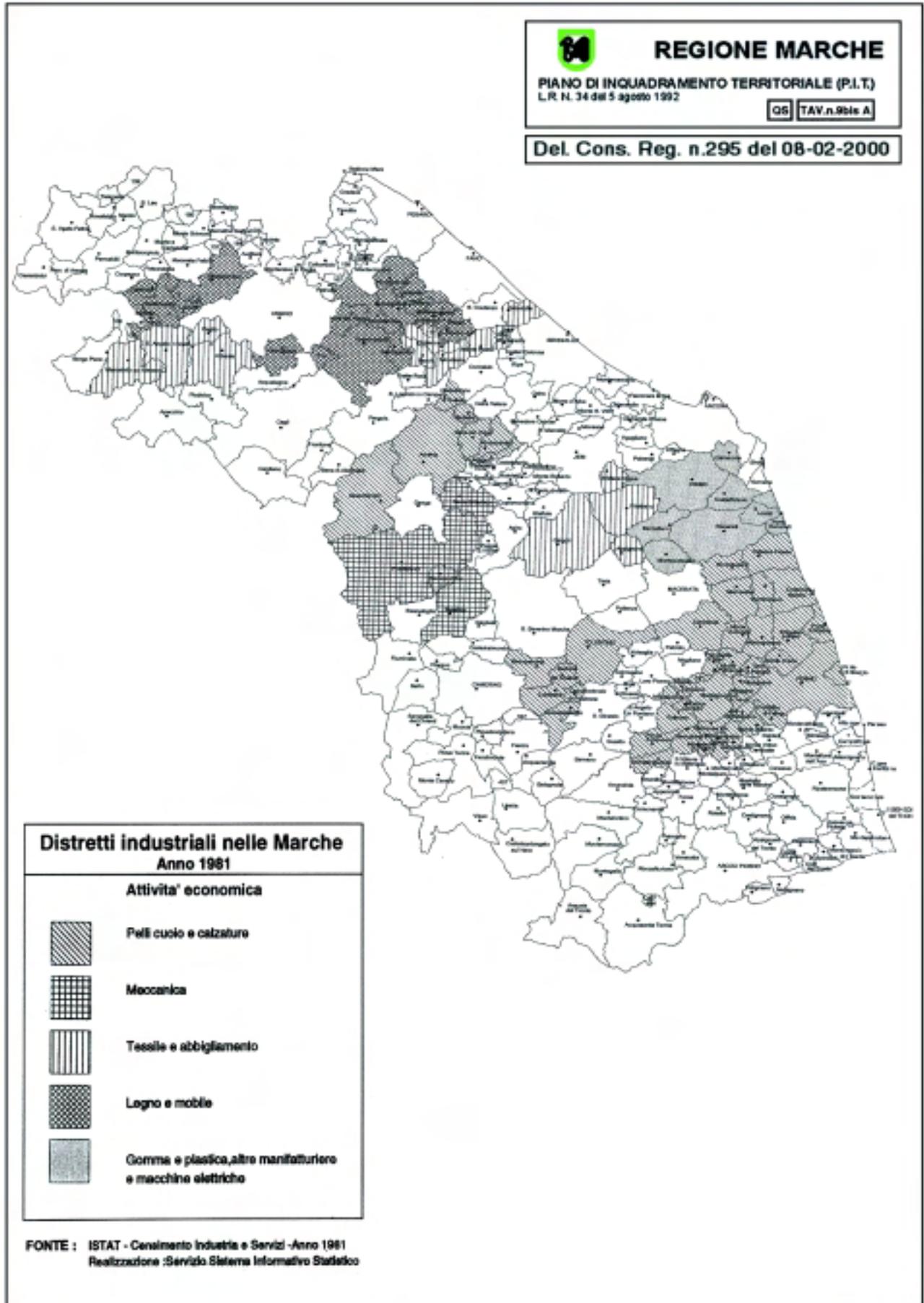
Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000



Distretti e Comuni consorziati

	Comuni capofila (25)
	Comuni aggregati

FONTE : Angelini su dati ISTAT 1991
- ASTAC - Studi PIT 1997

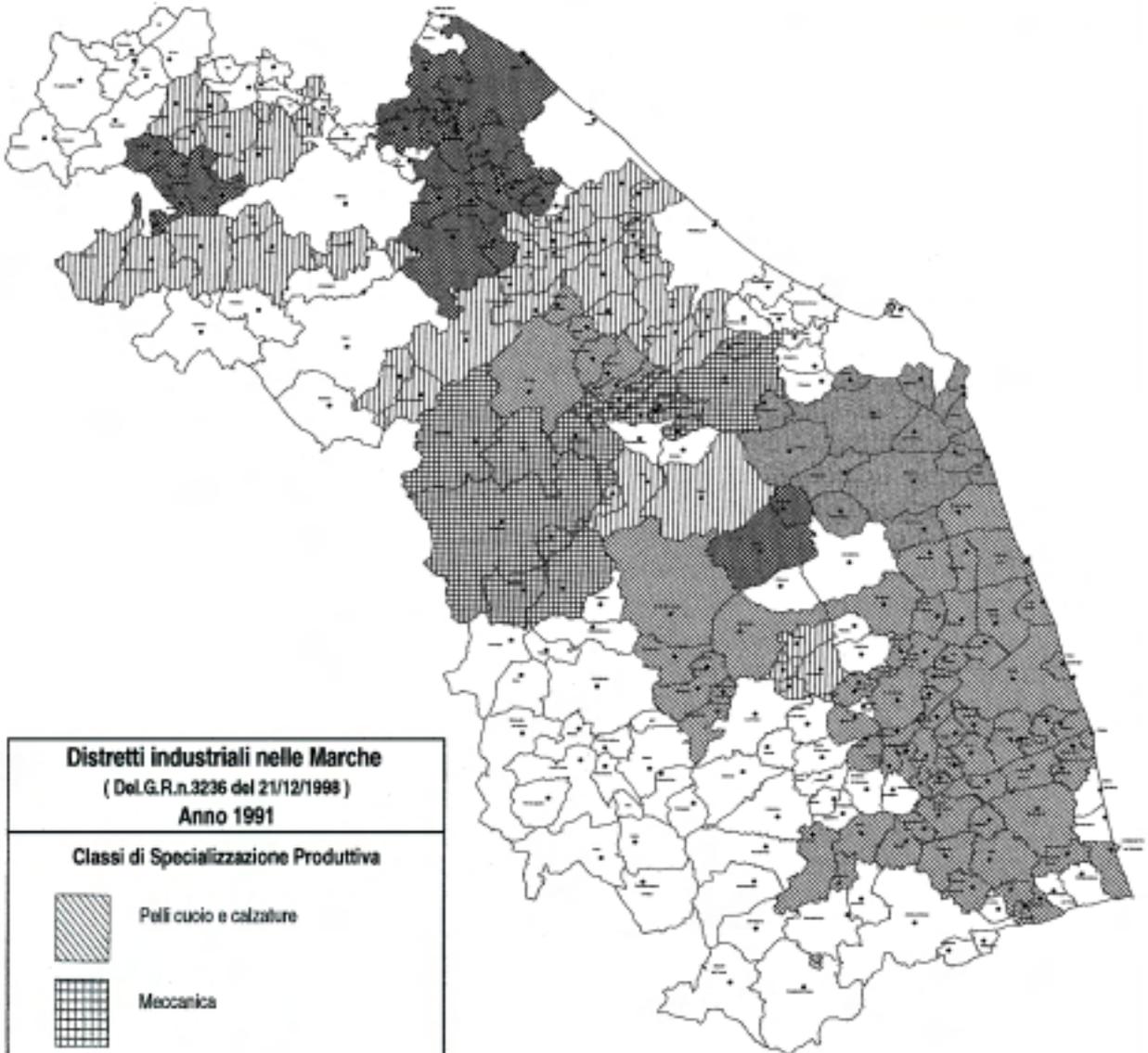



REGIONE MARCHE

 PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
 L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

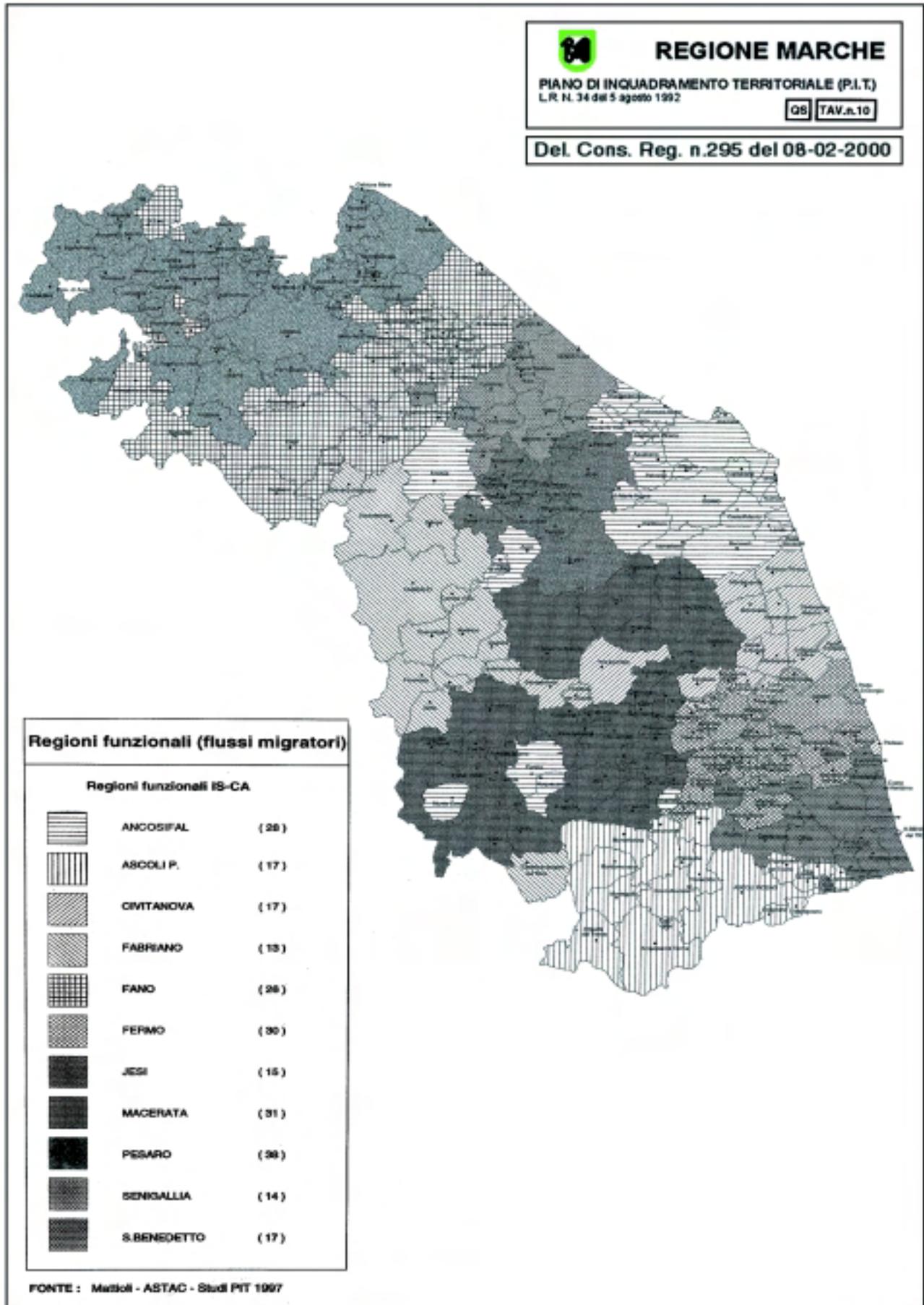
GS | TAV n.9/bis B

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000


Distretti industriali nelle Marche
 (Del.G.R.n.3236 del 21/12/1998)
 Anno 1991

Classi di Specializzazione Produttiva

- | | |
|---|--|
|  | Pelli cuoio e calzature |
|  | Meccanica |
|  | Tessile e abbigliamento |
|  | Legno e mobile |
|  | Gomma e plastica, altre manifatturiere e macchine elettriche |



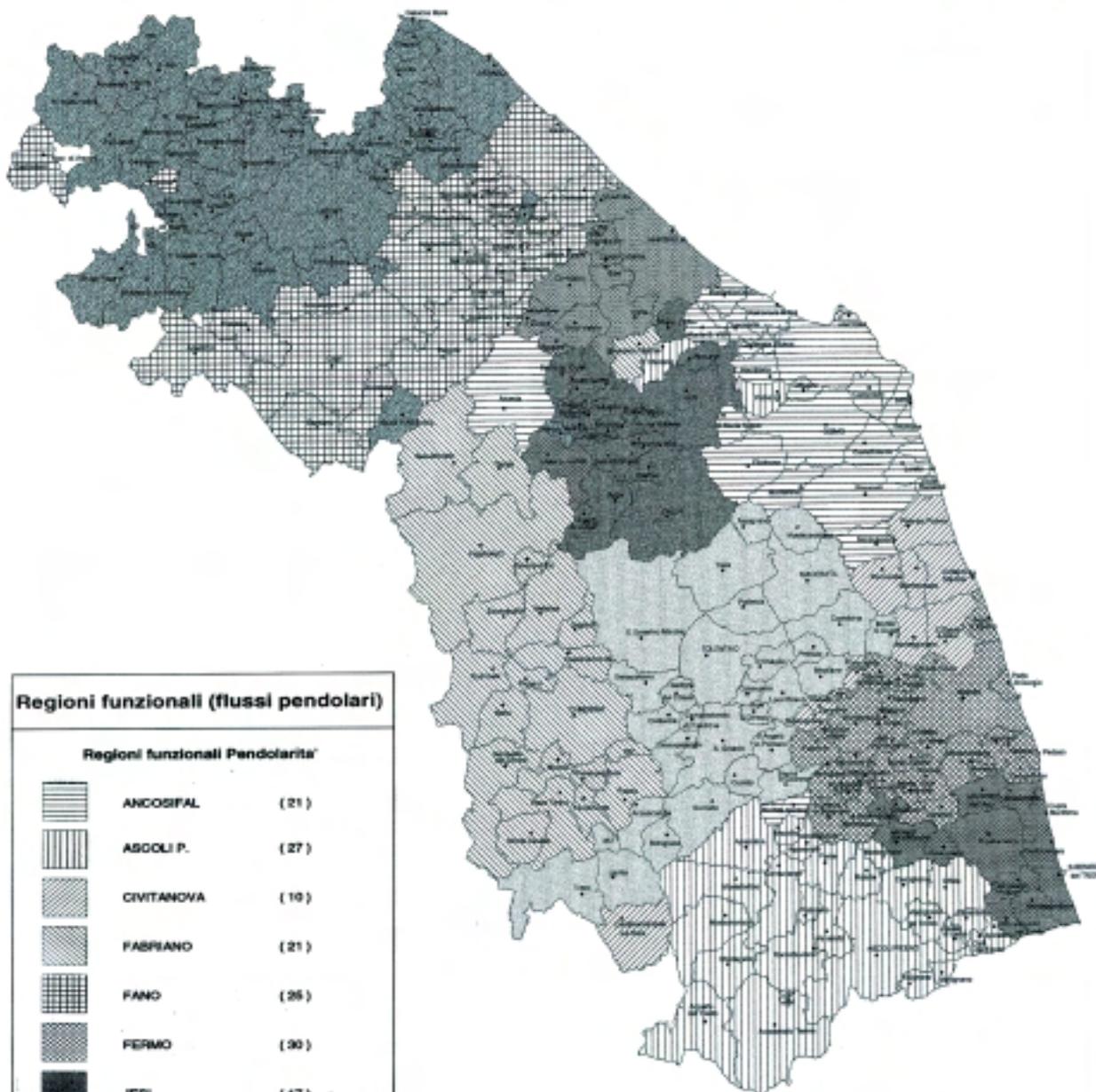


REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

QS TAV.n.11

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000



Regioni funzionali (flussi pendolari)

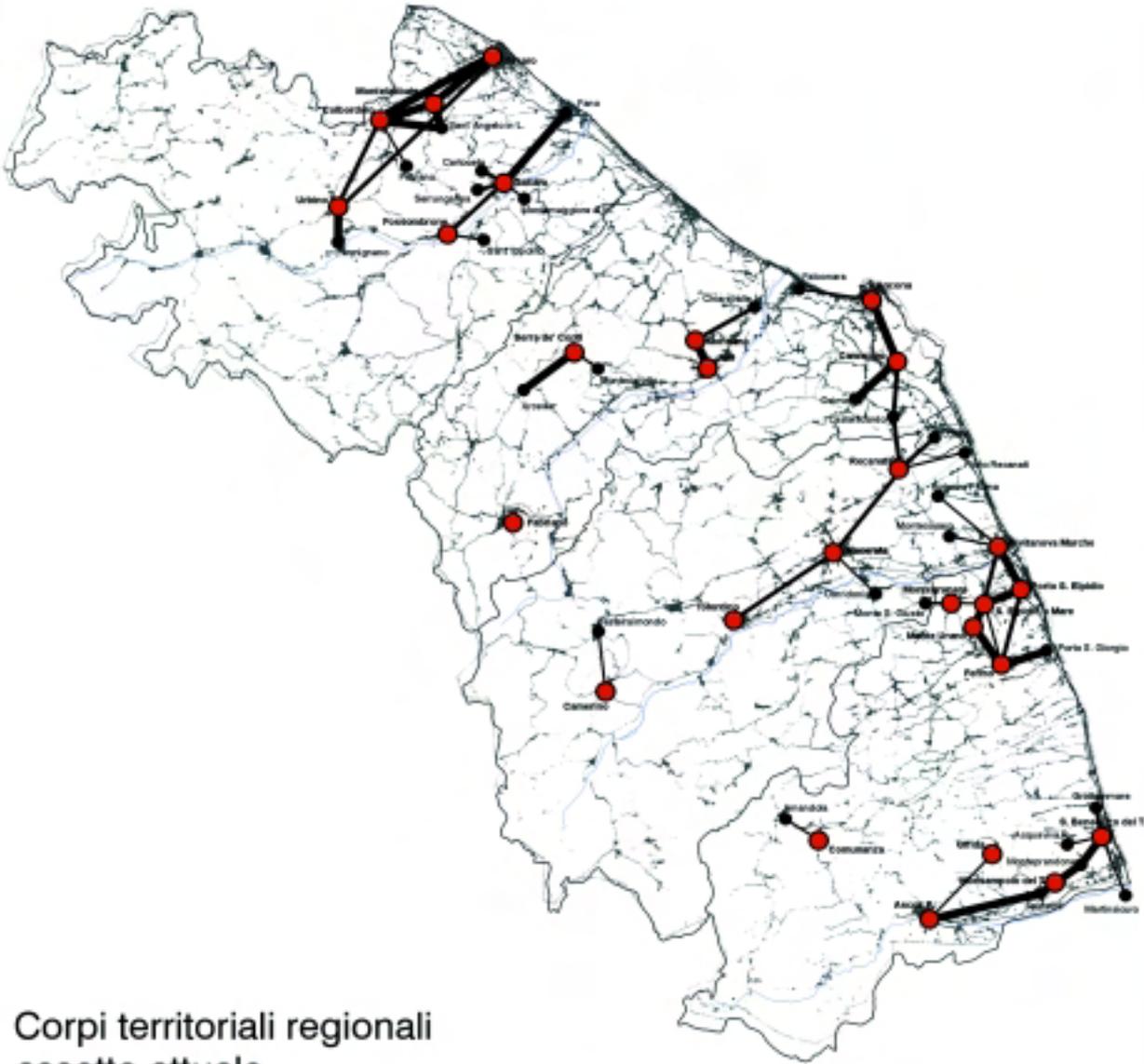
Regioni funzionali Pendolarità

	ANCOSIFAL	(21)
	ASCOLI P.	(27)
	CIVITANOVA	(10)
	FABRIANO	(21)
	FANO	(26)
	FERMO	(30)
	JESI	(17)
	MACERATA	(29)
	PESARO	(41)
	SENIGALLIA	(11)
	S.BENEDETTO	(14)

FONTE : Mediol - ASTAC - Studi PIT 1997

 **REGIONE MARCHE**
 PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
 L.R. N. 34 del 5 agosto 1992 C9 TAV. N. 12

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000



**Corpi territoriali regionali
assetto attuale**

Legenda

valori di soglia

- soglia 0,05
- soglia 0,03
- soglia 0,02

comuni polo

Fonte: Astec

Variatione percentuale della popolazione nel periodo 1961-1991

Fonte: Felisetti 1996

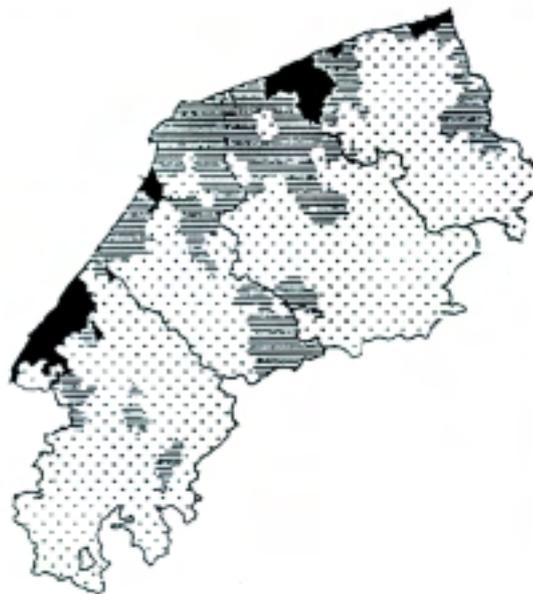
REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1982

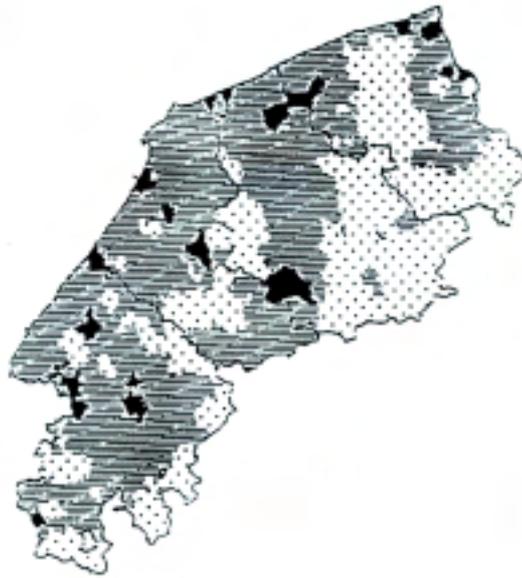
QS TAV.n.13

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000

1961-1971



1971-1981



Variatione percentuale della popolazione nel periodo 1961-1991

■ Superiore a 2

▨ Tra 0 e 2

▩ Variazioni negative

**Indice di dispersione insediativa
nella regione Marche al 1961 e al 1991**

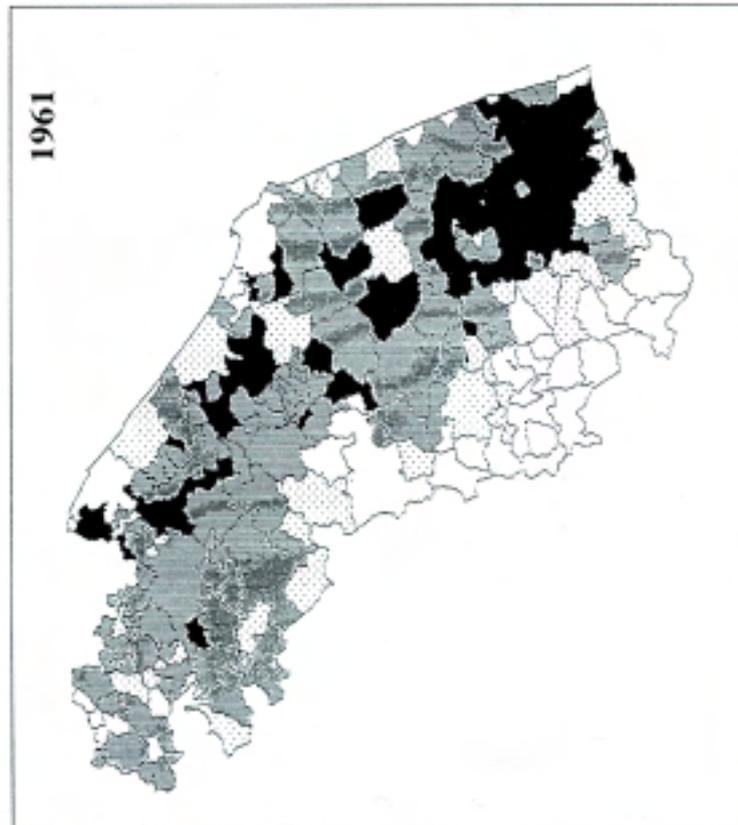
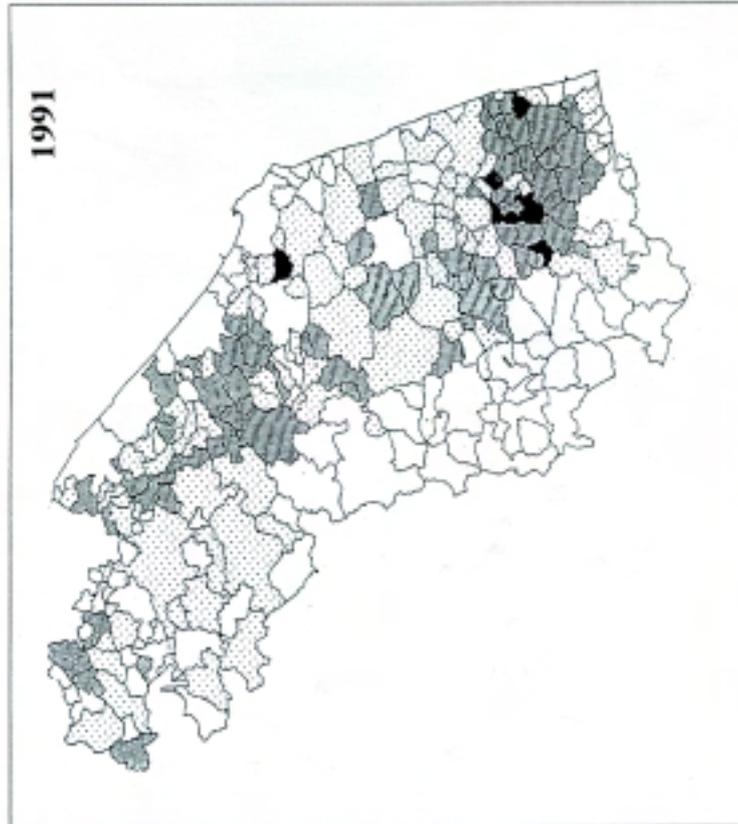
Fonte: Fabiani 1998

84 REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1982

OS TAV n. 14

Del. Cons. Reg. n. 295 del 08-02-2000



**Indice di dispersione
insediativa nella regione
Marche al 1961 e al 1991.**

- maggiore del 60%
- tra il 30% e il 60%
- tra il 15% e il 30%
- inferiore al 15%

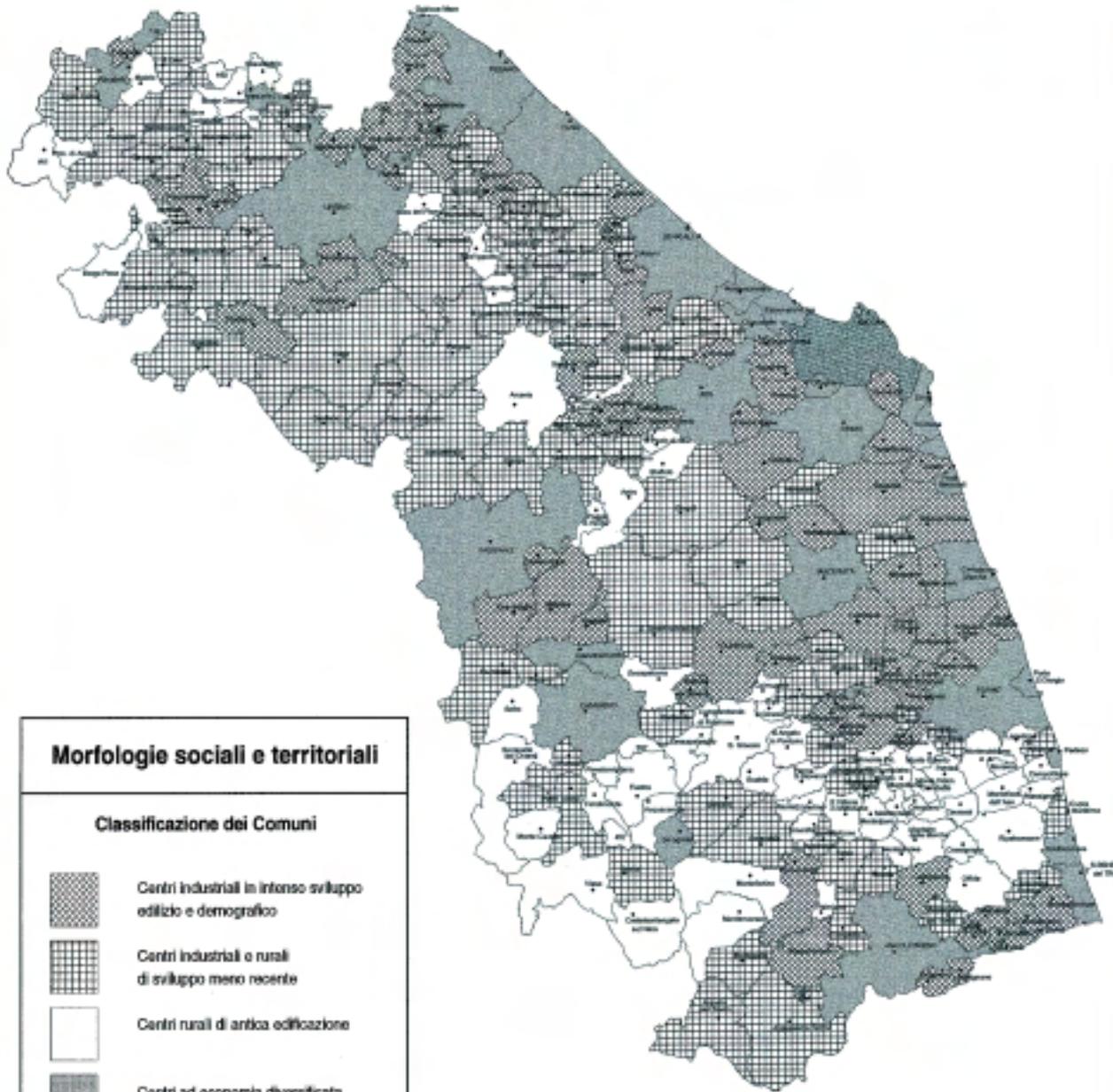


REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

OS TAV.n.15

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000



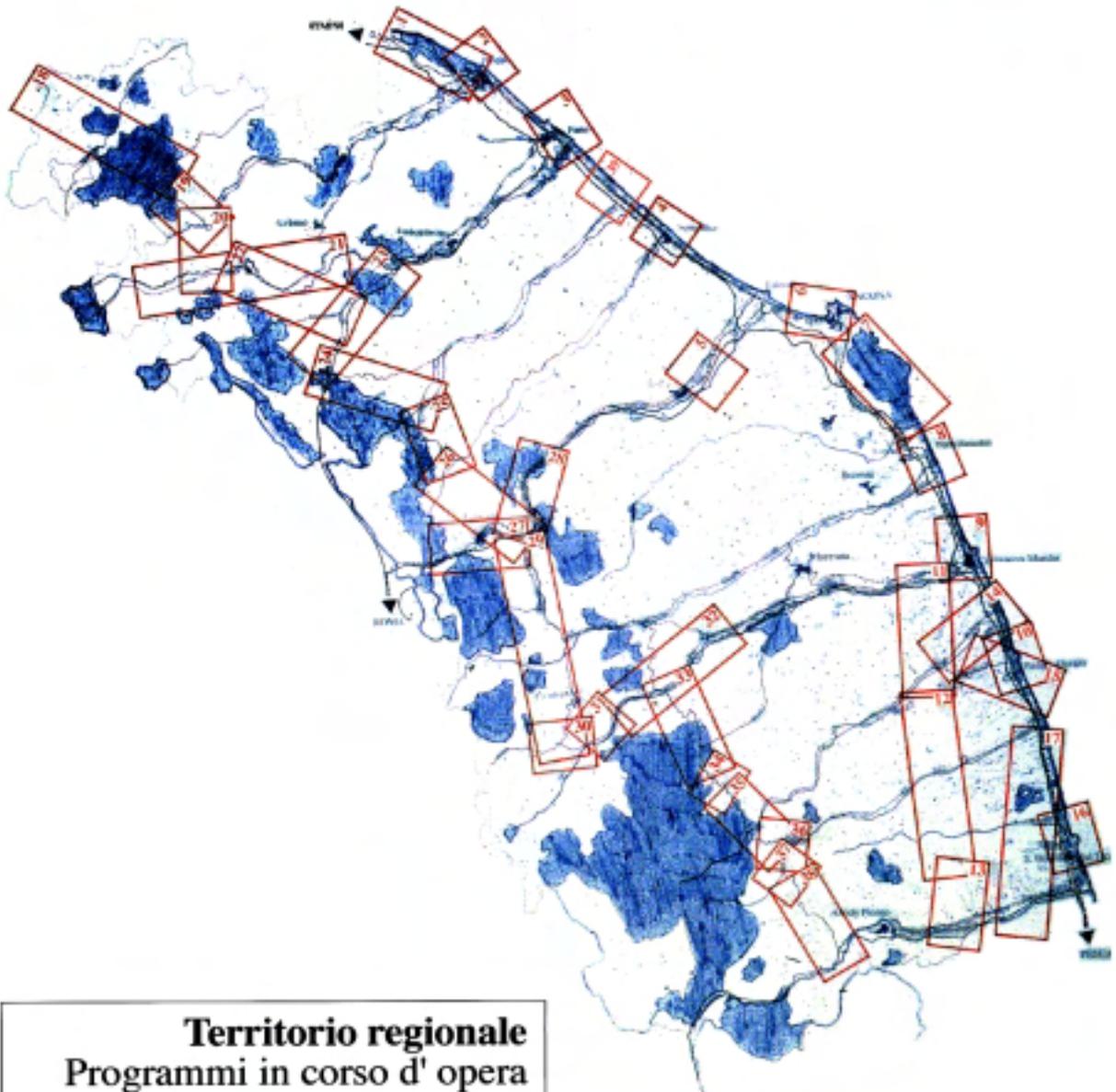
Morfologie sociali e territoriali

Classificazione dei Comuni

-  Centri industriali in intenso sviluppo edilizio e demografico
-  Centri industriali e rurali di sviluppo meno recente
-  Centri rurali di antica edificazione
-  Centri ad economia diversificata, con profilo medio
-  Centri urbani maturi a modesto sviluppo dopo gli anni 70

FONTE : POLITECNICO DI MILANO
Dipartimento di Scienze del Territorio
- Per ASTAD - Studi PIT
Mimeo - Dicembre 1997


REGIONE MARCHE
 PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
 L.R. N. 34 del 5 agosto 1992
QS TAV. N. 16
Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000



**Territorio regionale
Programmi in corso d' opera
o in lista d' attesa**

identificazione degli interventi

	ambito di localizzazione
	codice identificativo (V. scheda Allegato A.)

fonti:

- Regione Marche, Piano Regionale dei Trasporti, 1994
- Regione Marche, Studi per il Piano di Inquadramento Territoriale, 1995;
- Regione Marche, Ufficio Cartografico;
- Piani A.N.A.S. 1991-93, 1994-96, 1997-99.

QS 16 Allegato A: schede

Territorio regionale
Programmi in corso d'opera o in lista d'attesa



REGIONE MARCHE

Piano di Inquadramento Territoriale (P.I.T.)
L.R. n. 34 del 5 agosto 1992

Del. Cons. Reg. n. 295 del 08-02-2000

Progetti in corso nel territorio regionale

	(1)			(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
<i>Codice identificativo</i>	<i>Progetto</i>	<i>Descrizione e denominazione</i>	<i>Località</i>	<i>Tipo di intervento</i>	<i>Stato di attuaz.</i>	<i>Fase di attuaz.</i>	<i>Promotore</i>	<i>Fonti di finanz.</i>	<i>Stato di finanz.</i>	<i>Coer. con i piani</i>
1	37	Parco nat. Monte S. Bartolo	Prov. di Pesaro	10			3			
2	50	Porto di Pesaro	Pesaro	5						
3	50	Porto di Fano	Fano	5	6	3	3	3		
4	50	Porto di Senigallia	Senigallia	5	6		3	3		
5	6	Interporto di Jesi	Jesi	1	6		3	2		
6	50	Porto di Ancona	Ancona	5	3		3	2		
7	37	Parco nat. del Conero	Ancona	10			3			
8	50	Porto di Porto Recanati	Porto Recanati	1	3		3	3		
9	50	Porto di Civitanova Marche	Civitanova M.	1	2		3	3		
10	50	Porto di Porto S. Giorgio	Porto S. Giorgio	5	6		3	3		
11	1	Tratto Fermo - Casette d'Ete	Prov. di Ascoli P.	1		6	7			
12	1	Tratto Fermo - Offida	Prov. di Ascoli P.	1	4		7			
13	1	Tratto Offida - Castel di Lama	Prov. di Ascoli P.	1	7	3	7	2		
14	1	Tratto Fermo - Marina P.	Prov. di Ascoli P.	4	5		7	2		
15	1	Tratto Campiglione - P. S. Elp.	Prov. di Ascoli P.	4	5		7			
16	50	Porto di S. Benedetto del T.	S. Benedetto del T.	1	4		9	3		
17	1	Tratto Pedaso - Giulianova	Prov. di Ascoli P.	2	5		1			
18	1	Tratto Sarsina - Frontino	Prov. di Pesaro		4	3				
19	1	Tratto Frontino - Lunano	Prov. di Pesaro		3		3			
20	1	Tratto Lunano - S. Angelo in V.	Prov. di Pesaro			3	3			

Progetti in corso nel territorio regionale

	(1)			(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
<i>Codice identificativo</i>	<i>Progetto</i>	<i>Descrizione e denominazione</i>	<i>Località</i>	<i>Tipo di intervento</i>	<i>Stato di attuaz.</i>	<i>Fase di attuaz..</i>	<i>Promotore</i>	<i>Fonti di finanz.</i>	<i>Stato di finanz.</i>	<i>Coer. con i piani</i>
21	1	Tratto S. Angelo in V.- Canav.	Prov. di Pesaro		3		3			
22	1	Tratto Urbania - Acqualagna	Prov. di Pesaro		4		3			
23	1	Tratto Cagli - Calmazzo	Prov. di Pesaro			6	3			
24	1	Tratto Cagli - Serra S. Abb.	Prov. di Pesaro		4		3			
25	1	Tratto Serra S. Abb.- Sassoferr.	Prov. di Ancona		3		3			
26	1	Tratto Sassoferr. - Albacina	Prov. di Ancona			3	1	2		
27	1	Tratto Albacina - Cancelli	Prov. di Ancona			6	1	2		
28	1	Tratto Albacina - Serra S. Quir.	Prov. di Ancona			5	3			
29	1	Tratto Albacina - Muccia	Prov. di An - Mc		3		1	2		
30	1	Tratto Muccia - Ponte la T.	Prov. di Macerata		3		3			
31	1	Tratto Ponte la T. - Valdeia	Prov. di Macerata			5	1	2		
32	1	Tratto Valdeia - Tolentino	Prov. di Macerata			6	3			
33	1	Tratto Caldarola - Gabella N.	Prov. di Macerata		3		3			
34	1	Tratto Gabella N. - Sarnano	Prov. di Macerata			5	1	2		
35	1	Tratto Sarnano - Comunanza	Prov. di AP - Mc		3		3			
36	1	Tratto Comunanza - Croce di C.	Prov. di Macerata			5	3			
37	1	Tratto Frontino - Lunano	Prov. di Pesaro			6				
38	1	Tratto Lunano - S. Angelo in V.	Prov. di Pesaro		3					
39	50	Approdo turistico e pesch.	Mondolfo	1	6		9	1		
40										

LEGENDA CODICI

Codice (1) Progetto

1. Assi Stradali
2. Svincoli
3. Caselli Autostradali
4. Parcheggi di interscambio
5. Assi Ferroviari
6. Interporti
7. Centri merci
8. Autoparchi
9. Linee metropolitane e suburbane
10. Mini metro e sistemi elettrometrici
11. Aeroporti
12. Aviosuperfici
13. Poli sanitari – ospedalieri
14. Carceri
15. Centri fieristici
16. Centri congressi
17. Grandi centri commerciali
18. Mercati Agro-Alimentari
19. Insedimenti residenziali
20. Insedimenti produttivi attrezzati (commerciali e/o industriali)
21. Insedimenti terziario-direzionali
22. Insedimenti polifunzionali (industriali-terziari, terziario-produttivi)
23. Stabilimenti acque minerali
24. Centri turistico-ricettivi
25. Grandi attrezzature sportive (palazzetto, stadio, poste e stazioni sciistiche, campi da golf)
26. Università
27. Parchi scientifici e tecnologici
28. Centri di servizio alle imprese e BIC (Business Innovation Center)
29. Metanodotti
30. Elettrodotti
31. Centrali di produzione energia
32. Impianti di smaltimento rifiuti solidi
33. Impianti di smaltimento rifiuti liquidi
34. Impianti di smaltimento rifiuti gassosi
35. Percorsi e itinerari turistici
36. Parchi archeologici
37. Parchi naturalistici e riserve
38. Grandi aree verdi attrezzate
39. Impianti termali
40. Musei e grandi spazi sportivi
41. Discoteche
42. Spazi per lo spettacolo
43. Parchi di divertimento
44. Cave
45. Opere di difesa spondale e sistemazione alvei
46. Dighe
47. Forestazione e piste forestali
48. Corridoi ecologici e greenways
49. Reti telematiche
50. Porti

Codice (2) Tipo d'intervento

1. Nuova opera (es. nuovo asse stradale)
2. Varianti fuori sede (es. asse stradale in aggiunta a quello minore esistente)
3. Variante in sede (es. ampliamento, raddoppi, terza corsia, ecc.)
4. Risistemazione, rettifica
5. Ampliamento volumetrico
6. Ampliamento superficie
7. Riuso a fini diverso da quelli originari
8. Consolidamento
9. Ristrutturazione urbanistica
10. Adeguamento a norma
11. Interventi puntuali di adeguamento
12. Interventi complessi di Ristrutturazione Urbanistica, Ampliamento Superficie e Potenziamento Funzionale
13. Chiusura
14. Recupero Ambientale
15. Interventi di valorizzazione ambientale e paesaggistica

Codice (3) Stato di attuazione

1. Promozione-Ideazione (es. Intervento emergente nel dibattito politico e sociale, diffuso dalla stampa)
2. Ipotesi Preliminare (es. Intervento inserito in uno strumento di programmazione o pianificazione, o previsto con apposito atto deliberativo, compresi i protocolli di intesa, di accordi quadro, ecc.)
3. Progetto di massima
4. Progetto di massima e studio di fattibilità
5. Progetto preliminare, Progetto di massima, Studio di fattibilità e studio di Valutazione di Impatto Ambientale
6. Progetto esecutivo
7. Lavori di realizzazione o istituzione
8. Altro (Accordi di Programma ecc.)

LEGENDA CODICI

Codice (4) Fase

1. In fase d'appalto/affidamento
2. Appalto affidato
3. Iniziati, in corso
4. In via d'ultimazione
5. Ultimato/disponibile
6. In esercizio
7. In stallo, sospeso, rinviato

Codice (5) Promotore

1. ANAS, Compartimento delle Marche
2. ANAS, altro Compartimento
3. Regione Marche
4. Provincia di Pesaro
5. Provincia di Ancona
6. Provincia di Macerata
7. Provincia di Ascoli Piceno
8. Altra Provincia
9. Comune
10. Stato
11. Ferrovie S.p.A. Compartimento di Ancona
12. Ferrovie S.p.A. altro Compartimento
13. Altro Ente Ferroviario
14. Amministrazione centrale FS S.p.A.
15. Università
16. Altro soggetto pubblico
17. Privato (...)
18. Altro

Codice (6) Fonti di Finanziamento

1. CEE
2. Stato
3. Regione
4. Provincia
5. Comune
6. Privato
7. Altro

Codice (7) Stato dei Finanziamenti

1. Ottenuto
2. Ottenuto ma esaurito
3. Ottenuto parzialmente
4. Richiesto
5. Non ottenuto
6. Altro

Codice (8) Coerenza agli strumenti di piano

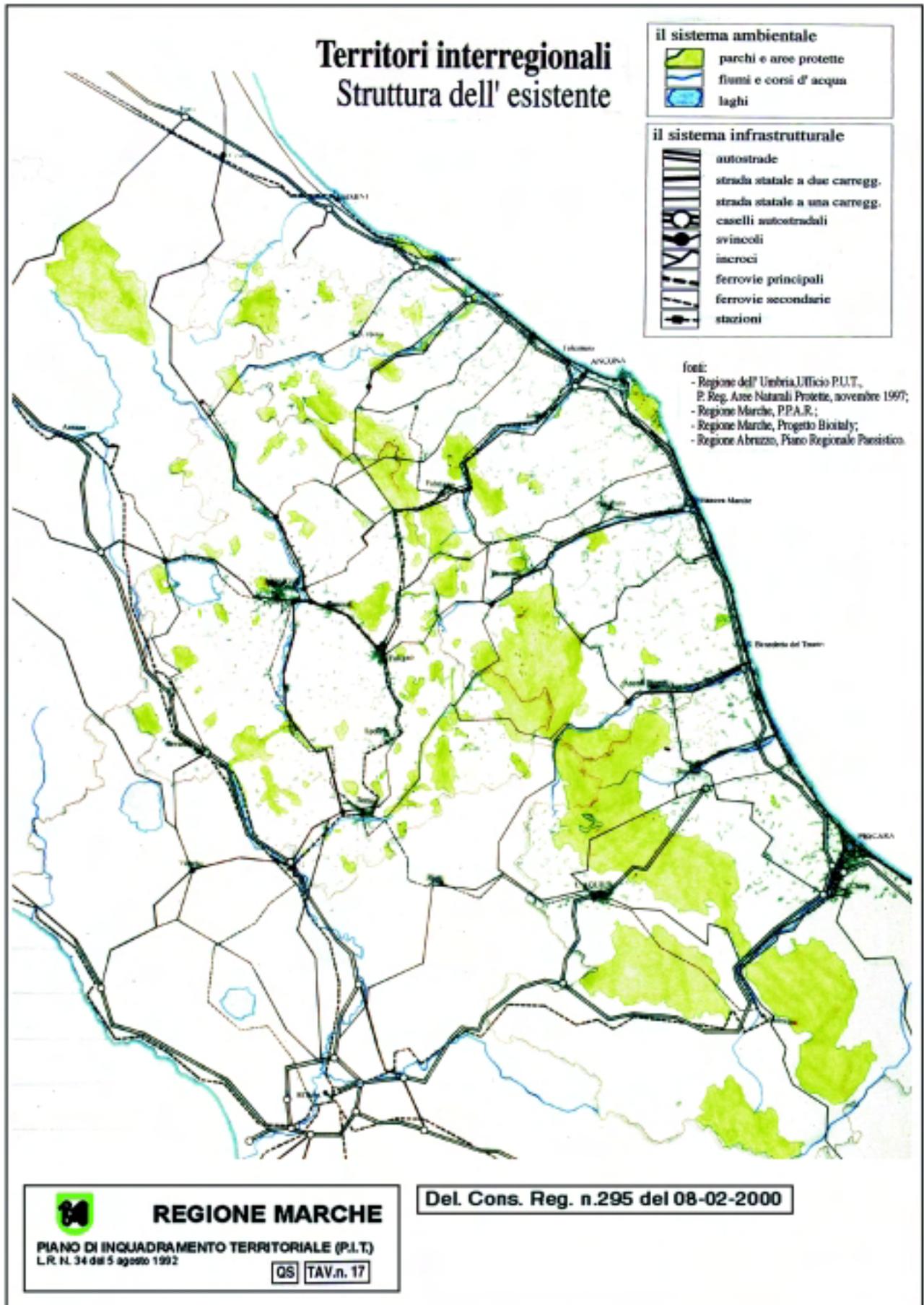
1. Conforme al PRG
2. Non conforme al PRG
3. Conforme al PTC
4. Non conforme al PTC
5. Conforme al P.I.T.
6. Non conforme al P.I.T.
7. Altro

Note per la compilazione del modello

Assumere come oggetto di analisi iniziative delle quali si è a conoscenza che interessano il territorio di competenza; in particolare ci si riferisce ad interventi inseriti in un documento programmatico-pianificatorio ma non ancora attuati, quelli in fase di progettazione e appaltati, quelli in corso di realizzazione o ultimati approssimativamente nell'arco degli ultimi due anni.

Nel caso in cui il progetto sia articolato in più lotti, riportare la denominazione nella colonna 2 specificando lotto 1, lotto 2, lotto 3, ecc., su ogni riga.

Fonte: l'impostazione generale della scheda e della relativa legenda fa riferimento a quanto elaborato dal DUT - Università di Perugia.



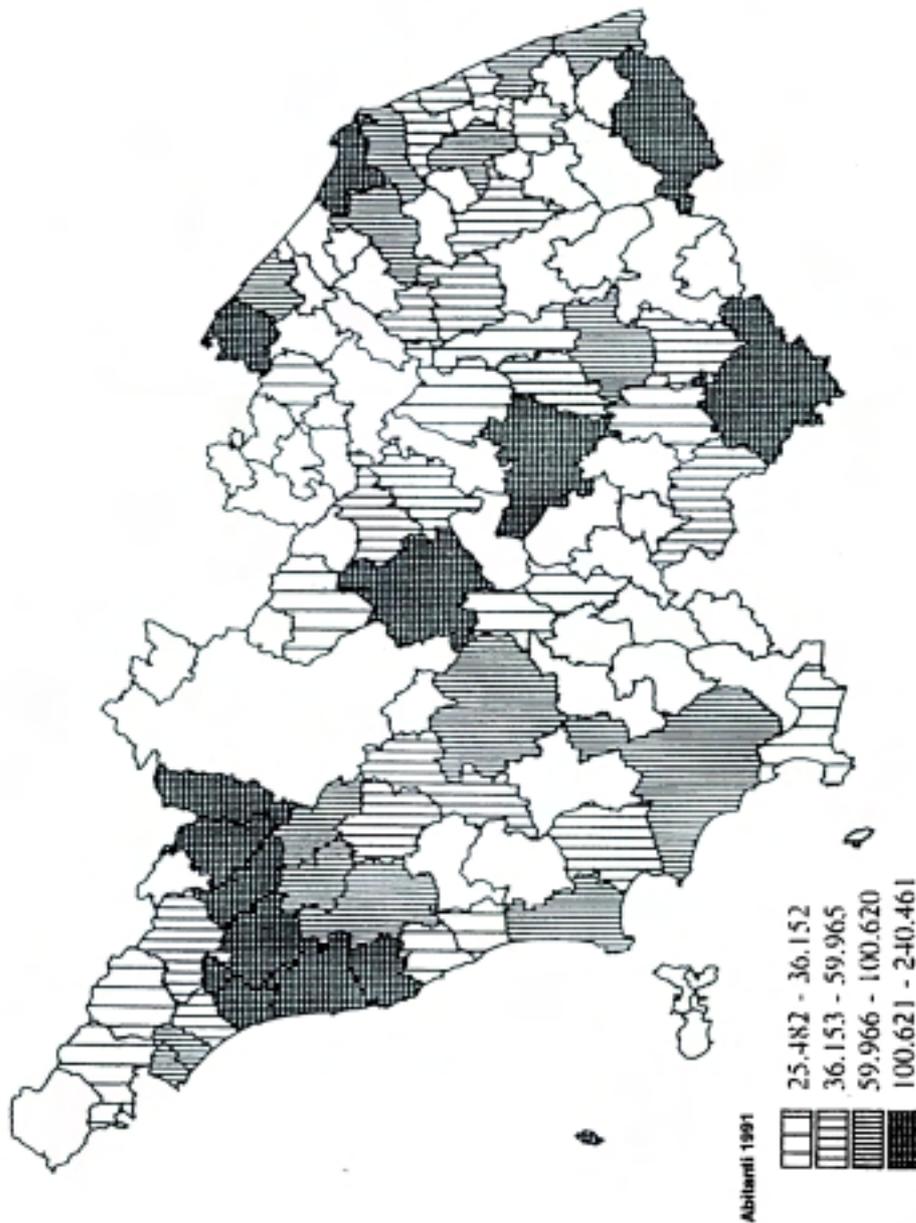
Sistemi urbani dell'Italia centrale

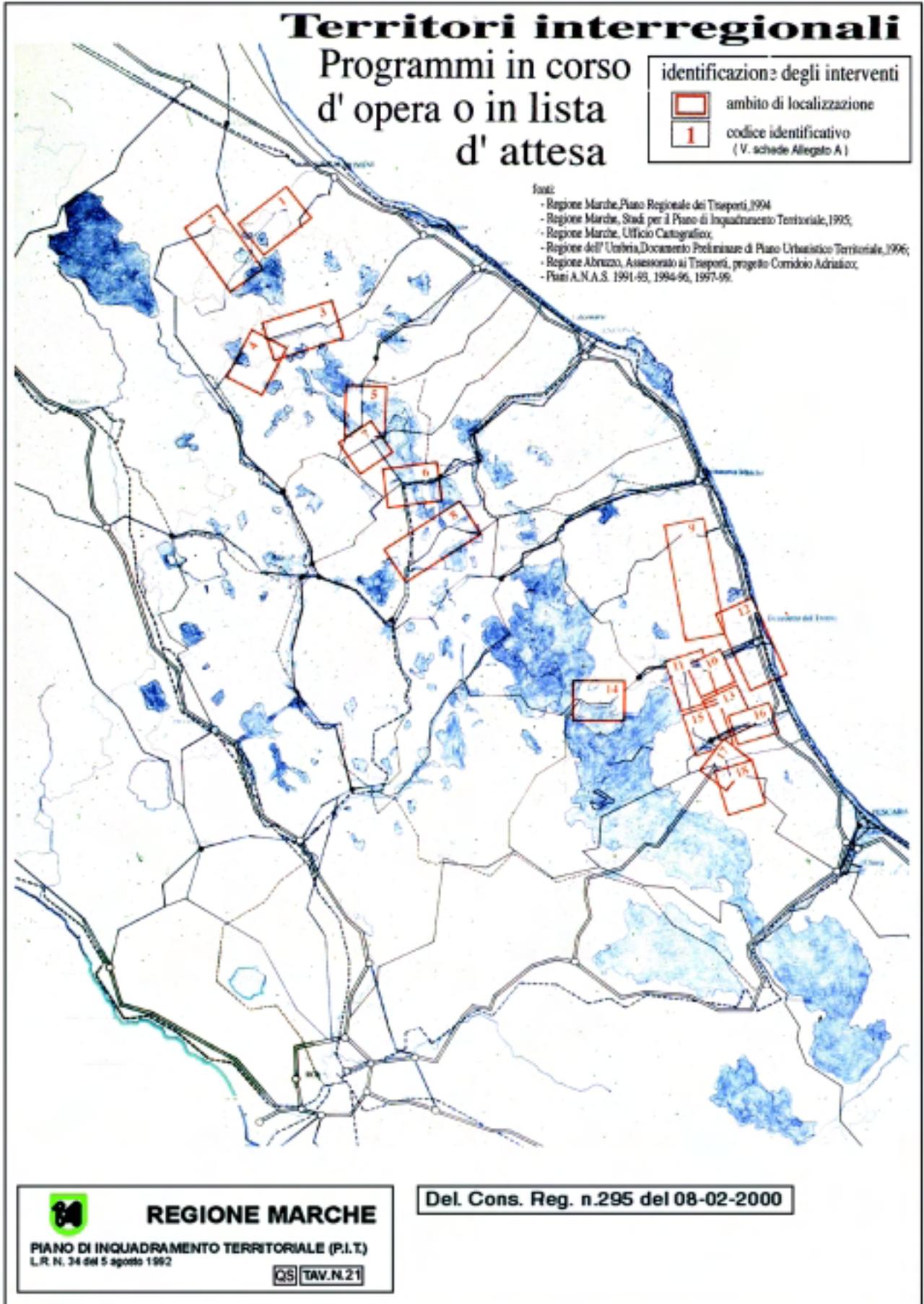
REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

OS TAV.A.18

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000





QS 21 Allegato A: schede

Territori interregionali
Programmi in corso d' opera o in lista d'attesa



REGIONE MARCHE

Piano di Inquadramento Territoriale (P.I.T.)

L.R. n. 34 del 5 agosto 1992

Del. Cons. Reg. n. 295 del 08-02-2000

Progetti in corso nei territori interregionali

	(1)			(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
<i>Codice identificativo</i>	<i>Progetto</i>	<i>Descrizione e denominazione</i>	<i>Località</i>	<i>Tipo di intervento</i>	<i>Stato di attuaz.</i>	<i>Fase di attuaz..</i>	<i>Promotore</i>	<i>Fonti di finanz.</i>	<i>Stato di finanz.</i>	<i>Coer. con i piani</i>
1	1	Tratto Talamello - Sassoborgn.	Prov. di Pesaro		3					
2	1	Tratto Pennabilli - Sarsina	Prov. di Pesaro		4		1			
3	1	Tratto Urbania - Mercat. sul M.	Prov. di Pesaro		4					
4	1	Tratto Mercat. sul M. - Guinza	Prov. di Pesaro		3					
5	1	Tratto Cantiano - Pontericcioli	Prov. di Ancona	12	6		1			
6	1	Tratto Cancelli - Fossato di V.	Prov. di Ancona	12	3		1			
7	1	Tratto Pontericcioli - Scheggia	Prov. di Ancona	12	3		1			
8	1	Tratto Castelraim. - Nocera U.	Prov. di Macerata	12	3		1			
9	1	Tratto Casette d'Ete - Offida	Prov. di Mc - AP	1	2		6			
10	1	Tratto Garrufo - Castel di L.	Prov. di Teramo	1	4		6			
11	1	Zona Battente - Villa Lemba	Prov. di AP - TE	3	3					
12	1	Tratto Pedaso - Giulianova	Prov. di AP - TE	12	2		1			
13	1	Tratto S. Nicolò a T. - Garrufo	Prov. di Teramo	3	6		6	2		
14	1	Tratto Acquasanta - Trisungo	Prov. di Ascoli P.	3	6		1	2		
15	1	Ascoli - Teramo	Prov. di AP - TE	1	4		2			
16	1	Teramo - Mare	Prov. di Teramo	3	6		6	2		
17	1	Tratto Cermignano - S. Nicolò	Prov. di Teramo	1	3		6			
18	1	Tratto Bisenti - Cermignano	Prov. di Teramo	1	6		6			
19										
20										

LEGENDA CODICI

Codice (1) Progetto

1. Assi Stradali
2. Svincoli
3. Caselli Autostradali
4. Parcheggi di interscambio
5. Assi Ferroviari
6. Interporti
7. Centri merci
8. Autoparchi
9. Linee metropolitane e suburbane
10. Mini metro e sistemi elettrometrici
11. Aeroporti
12. Aviosuperfici
13. Poli sanitari – ospedalieri
14. Carceri
15. Centri fieristici
16. Centri congressi
17. Grandi centri commerciali
18. Mercati Agro-Alimentari
19. Insedimenti residenziali
20. Insedimenti produttivi attrezzati (commerciali e/o industriali)
21. Insedimenti terziario-direzionali
22. Insedimenti polifunzionali (industriali-terziari, terziario-produttivi)
23. Stabilimenti acque minerali
24. Centri turistico-ricettivi
25. Grandi attrezzature sportive (palazzetto, stadio, poste e stazioni sciistiche, campi da golf)
26. Università
27. Parchi scientifici e tecnologici
28. Centri di servizio alle imprese e BIC (Business Innovation Center)
29. Metanodotti
30. Elettrodotti
31. Centrali di produzione energia
32. Impianti di smaltimento rifiuti solidi
33. Impianti di smaltimento rifiuti liquidi
34. Impianti di smaltimento rifiuti gassosi
35. Percorsi e itinerari turistici
36. Parchi archeologici
37. Parchi naturalistici e riserve
38. Grandi aree verdi attrezzate
39. Impianti termali
40. Musei e grandi spazi sportivi
41. Discoteche
42. Spazi per lo spettacolo
43. Parchi di divertimento
44. Cave
45. Opere di difesa spondale e sistemazione alvei
46. Dighe
47. Forestazione e piste forestali
48. Corridoi ecologici e greenways
49. Reti telematiche
50. Porti

Codice (2) Tipo d'intervento

1. Nuova opera (es. nuovo asse stradale)
2. Varianti fuori sede (es. asse stradale in aggiunta a quello minore esistente)
3. Variante in sede (es. ampliamento, raddoppi, terza corsia, ecc.)
4. Risistemazione, rettifica
5. Ampliamento volumetrico
6. Ampliamento superficie
7. Riuso a fini diverso da quelli originari
8. Consolidamento
9. Ristrutturazione urbanistica
10. Adeguamento a norma
11. Interventi puntuali di adeguamento
12. Interventi complessi di Ristrutturazione Urbanistica, Ampliamento Superficie e Potenziamento Funzionale
13. Chiusura
14. Recupero Ambientale
15. Interventi di valorizzazione ambientale e paesaggistica

Codice (3) Stato di attuazione

1. Promozione-Ideazione (es. Intervento emergente nel dibattito politico e sociale, diffuso dalla stampa)
2. Ipotesi Preliminare (es. Intervento inserito in uno strumento di programmazione o pianificazione, o previsto con apposito atto deliberativo, compresi i protocolli di intesa, di accordi quadro, ecc.)
3. Progetto di massima
4. Progetto di massima e studio di fattibilità
5. Progetto preliminare, Progetto di massima, Studio di fattibilità e studio di Valutazione di Impatto Ambientale
6. Progetto esecutivo
7. Lavori di realizzazione o istituzione
8. Altro (Accordi di Programma ecc.)

LEGENDA CODICI

Codice (4) Fase

1. In fase d'appalto/affidamento
2. Appalto affidato
3. Iniziati, in corso
4. In via d'ultimazione
5. Ultimato/disponibile
6. In esercizio
7. In stallo, sospeso, rinviato

Codice (5) Promotore

1. ANAS, Compartimento delle Marche
2. ANAS, altro Compartimento
3. Regione Marche
4. Provincia di Pesaro
5. Provincia di Ancona
6. Provincia di Macerata
7. Provincia di Ascoli Piceno
8. Altra Provincia
9. Comune
10. Stato
11. Ferrovie S.p.A. Compartimento di Ancona
12. Ferrovie S.p.A. altro Compartimento
13. Altro Ente Ferroviario
14. Amministrazione centrale FS S.p.A.
15. Università
16. Altro soggetto pubblico
17. Privato (...)
18. Altro

Codice (6) Fonti di Finanziamento

1. CEE
2. Stato
3. Regione
4. Provincia
5. Comune
6. Privato
7. Altro

Codice (7) Stato dei Finanziamenti

1. Ottenuto
2. Ottenuto ma esaurito
3. Ottenuto parzialmente
4. Richiesto
5. Non ottenuto
6. Altro

Codice (8) Coerenza agli strumenti di piano

1. Conforme al PRG
2. Non conforme al PRG
3. Conforme al PTC
4. Non conforme al PTC
5. Conforme al P.I.T.
6. Non conforme al P.I.T.
7. Altro

Note per la compilazione del modello

Assumere come oggetto di analisi iniziative delle quali si è a conoscenza che interessano il territorio di competenza; in particolare ci si riferisce ad interventi inseriti in un documento programmatico-pianificatorio ma non ancora attuati, quelli in fase di progettazione e appaltati, quelli in corso di realizzazione o ultimati approssimativamente nell'arco degli ultimi due anni.

Nel caso in cui il progetto sia articolato in più lotti, riportare la denominazione nella colonna 2 specificando lotto 1, lotto 2, lotto 3, ecc., su ogni riga.

Fonte: l'impostazione generale della scheda e della relativa legenda fa riferimento a quanto elaborato dal DUT - Università di Perugia.

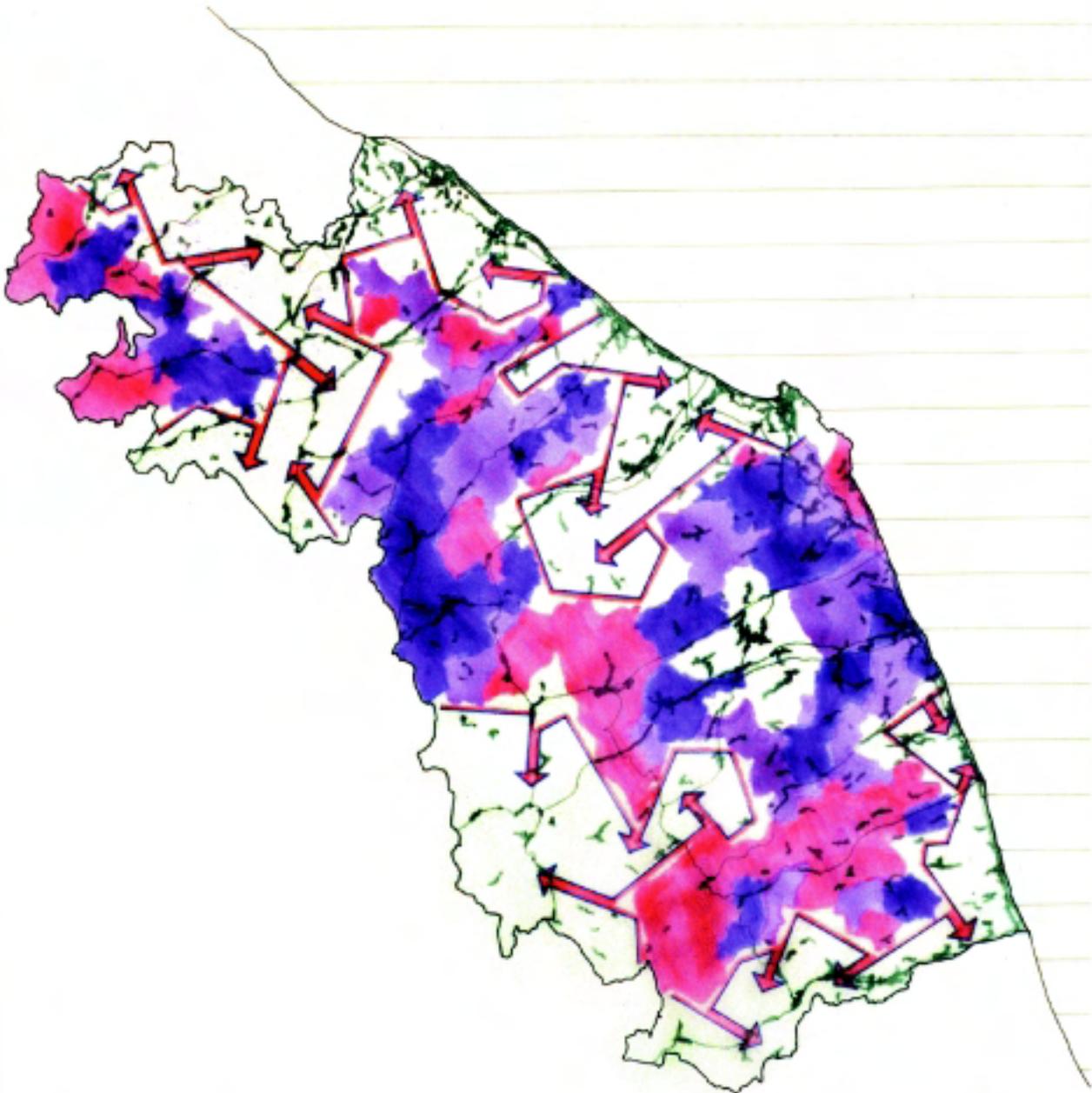


REGIONE MARCHE

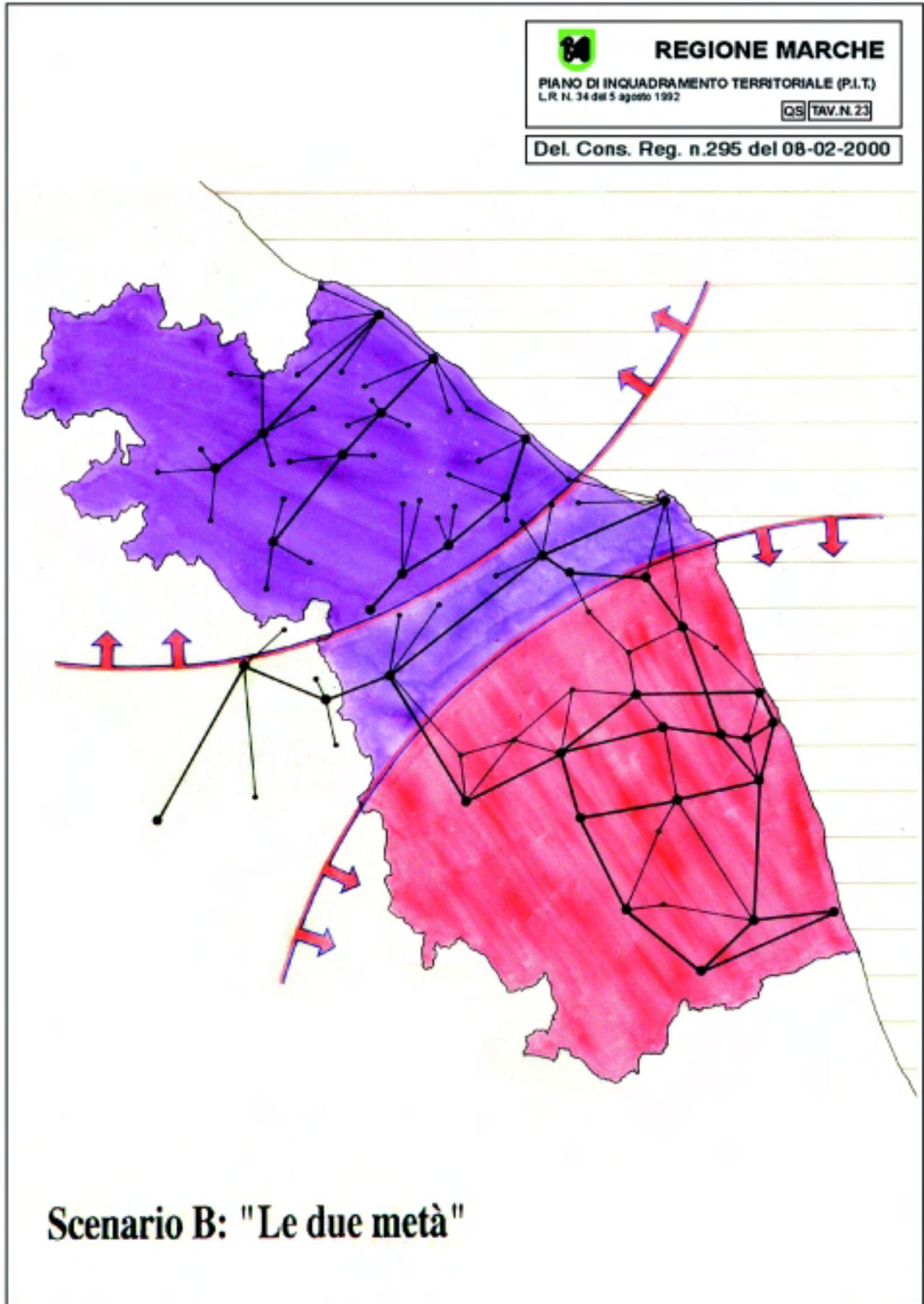
PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

QS TAV. N.22

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000



Scenario A: "L' industria diffusa"



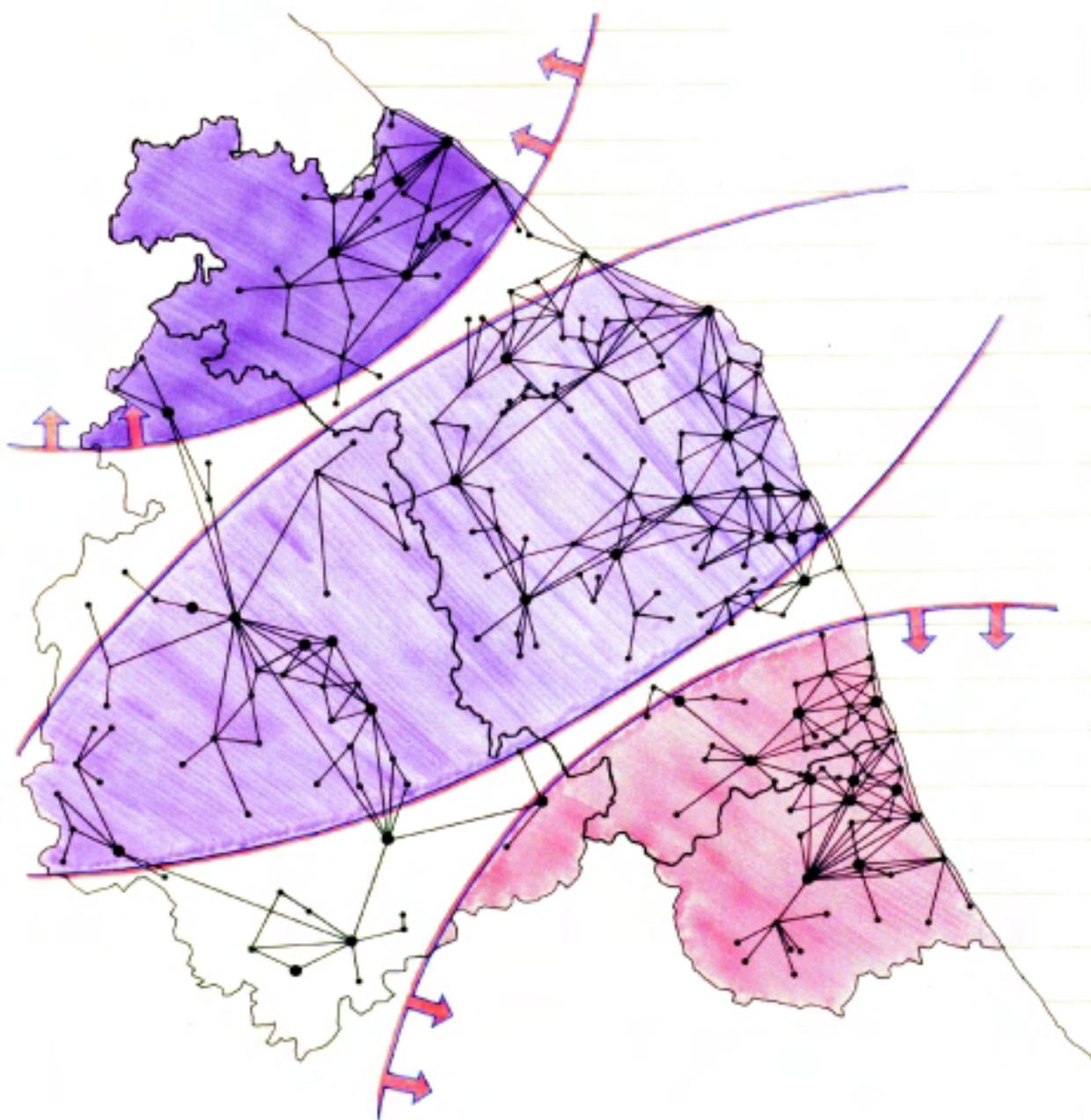


REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

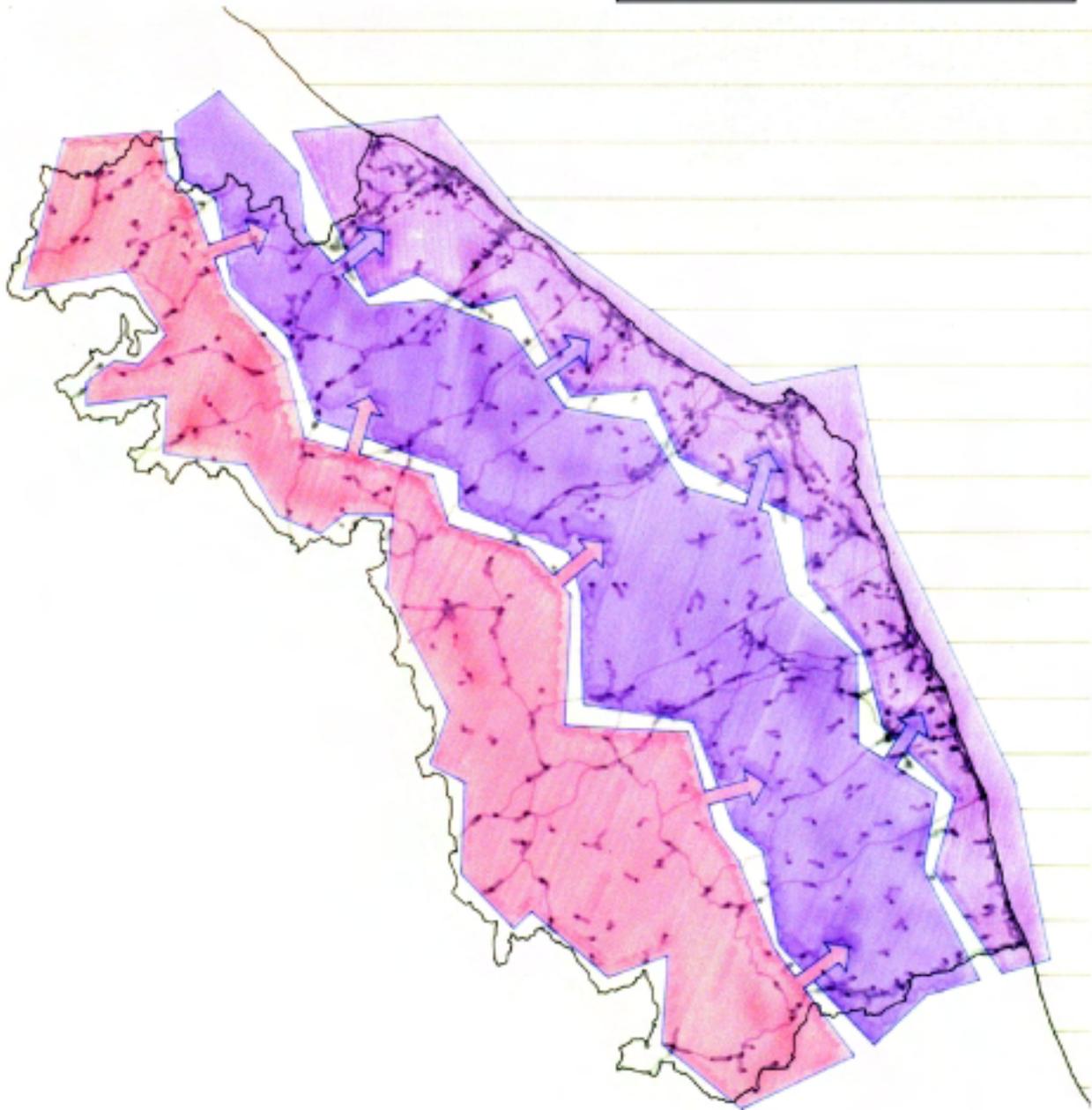
QS TAV. N. 24

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000



Scenario C: "Le tre marche"

 **REGIONE MARCHE**
PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992
QS TAV.N.25
Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000



Scenario D: "L' ipertrofia della costa"

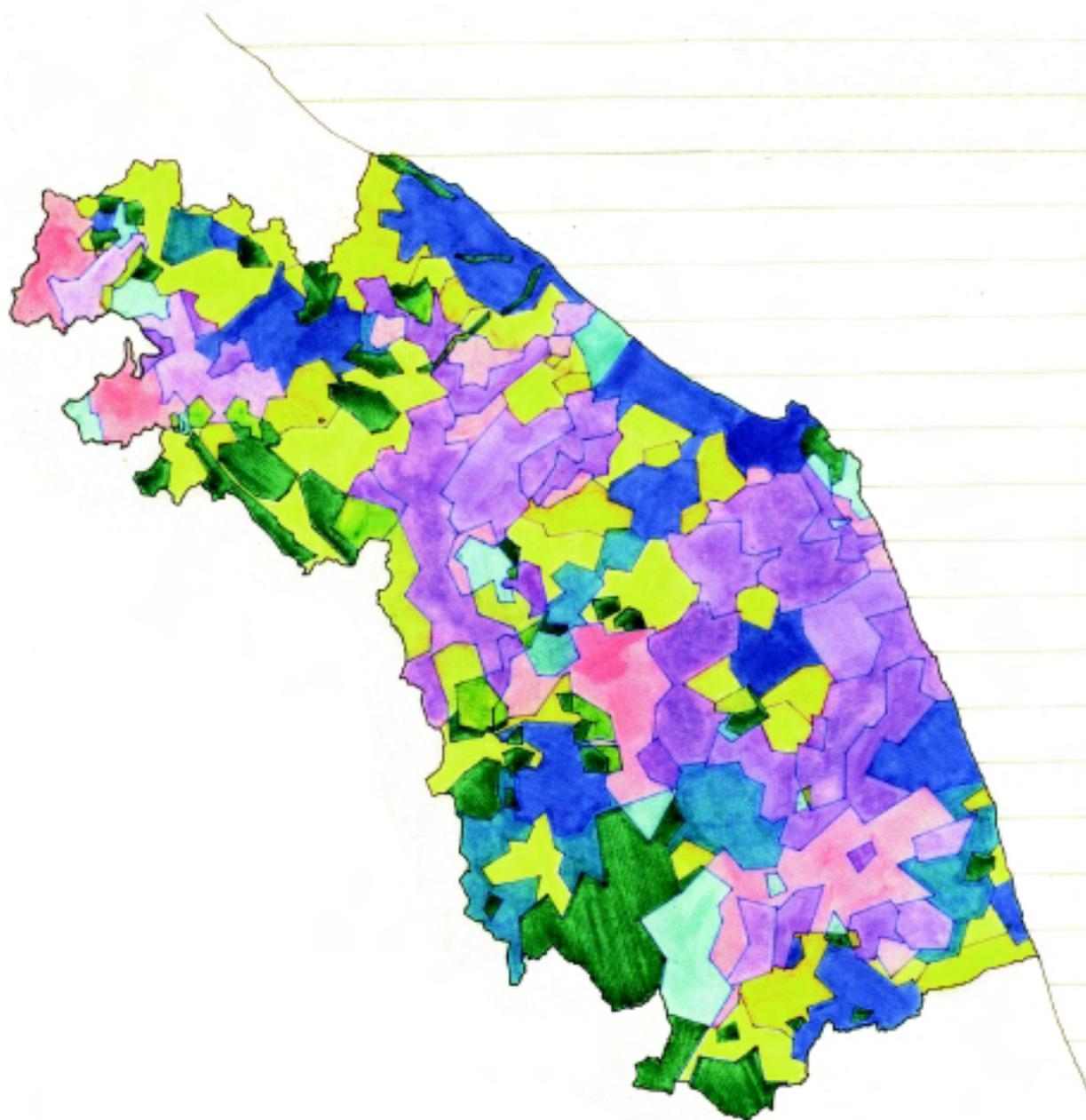


REGIONE MARCHE

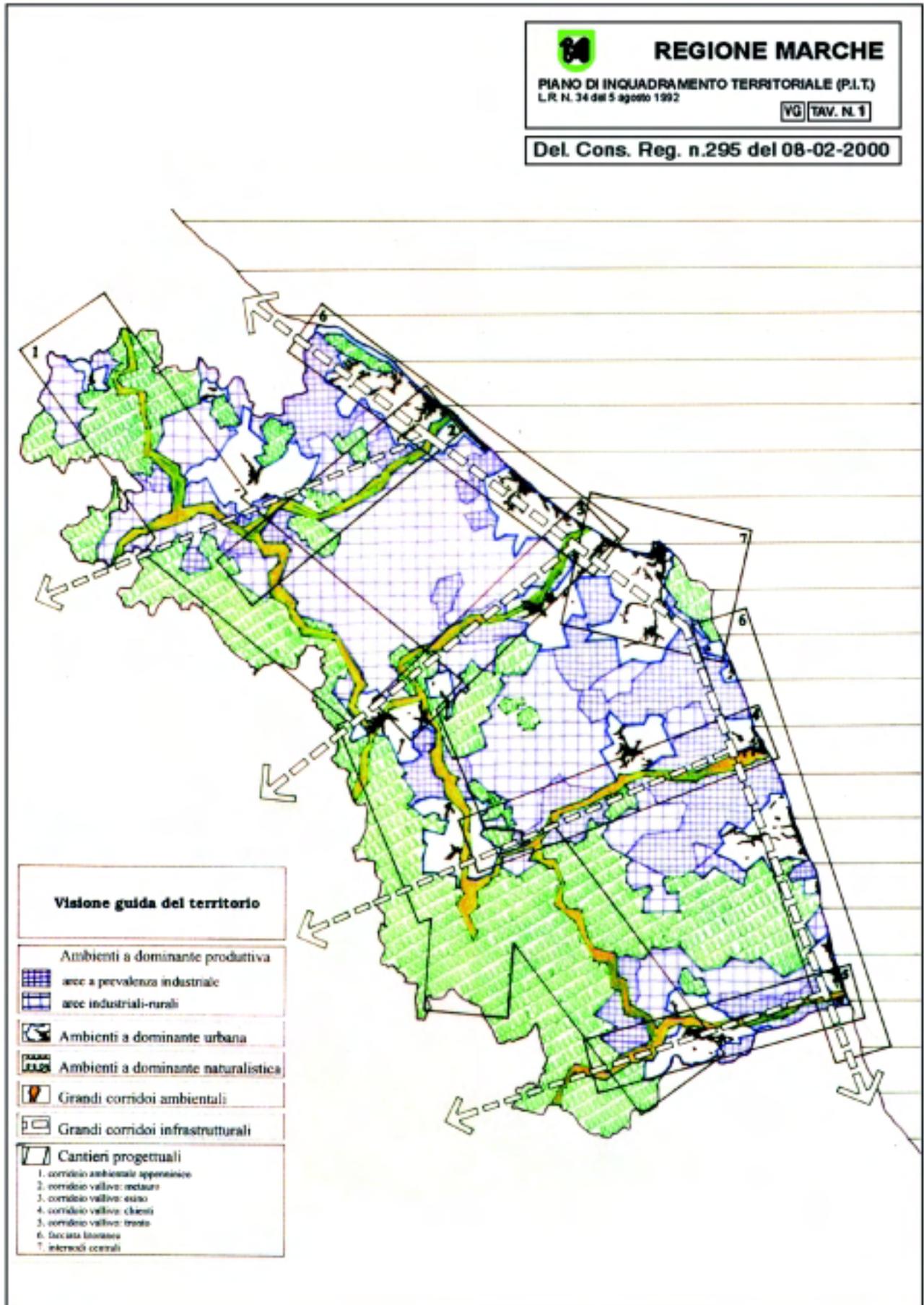
PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

QS TAV. N. 26

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000

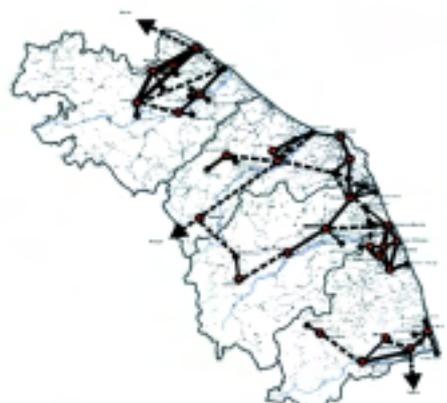
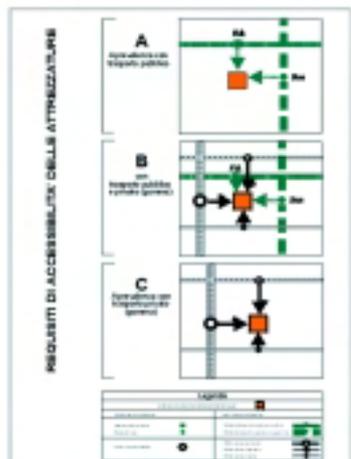
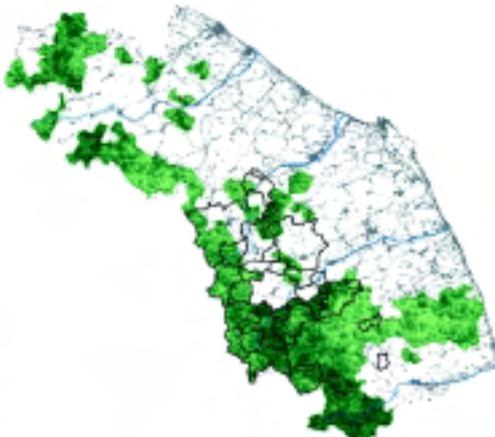
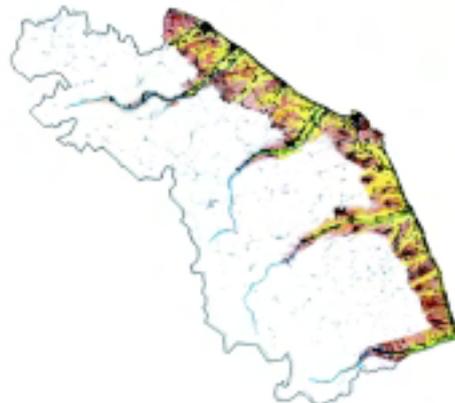


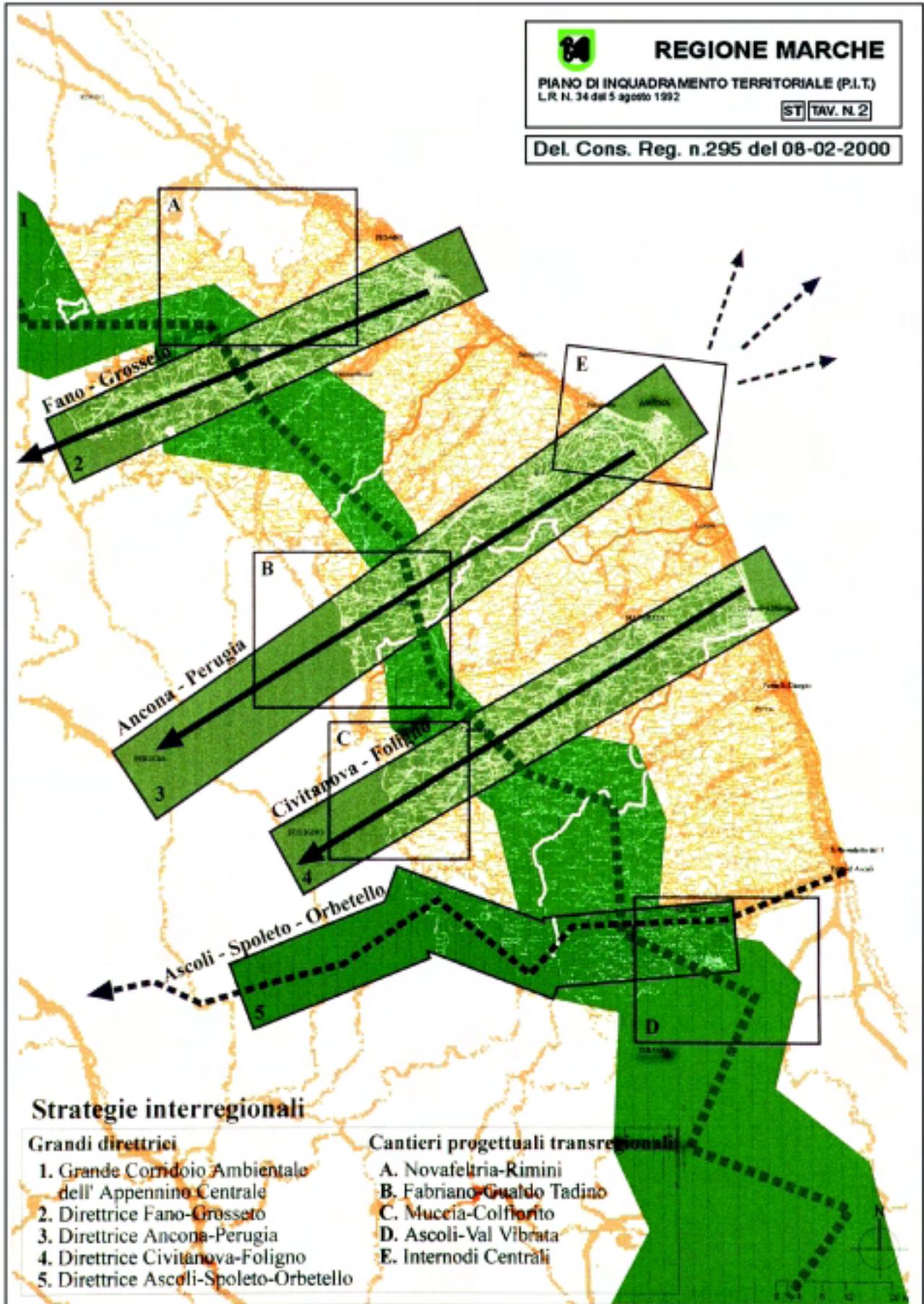
Scenario E: "Il mosaico integrato"



REGIONE MARCHE
 PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
 L.R. n.34 del 5 Aprile 1993
ST TAV. n. 1
 Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000

Strategie intraregionali

<p>Coesione corpi territoriali</p>	<p>Potenziamento infrastrutture</p>
	
<p>Localizzazione grandi attrezzature</p>	<p>Valorizzazione ambienti della storia e della natura</p>
	
<p>Consolidamento territori fragili</p>	<p>Decongestionamento territori a forte frequentazione</p>
	



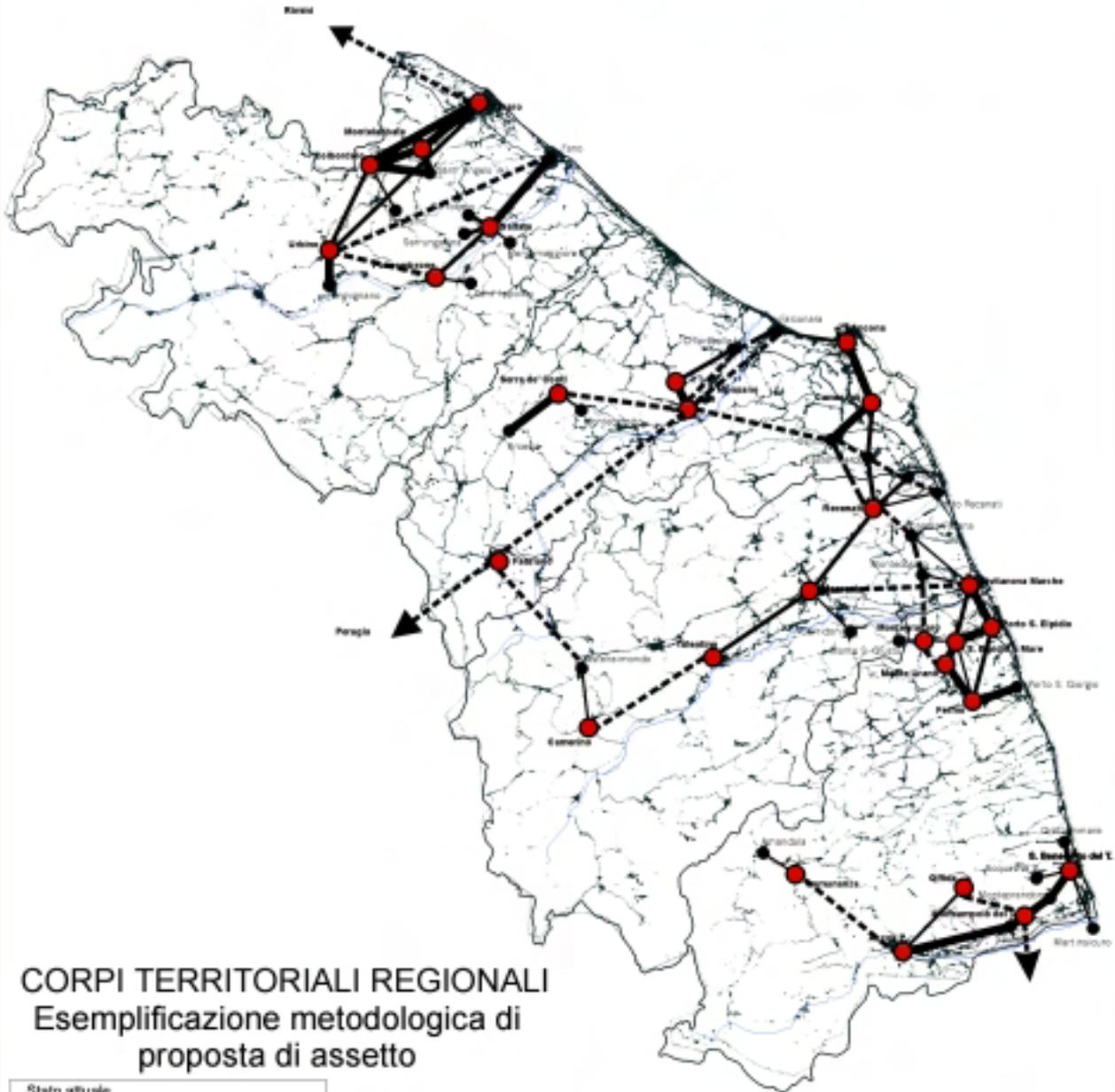


REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

ST TAV. N. 3

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000



CORPI TERRITORIALI REGIONALI
Esemplificazione metodologica di proposta di assetto

Stato attuale

Valori di soglia

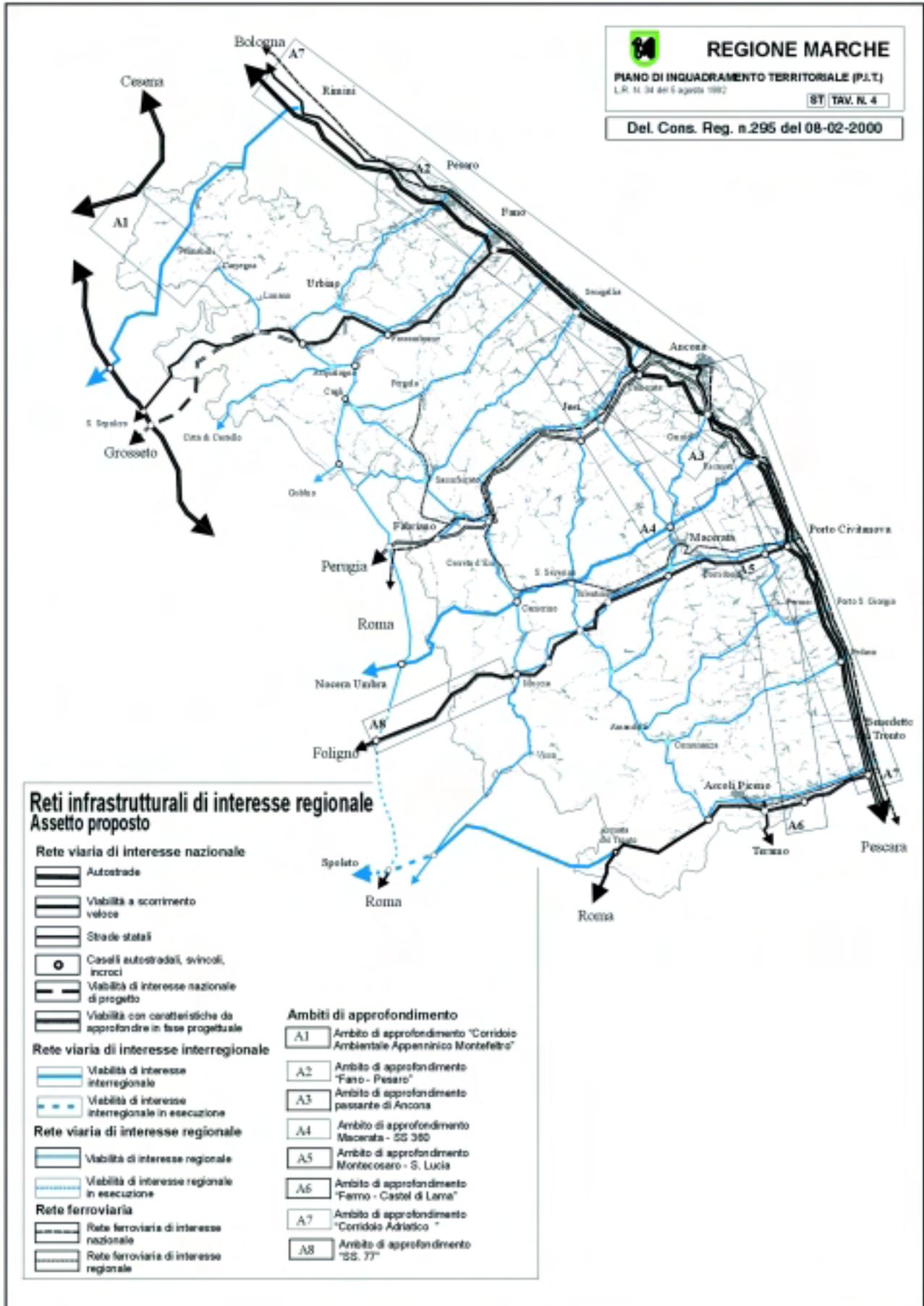
- Soglia 0,05
- Soglia 0,03
- Soglia 0,02

● Comuni polo

Assetto proposto

- Interconnessione proposta

Fonte: Astac





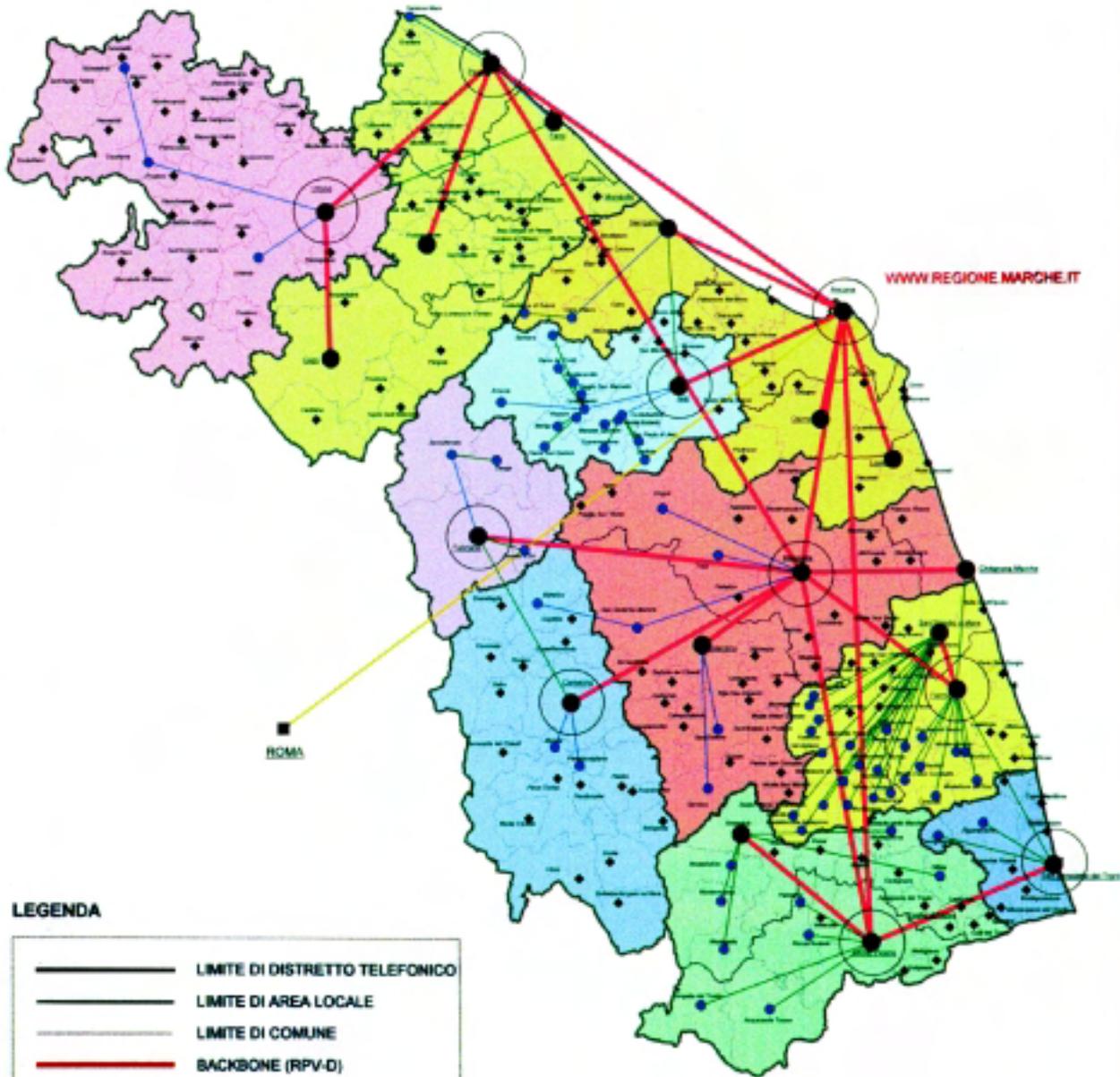
REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

ST | TAV n. 4bis

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000

LA RETE TELEMATICA



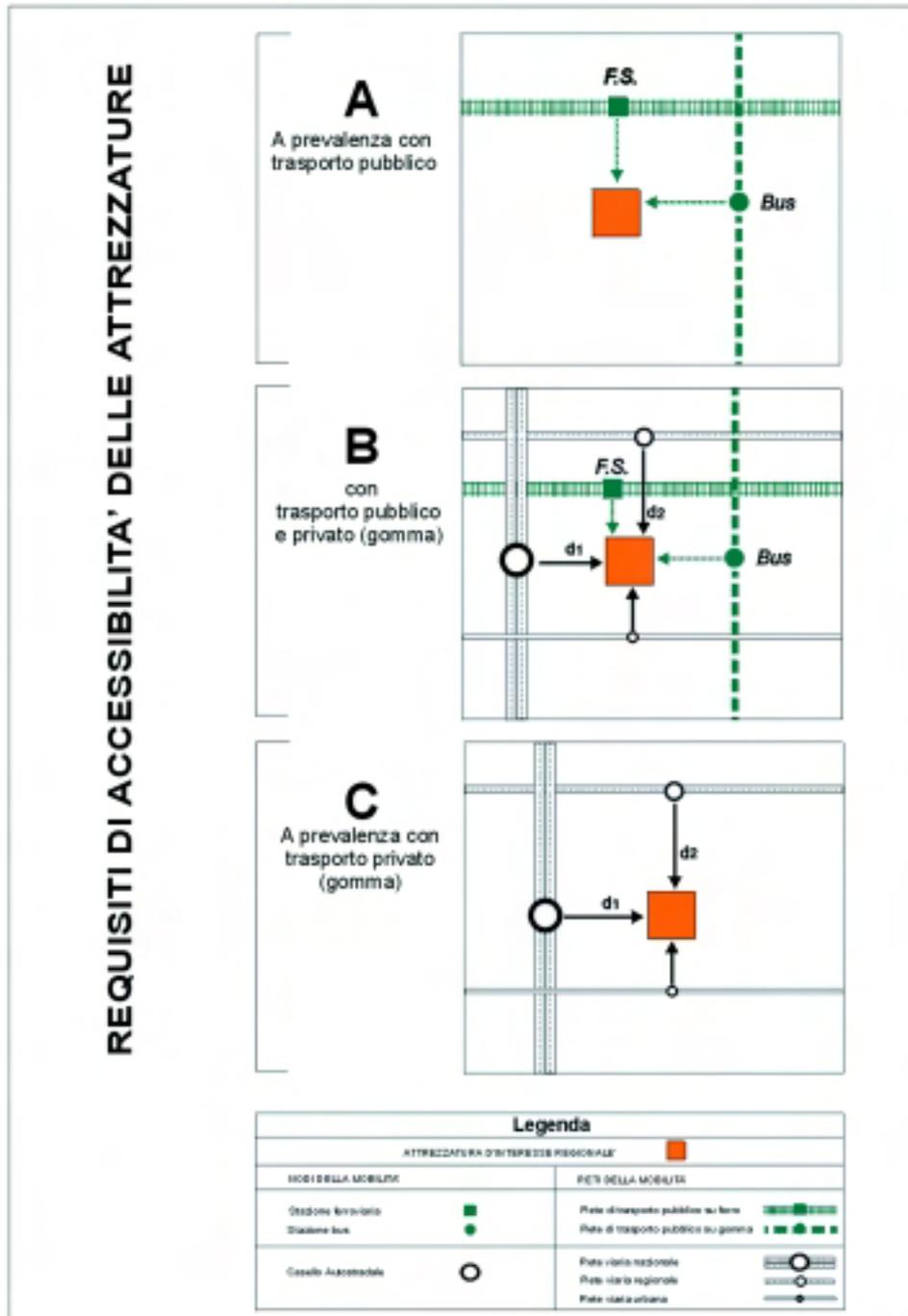
LEGENDA

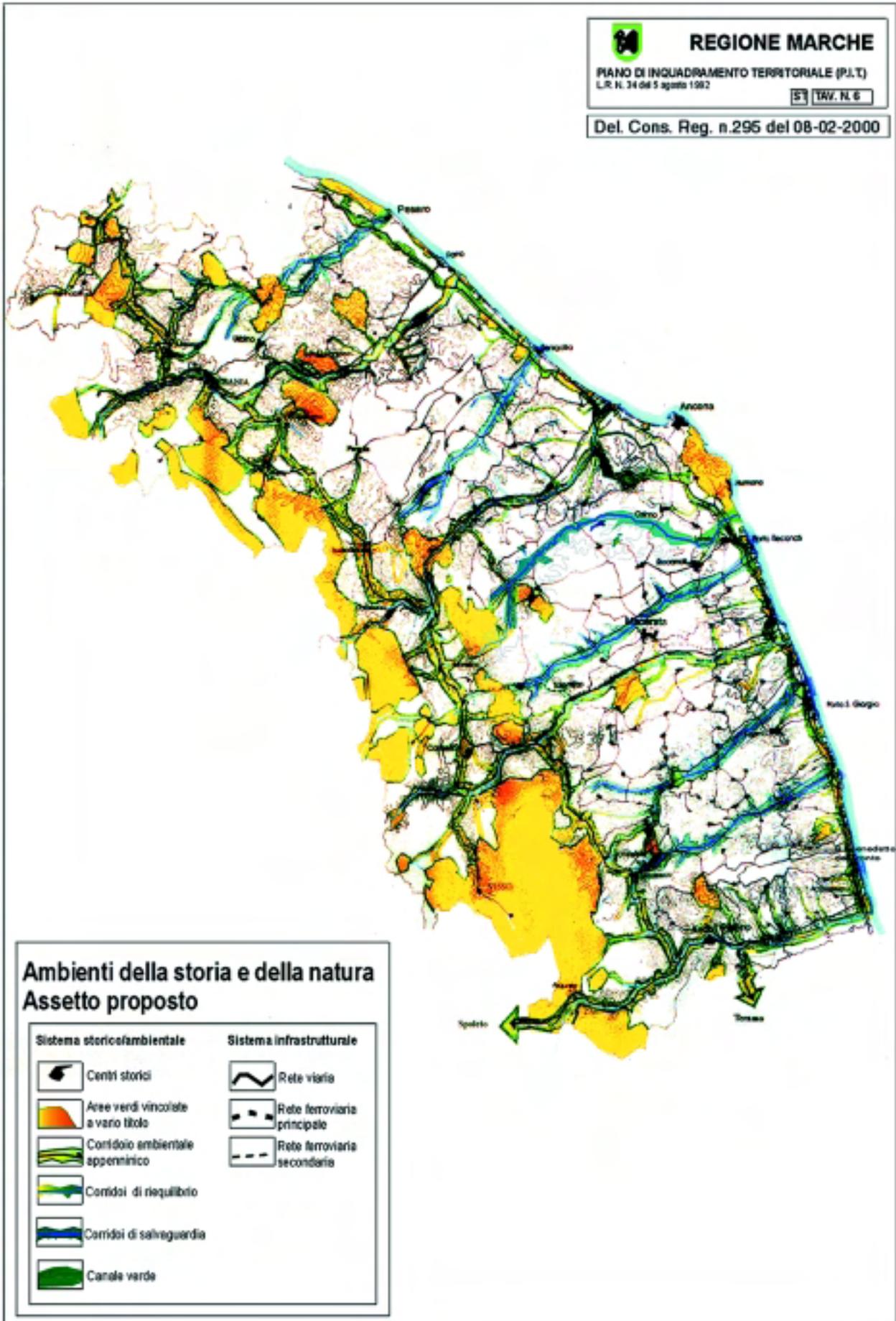
	LIMITE DI DISTRETTO TELEFONICO
	LIMITE DI AREA LOCALE
	LIMITE DI COMUNE
	BACKBONE (RPV-D)
	RETE PRIMARIA
	RETE ISDN
	CENTRO COMUNALE
	CENTRO DI AREA LOCALE
	CENTRO DI DISTRETTO

 **REGIONE MARCHE**
 PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
 L.R. N. 34 del 5 agosto 1992
 ST | Tav. N.5

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000

ABACO DEI REQUISITI DI ACCESSIBILITA' DELLE ATTREZZATURE DI INTERESSE REGIONALE





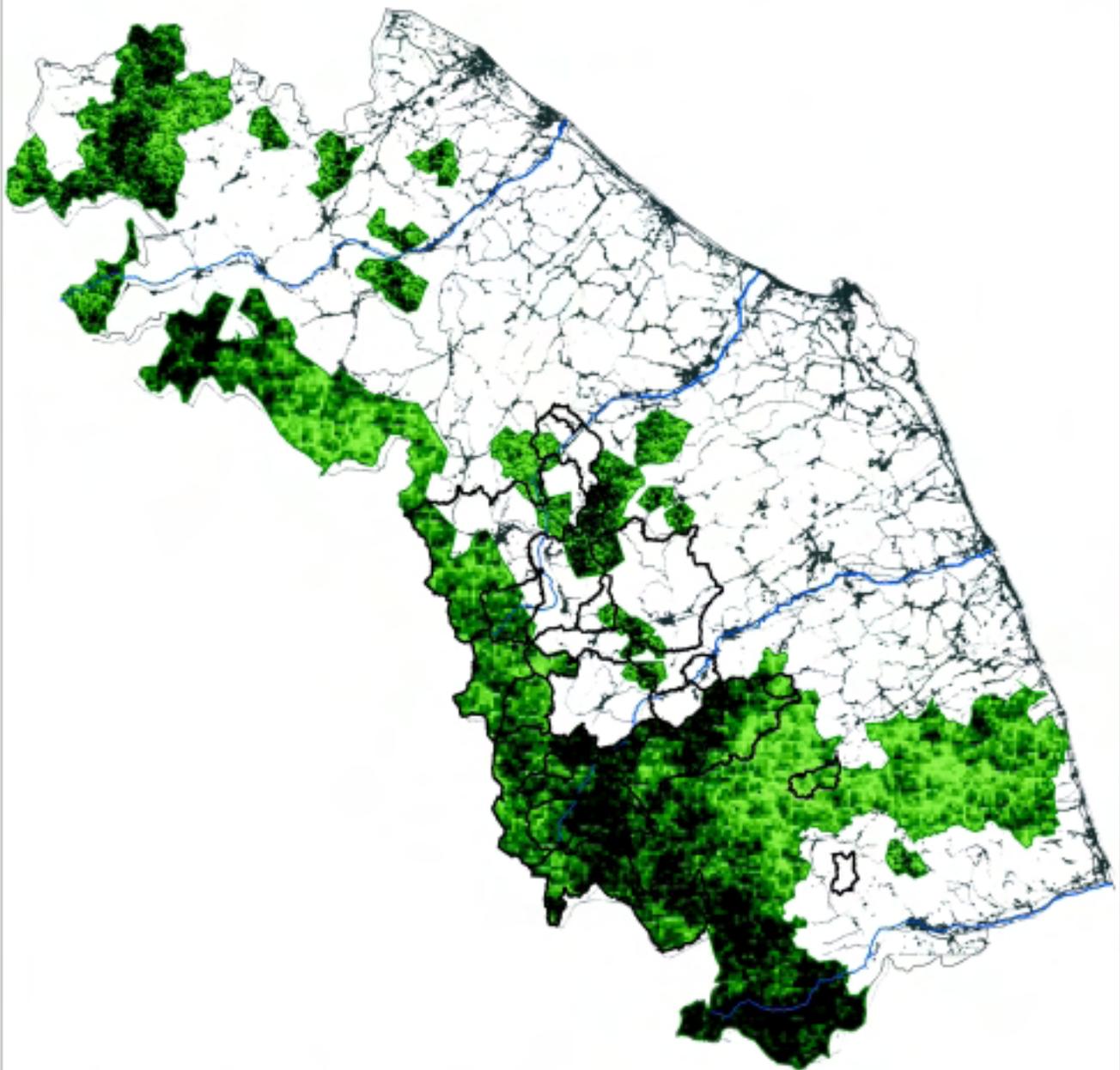


REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

ST TAV. N. 7

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000



Comuni dell'obiettivo 5 B che presentano un livello di danneggiamento superiore al 15% (D. G. R. N. 1997 del 03/08/98)

CONSOLIDAMENTO TERRITORI FRAGILI

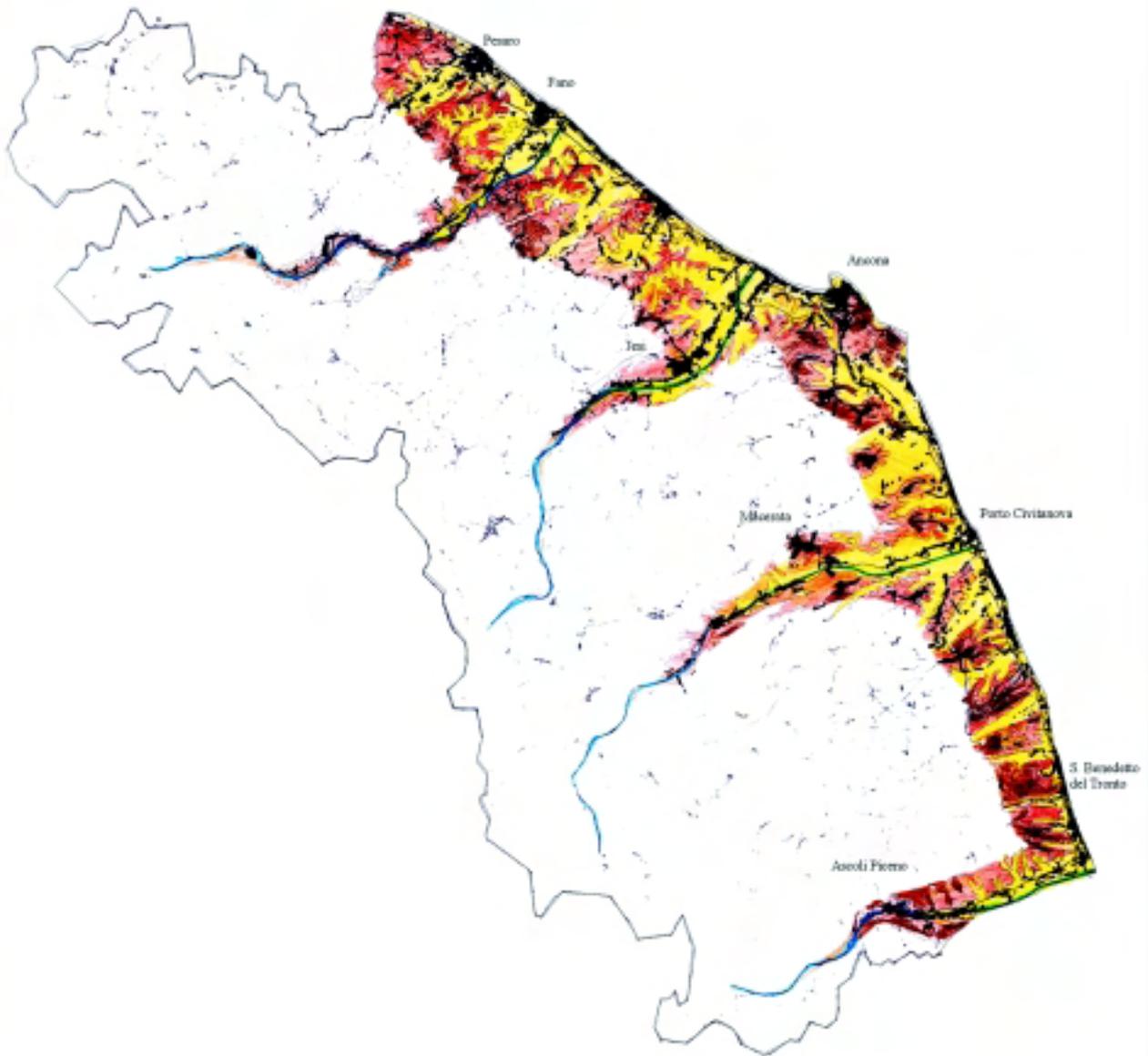


REGIONE MARCHE

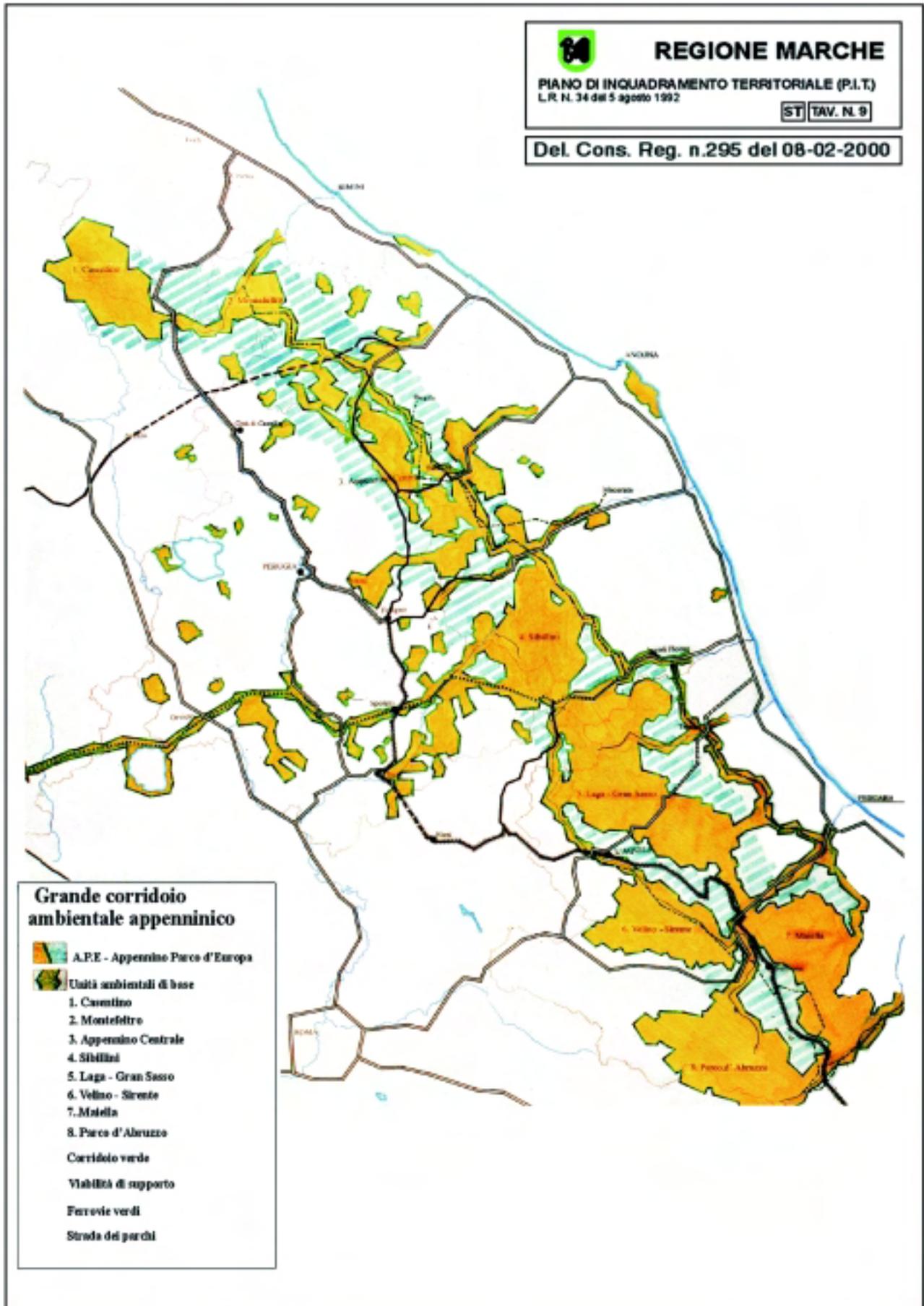
PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

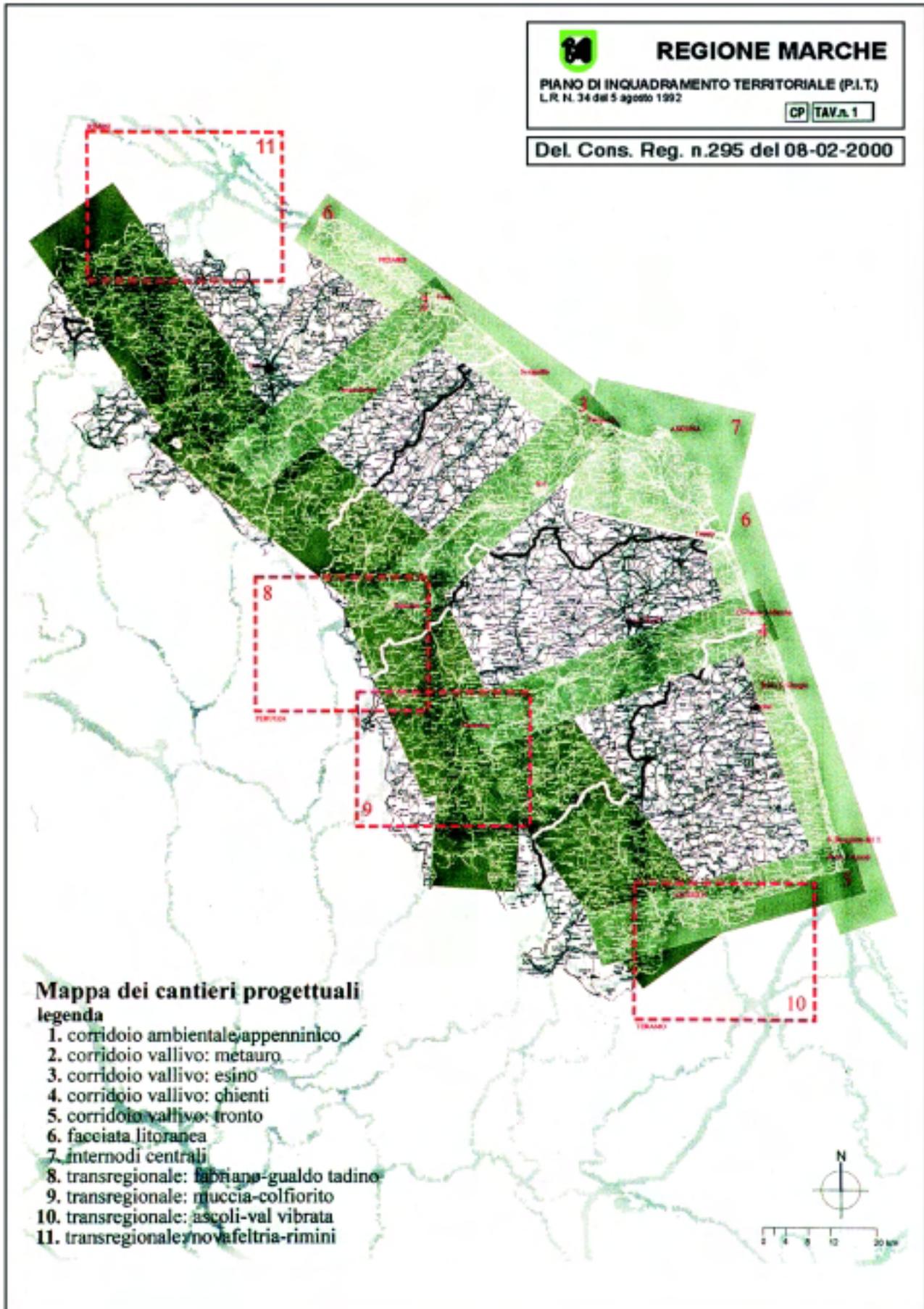
ST TAV. N. 8

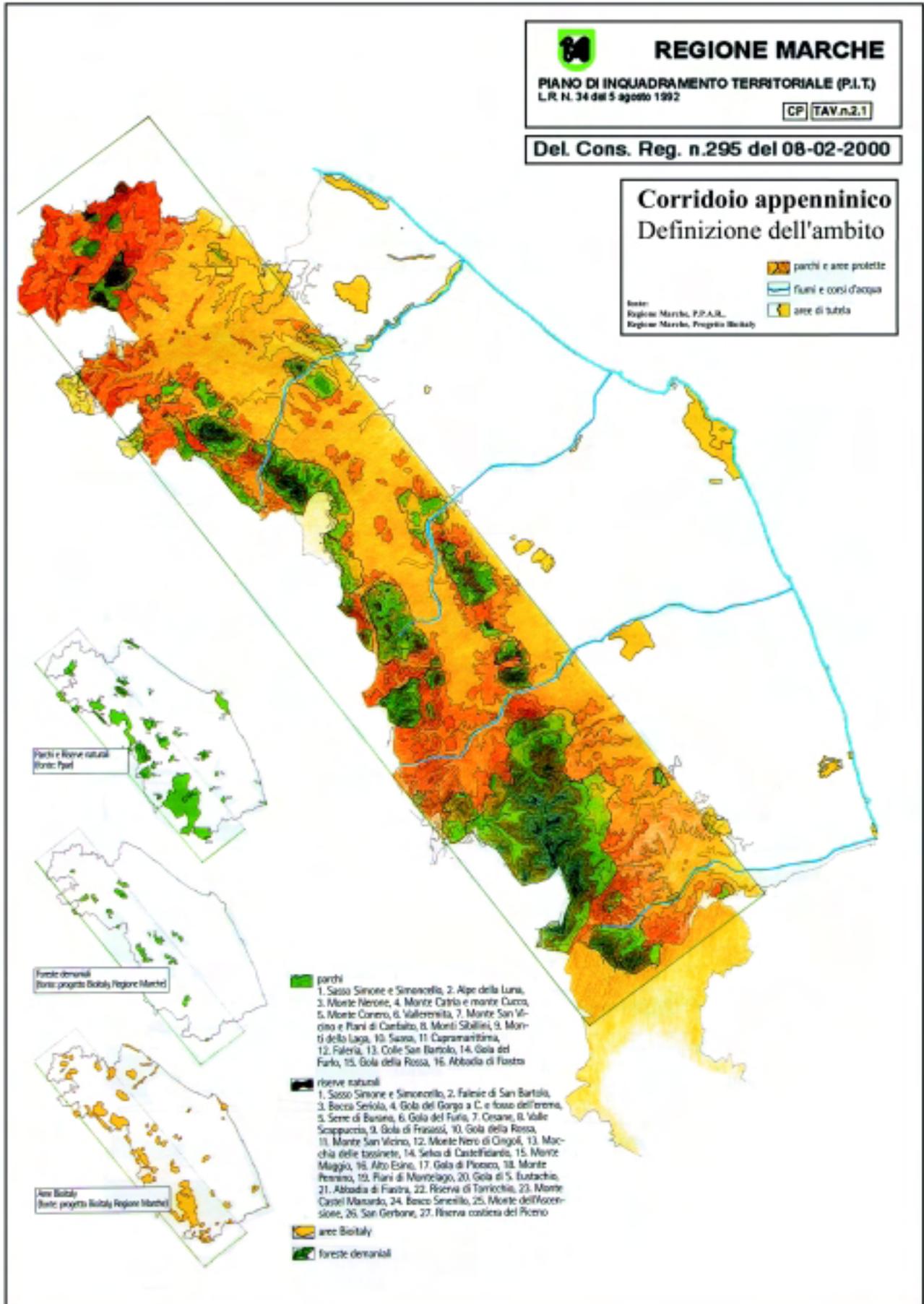
Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000

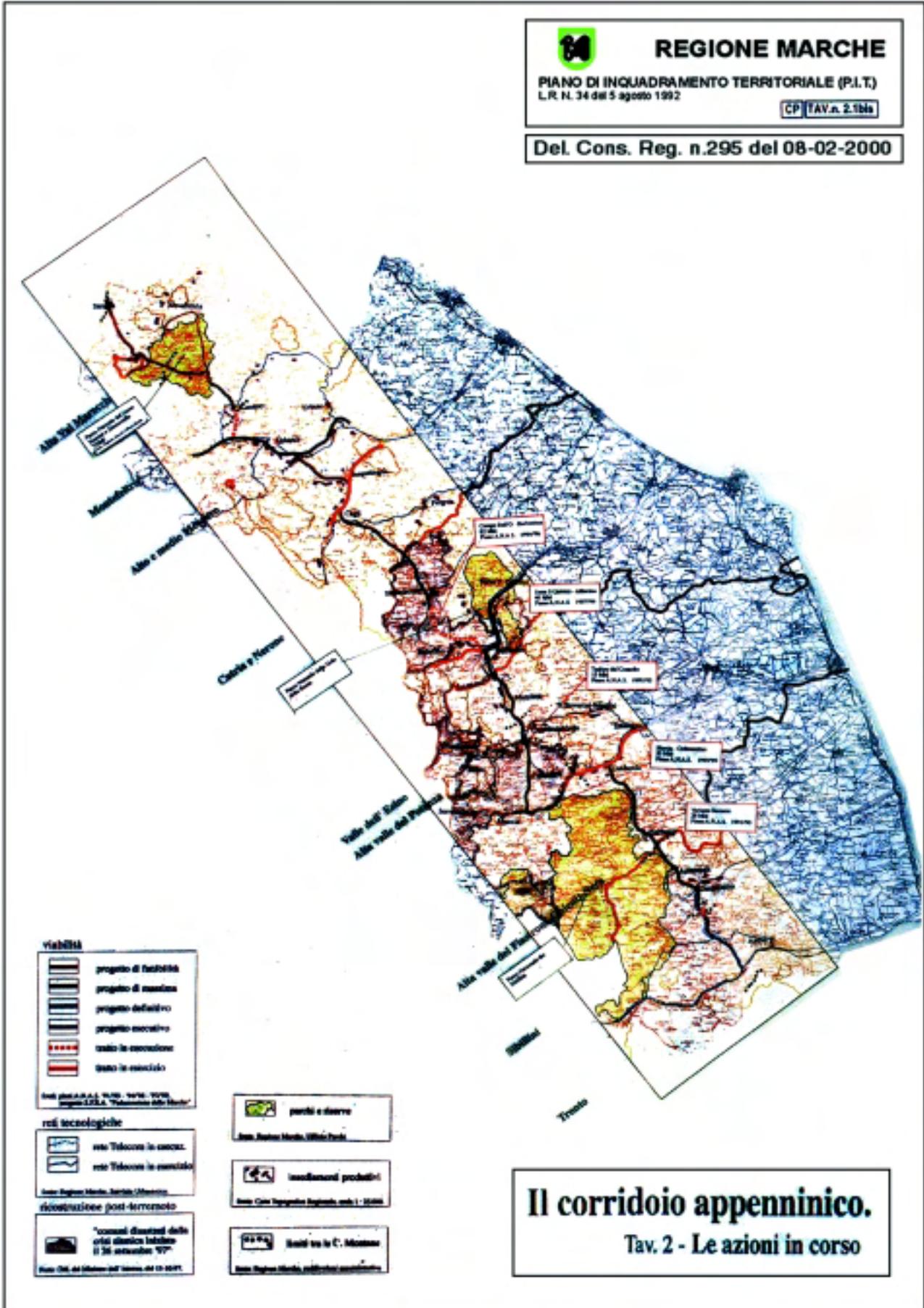


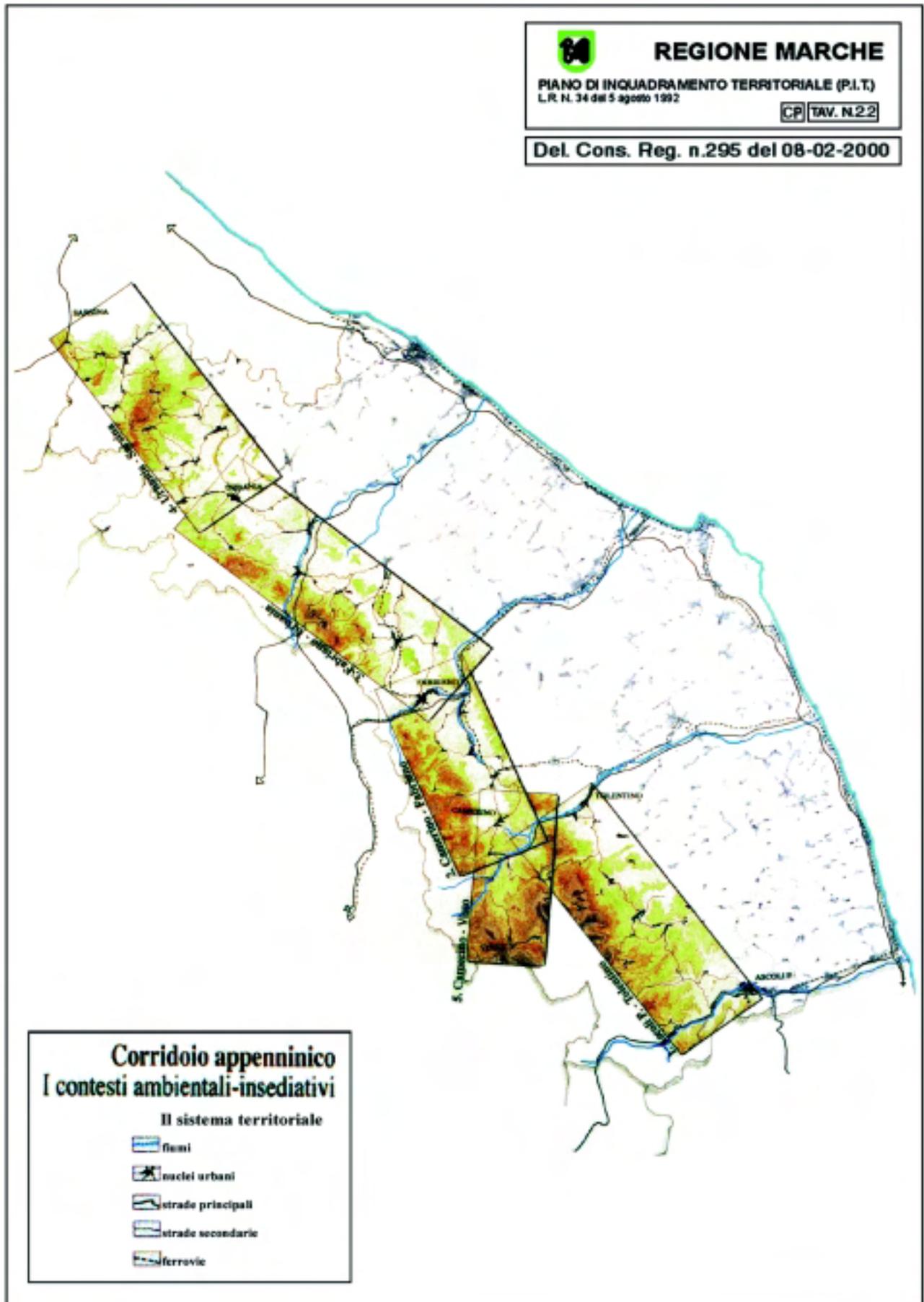
DECONGESTIONAMENTO TERRITORI A FORTE FREQUENTAZIONE













REGIONE MARCHE

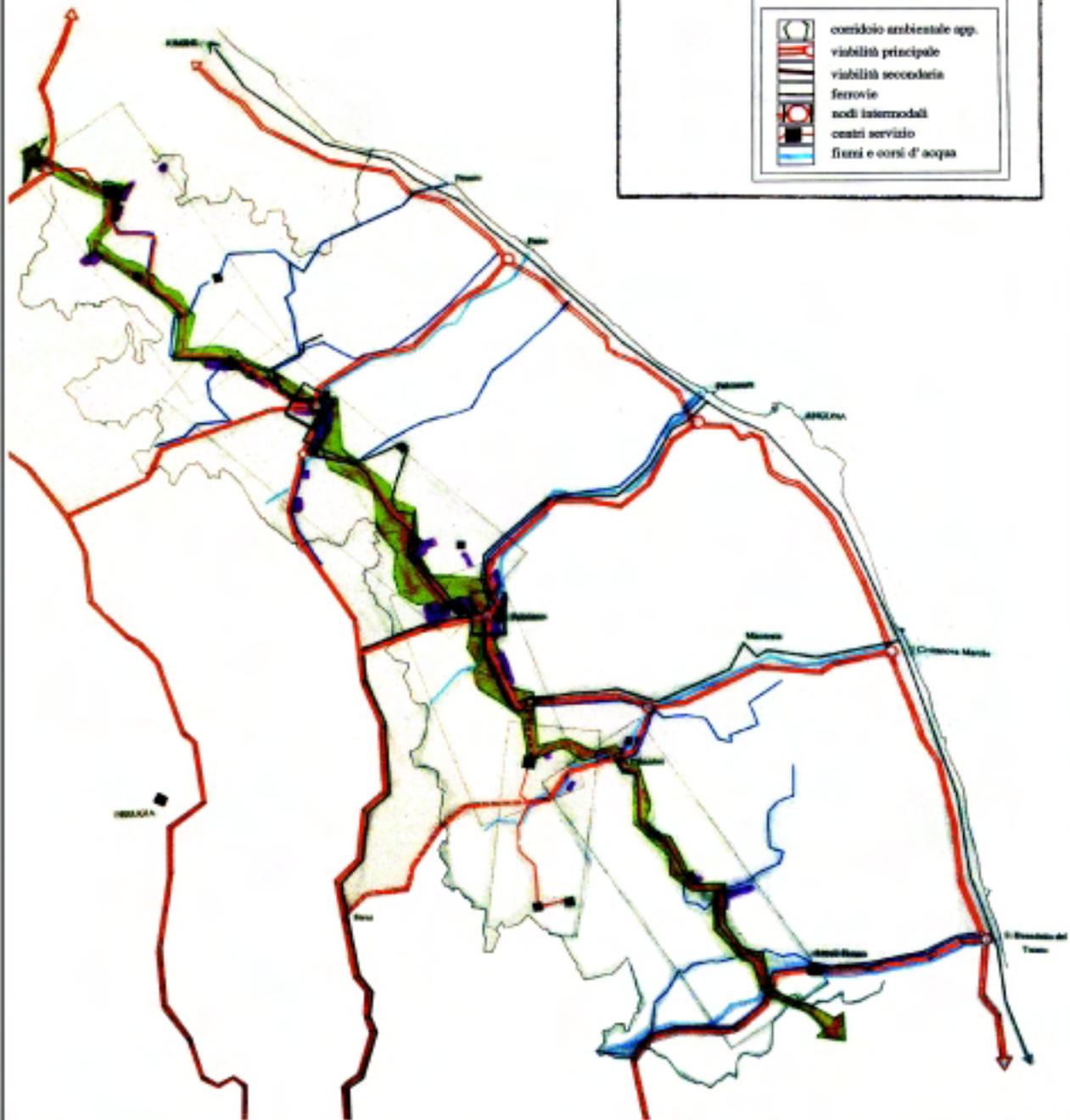
PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

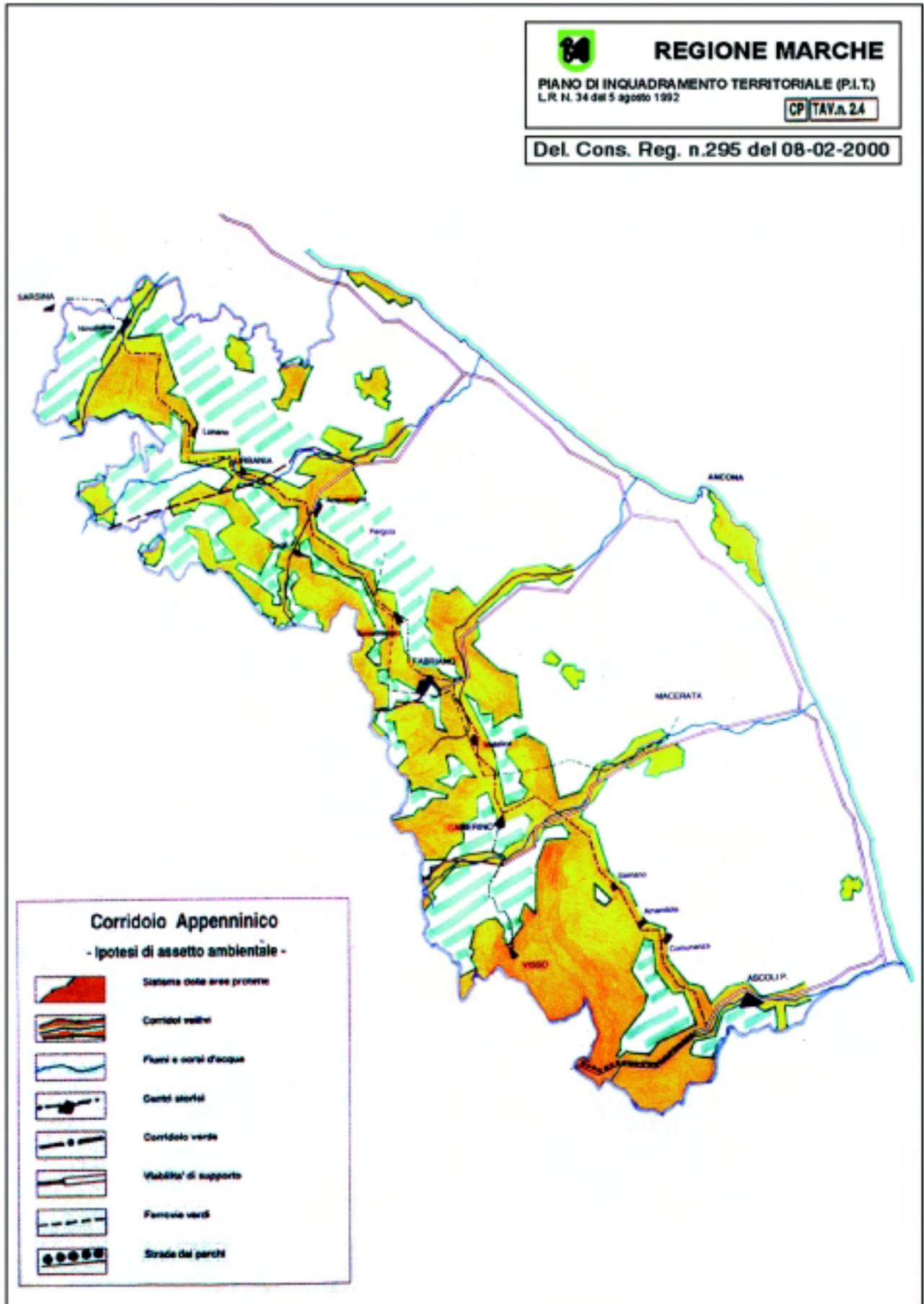
CP TAV.N.2.3

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000

Corridoio appenninico
Ipotesi di assetto
infrastrutturale

	corridoio ambientale app.
	viabilità principale
	viabilità secondaria
	ferrovie
	nodi intermodali
	centri servizio
	fiumi e corsi d'acqua





REGIONE MARCHE
 PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
 L.R. N. 34 del 5 agosto 1992
 C.P. TAV. N. 3

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000

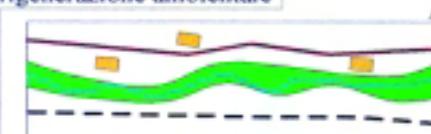
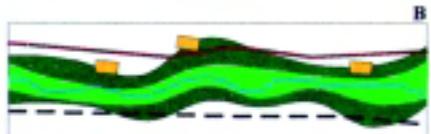
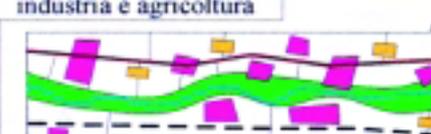
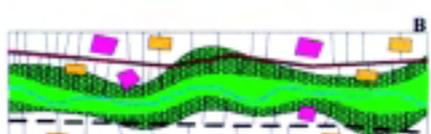
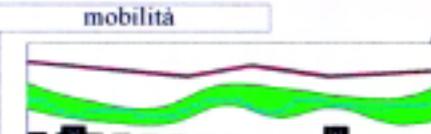
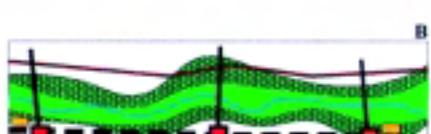
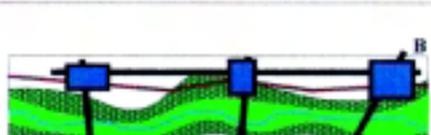
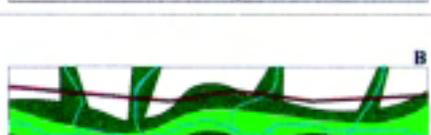
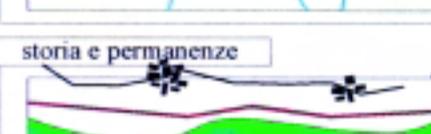
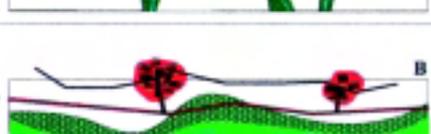
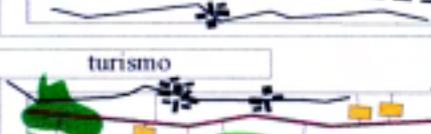
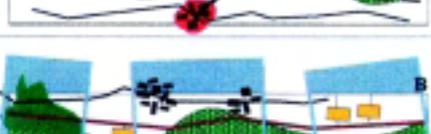


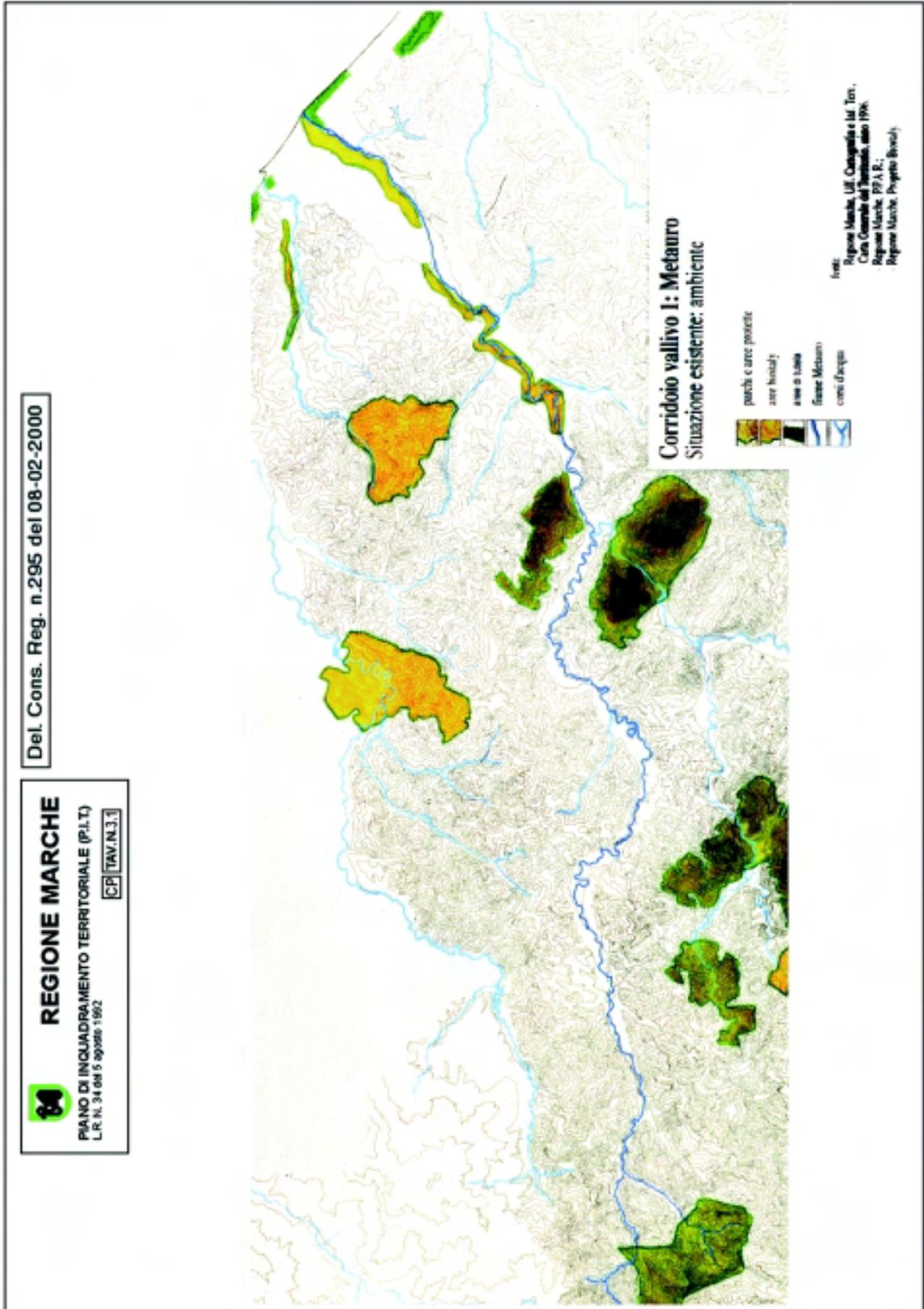
i corridoi vallivi
metauro
esino
chienti
tronto

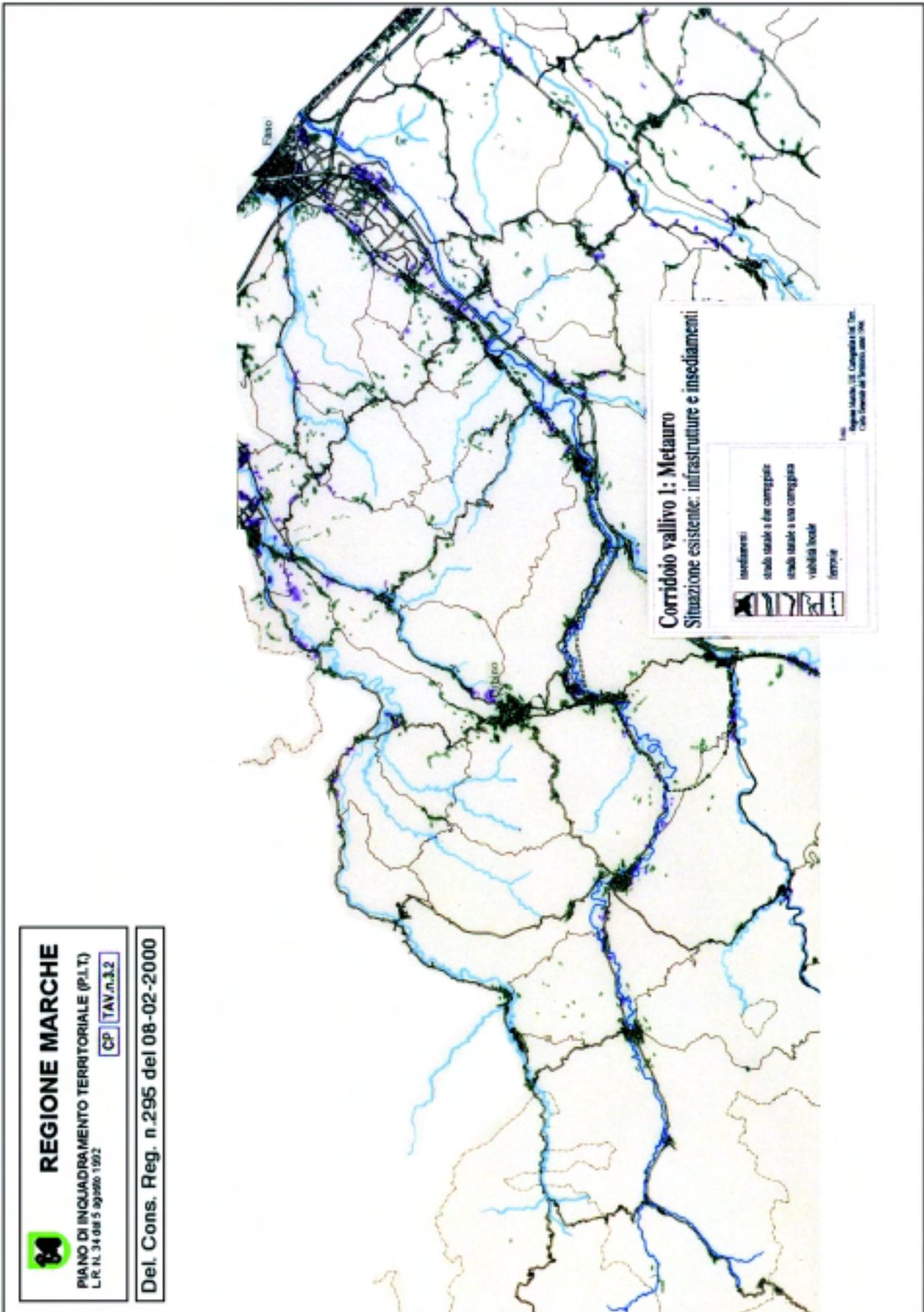
obiettivi:

- valorizzare le qualità ambientali;
- rendere compatibili sviluppo produttivo e salvaguardia dell' ambiente;
- potenziare le infrastrutture della mobilità;
- valorizzare gli ambienti della storia e della natura;

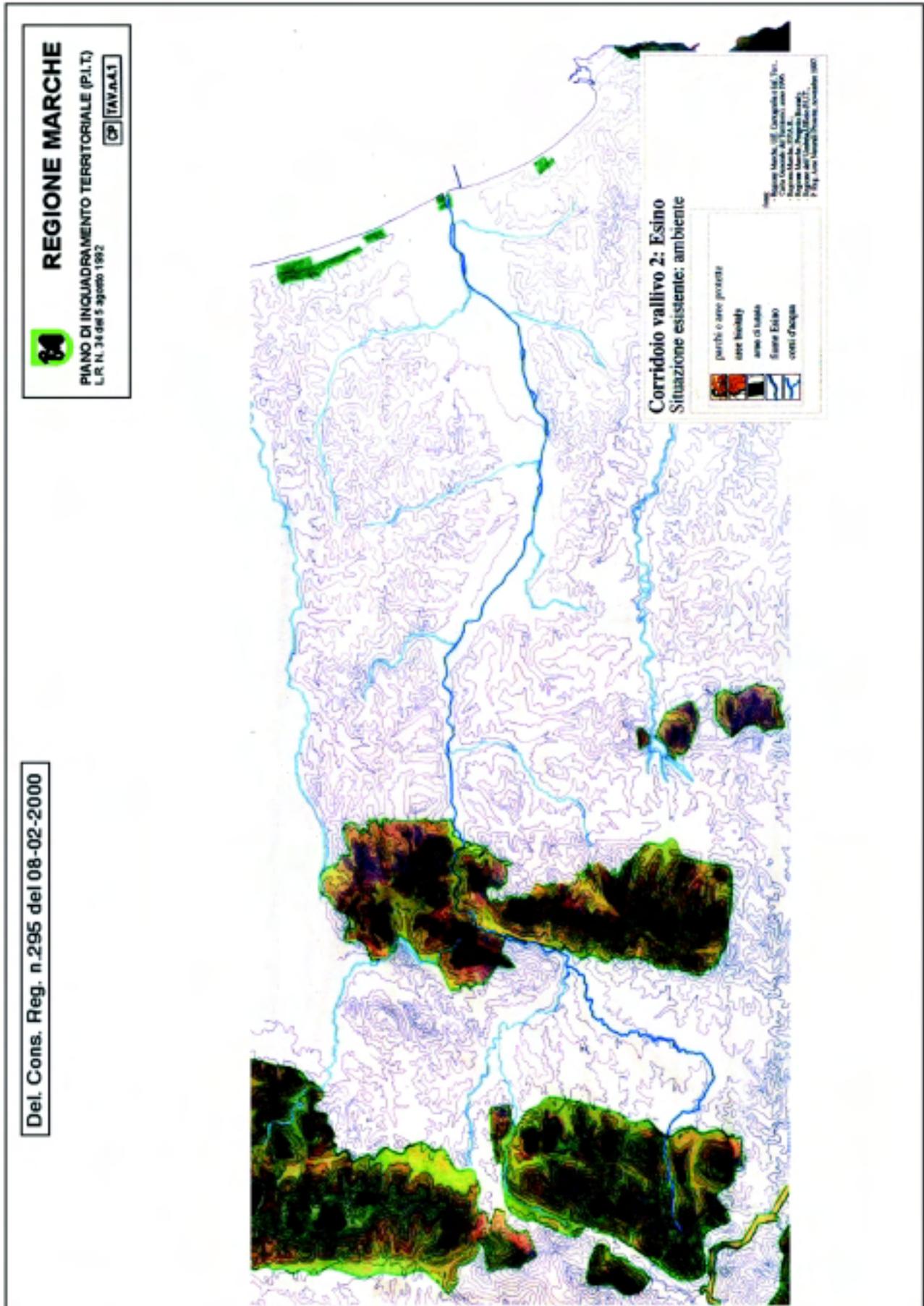
abaco dei criteri progettuali (A: stato attuale - B: ipotesi)

rigenerazione ambientale	 <p style="font-size: small;">A</p>	<p>sfruttare ed estendere l' area di pertinenza del fiume</p>	 <p style="font-size: small;">B</p>
industria e agricoltura	 <p style="font-size: small;">A</p>	<p>rifunzionalizzare le attività agricole</p>	 <p style="font-size: small;">B</p>
mobilità	 <p style="font-size: small;">A</p>	<p>potenziare il trasporto pubblico</p>	 <p style="font-size: small;">B</p>
centralità latenti	 <p style="font-size: small;">A</p>	<p>sviluppare le centralità latenti</p>	 <p style="font-size: small;">B</p>
varchi	 <p style="font-size: small;">A</p>	<p>garantire i varchi per riconnettere i sistemi fluviali secondari</p>	 <p style="font-size: small;">B</p>
storia e permanenze	 <p style="font-size: small;">A</p>	<p>promuovere il recupero e la valorizzazione del patrimonio storico</p>	 <p style="font-size: small;">B</p>
turismo	 <p style="font-size: small;">A</p>	<p>promuovere gli usi turistici</p>	 <p style="font-size: small;">B</p>



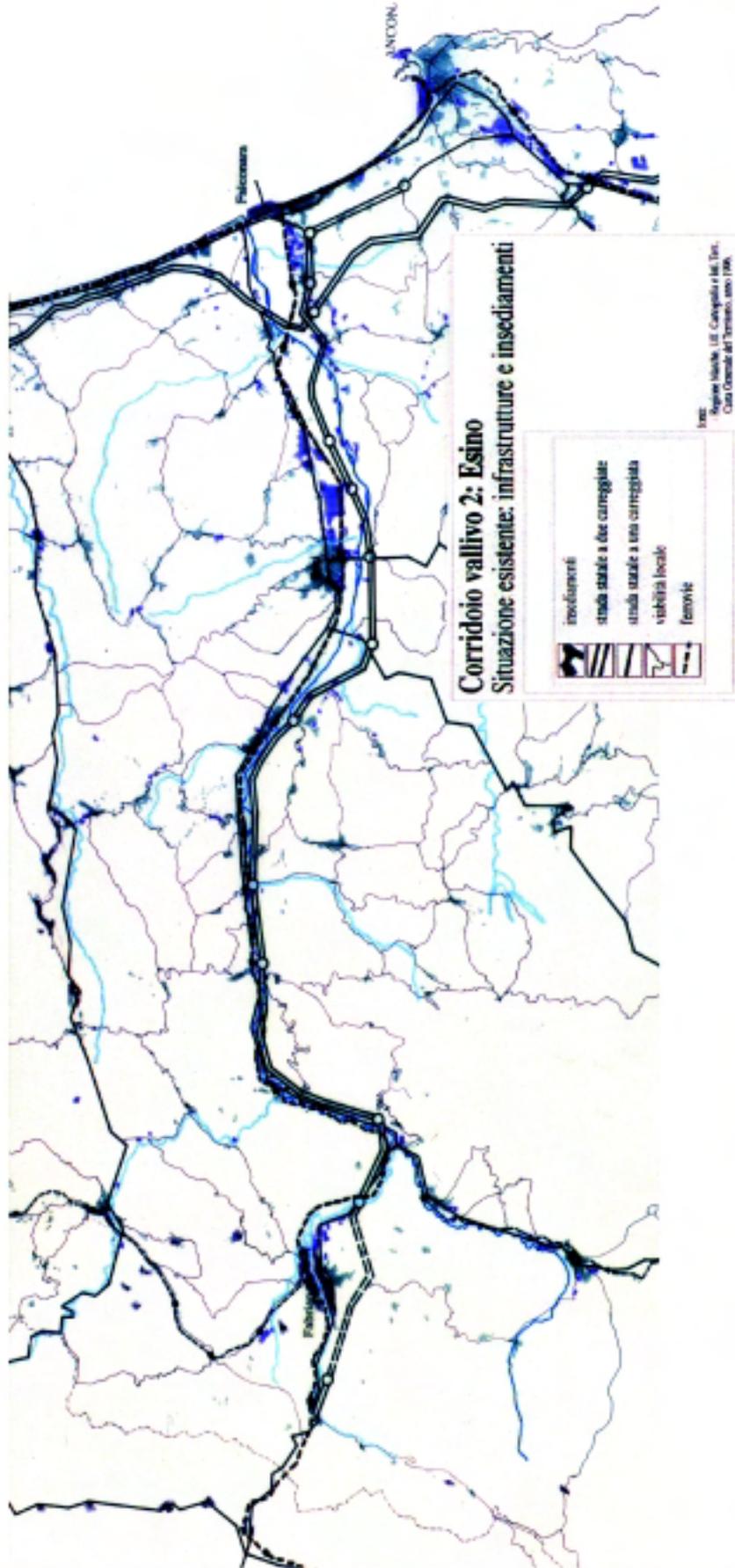


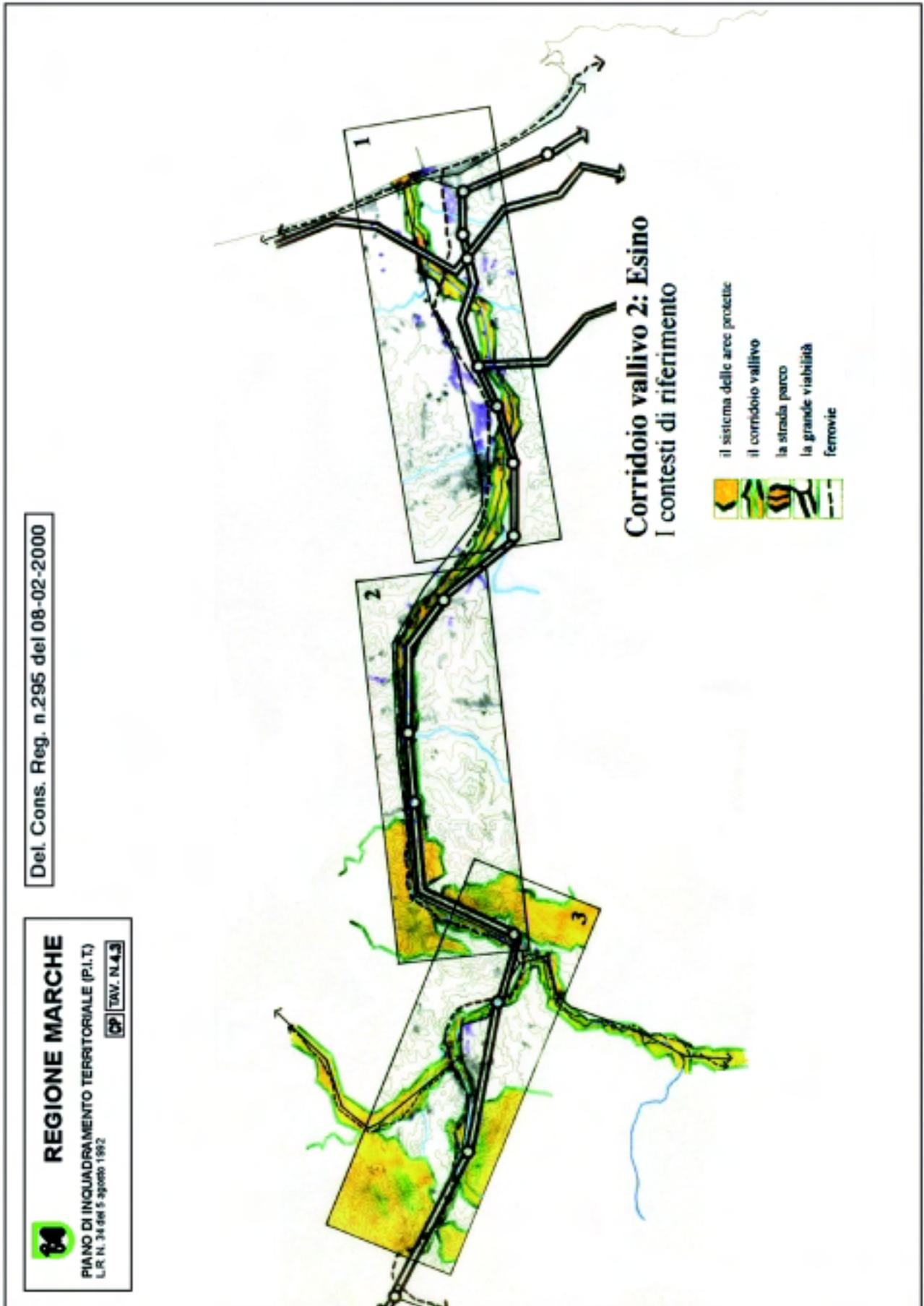




Del Cons. Reg. n. 295 del 08-02-2000

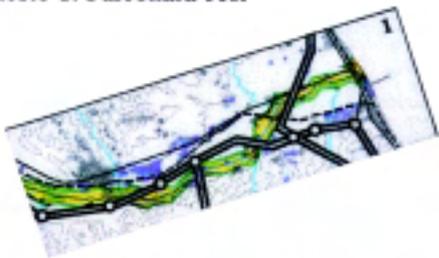
 **REGIONE MARCHE**
PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L. n. 34 del 5 agosto 1992 CP TAV n. 43





REGIONE MARCHE
 PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
 L.R. N. 34 del 5 agosto 1992
 CP TAV.n. 4.4
 Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000

corridoio vallivo Esino
 contesto 1: Falconara-Jesi



indirizzi progettuali

A. infrastruttura B. spazio

spazio pubblico
 definizione ed estensione
 l'area di pertinenza del
 centro

edilizia e agglomerati
 differenziazione in
 attività agricole

mobilità
 promozione di
 trasporto pubblico

servizi sociali
 sviluppo in
 comunità locali

verde
 garantire i spazi per
 ricreazione e servizi
 sociali essenziali

corridoio vallivo Esino
 contesto 2: Castelfellino-Serra san Quirico



indirizzi progettuali

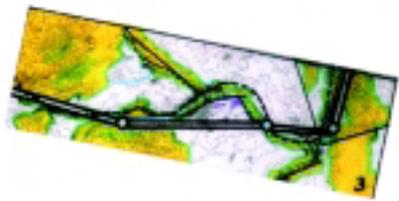
A. infrastruttura B. spazio

servizi sociali
 sviluppo in
 comunità locali

spazio pubblico
 promozione di recupero
 e valorizzazione
 del patrimonio storico

mobilità
 promozione gli
 trasporti

corridoio vallivo Esino
 contesto 3: Fabriano



indirizzi progettuali

A. infrastruttura B. spazio

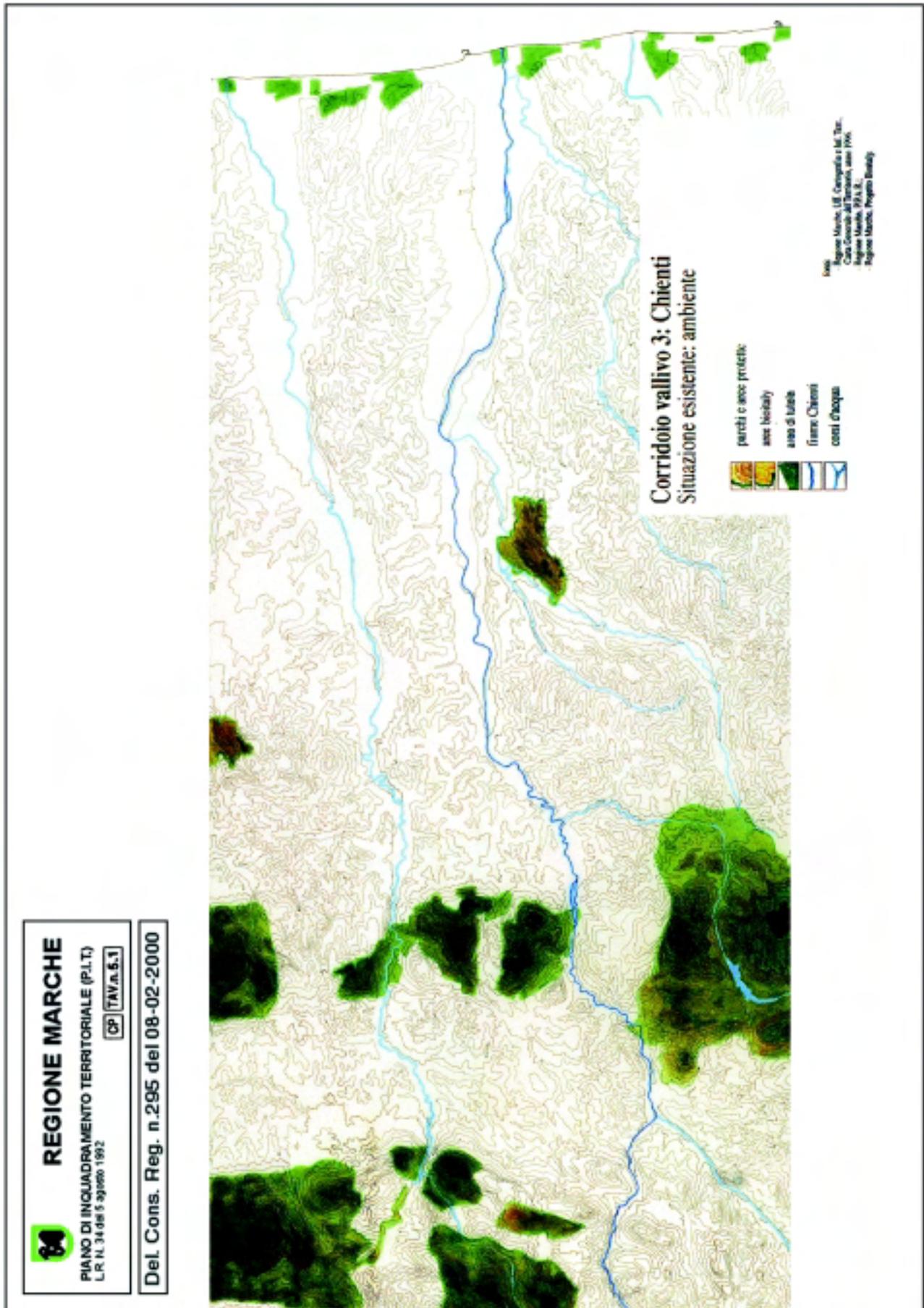
spazio pubblico
 definizione ed estensione
 l'area di pertinenza del
 centro

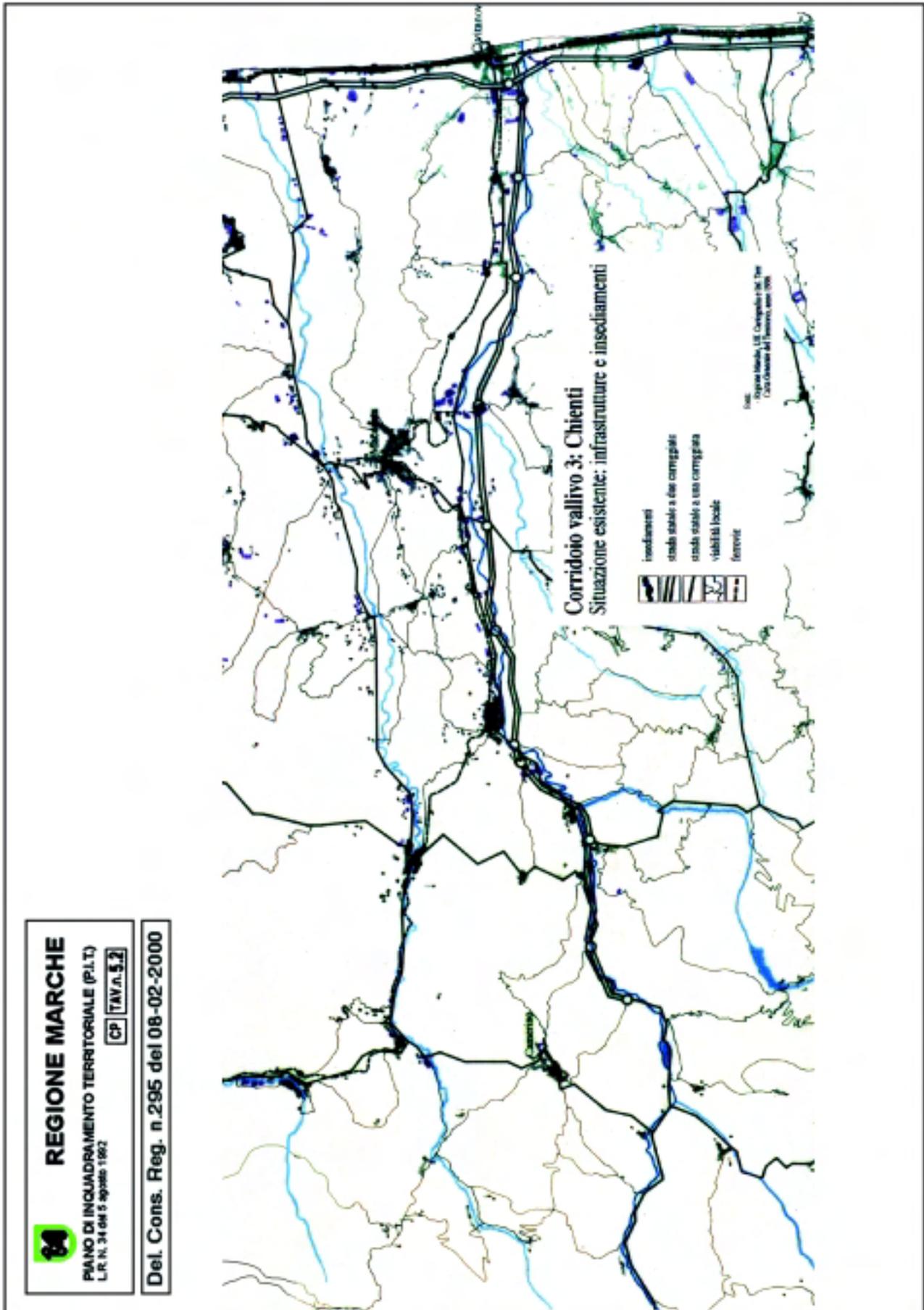
edilizia e agglomerati
 differenziazione in
 attività agricole

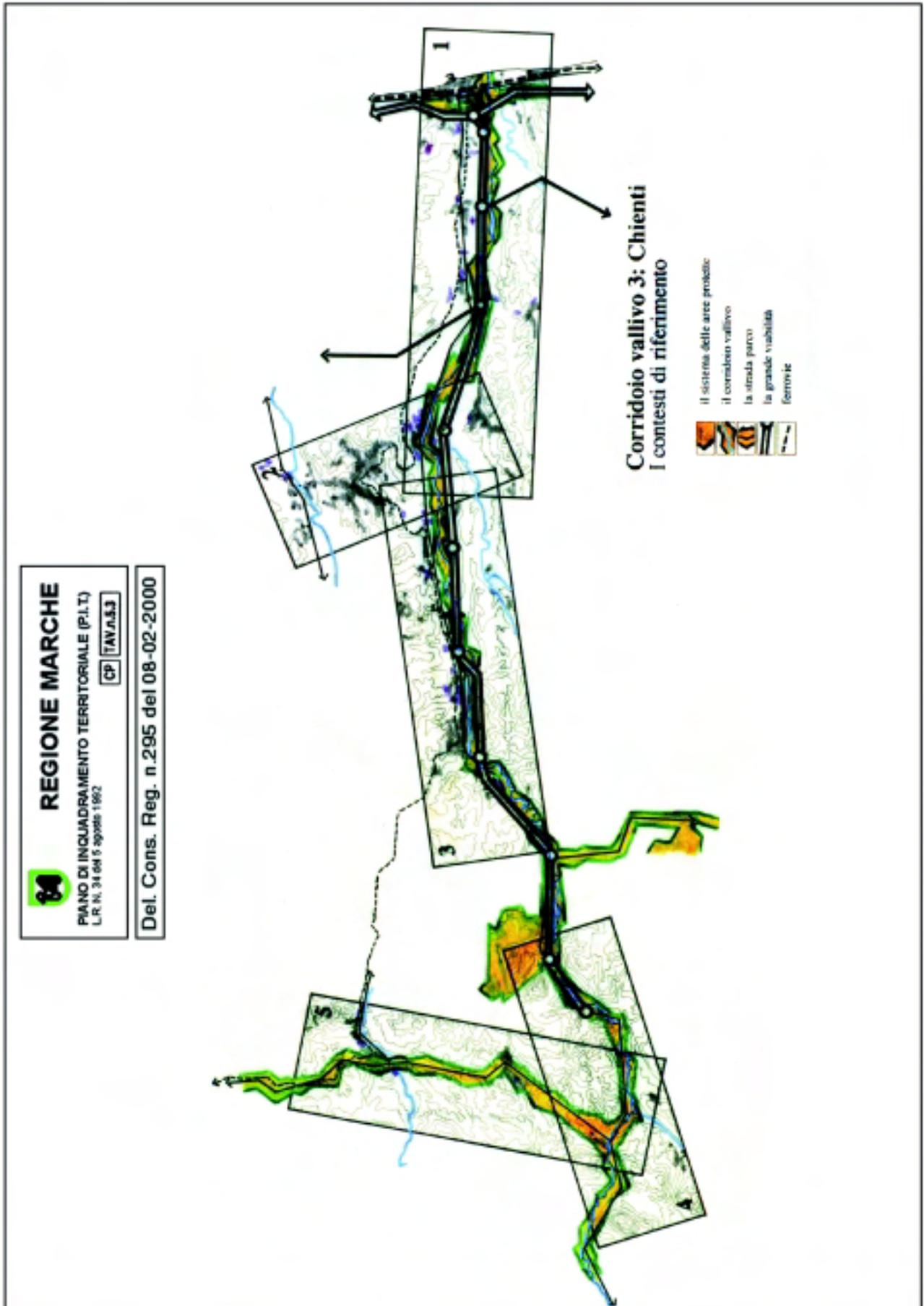
mobilità
 promozione di
 trasporto pubblico

spazio pubblico
 promozione di recupero
 e valorizzazione
 del patrimonio storico

mobilità
 promozione gli
 trasporti

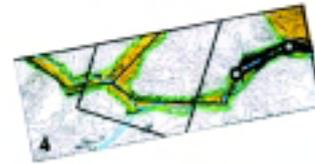




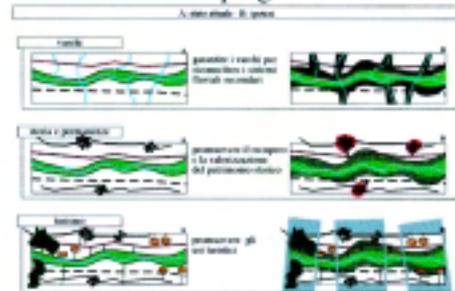


 **REGIONE MARCHE**
PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992
CP TAV.n. 5.4b
Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000

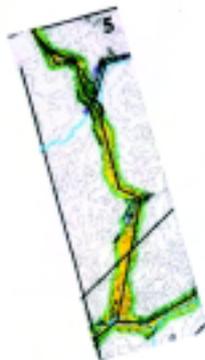
corridoio vallivo Chienti
contesto 4: Caldarola-Serravalle del C.



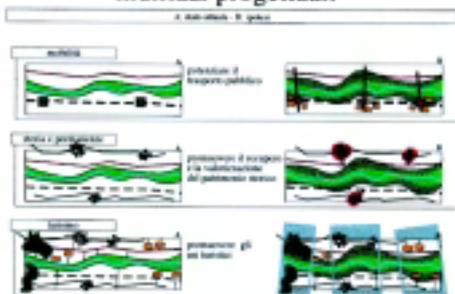
indirizzi progettuali



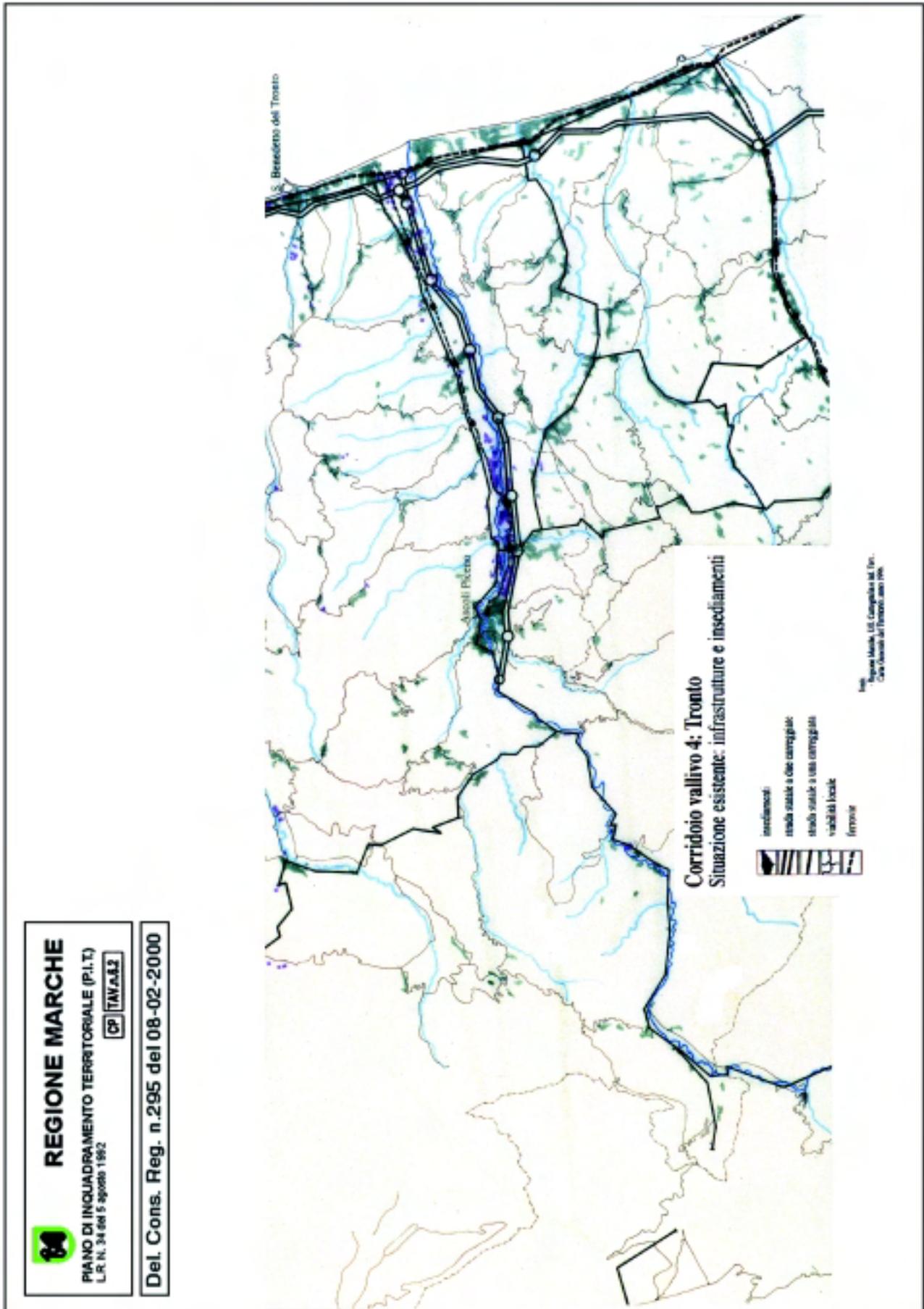
corridoio vallivo Chienti
contesto 5: Camerino



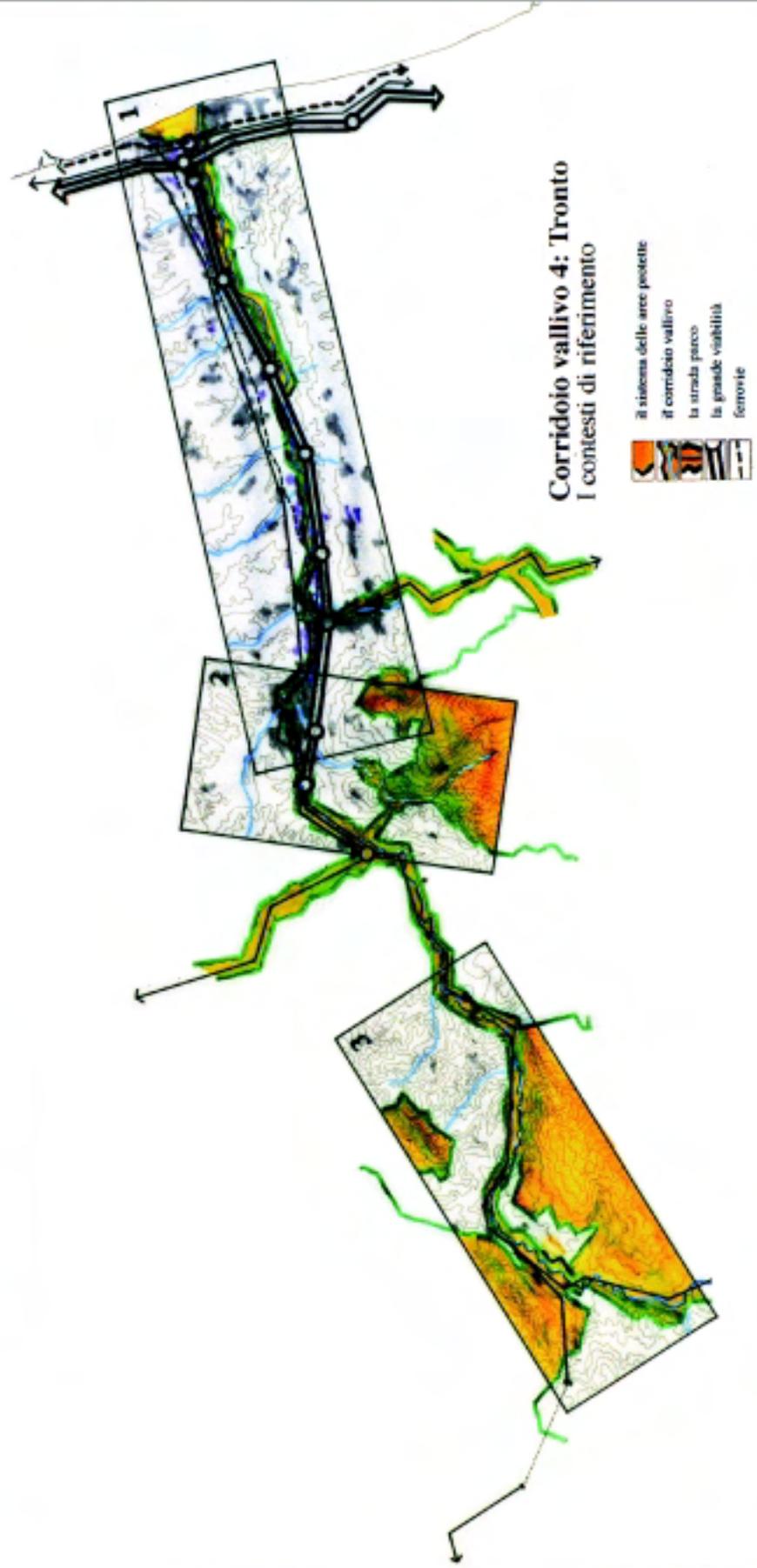
indirizzi progettuali







 **REGIONE MARCHE**
PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992  **TAV A83**
Del. Cons. Reg. n. 295 del 08-02-2000

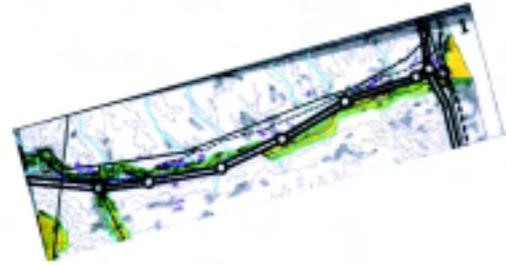


REGIONE MARCHE
 PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
 L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

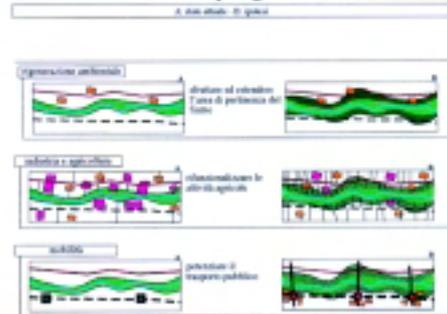
CP TAV.n. 6.4

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000

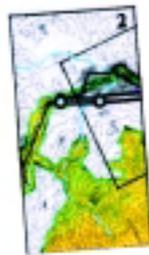
corridoio vallivo Tronto
 contesto 1: S. Benedetto-Ascoli P.



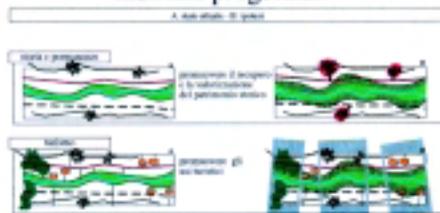
indirizzi progettuali



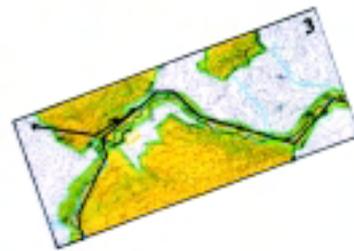
corridoio vallivo Tronto
 contesto 2: Ascoli P.



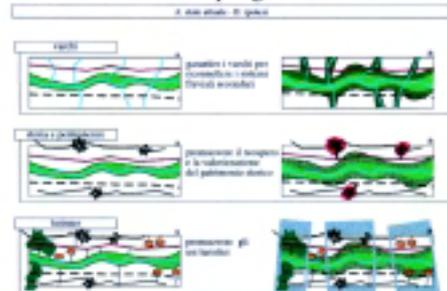
indirizzi progettuali



corridoio vallivo Tronto
 contesto 3: Acquasanta-Norcia



indirizzi progettuali





REGIONE MARCHE

Del. Cons. Reg. n. 295 del 08-02-2000

Piano di Inquadramento Territoriale (P.I.T.)

L. R. n. 34 del 5 agosto 1992

CP

TAV, n.7

la facciata litoranea

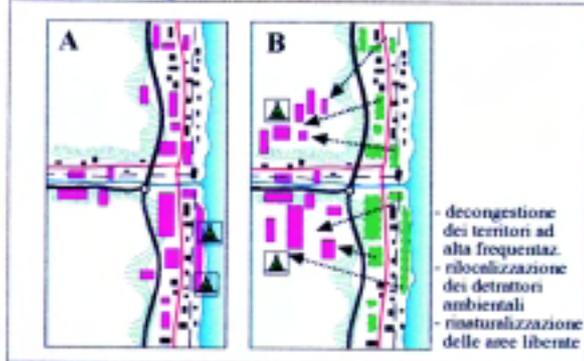
obiettivi

- decongestionare i territori ad alta frequentazione
- riorganizzare la mobilità
- valorizzare le qualità ambientali
- definire nodi di centralità ecocompatibili
- prevenire il rischio ambientale

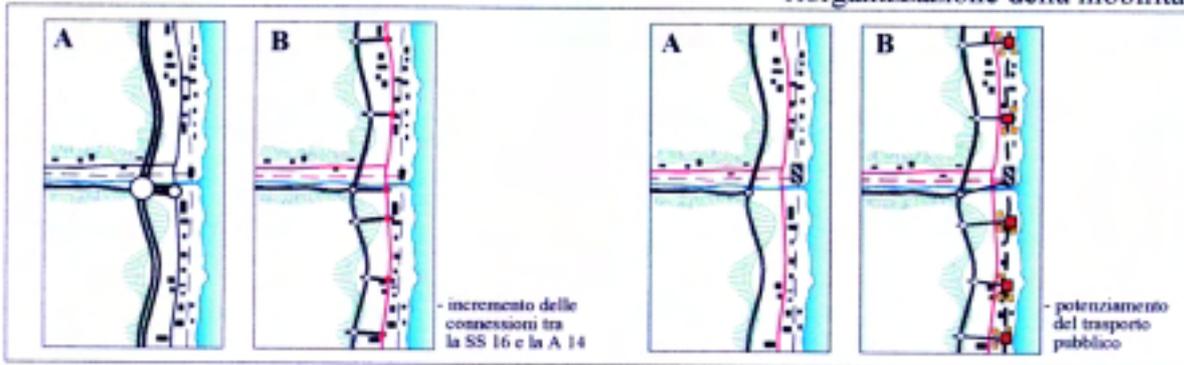


abaco dei criteri progettuali (A: stato attuale -B: proposta)

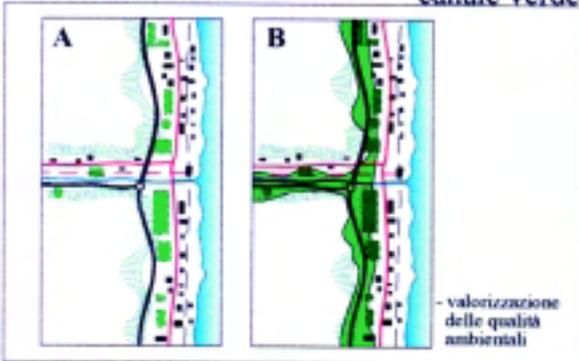
decongestionamento e rilocalizzazione



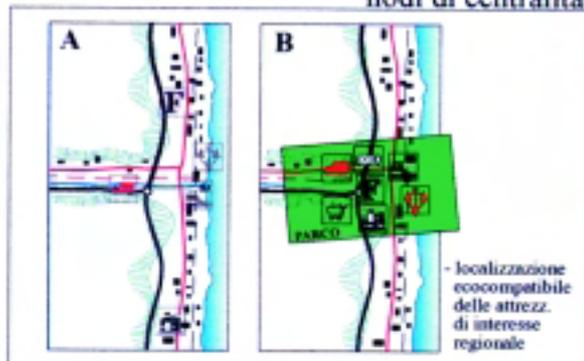
riorganizzazione della mobilità



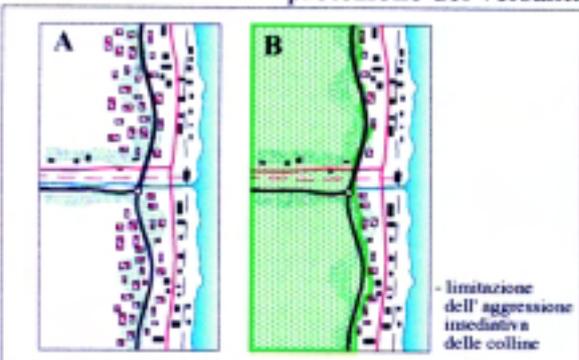
canale verde



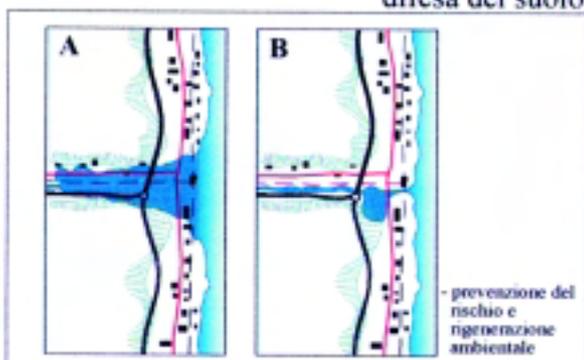
nodi di centralità

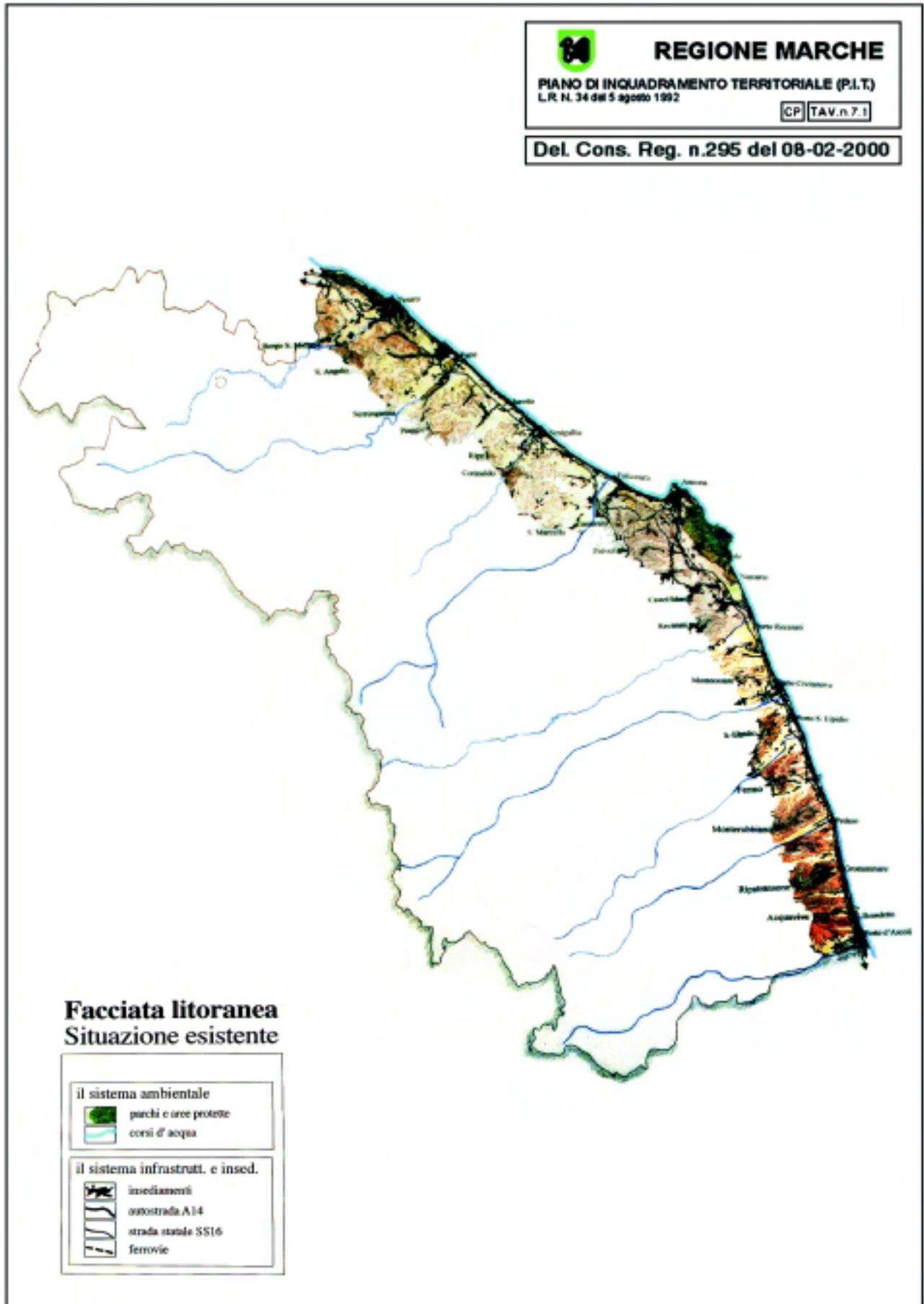


protezione dei versanti



difesa del suolo

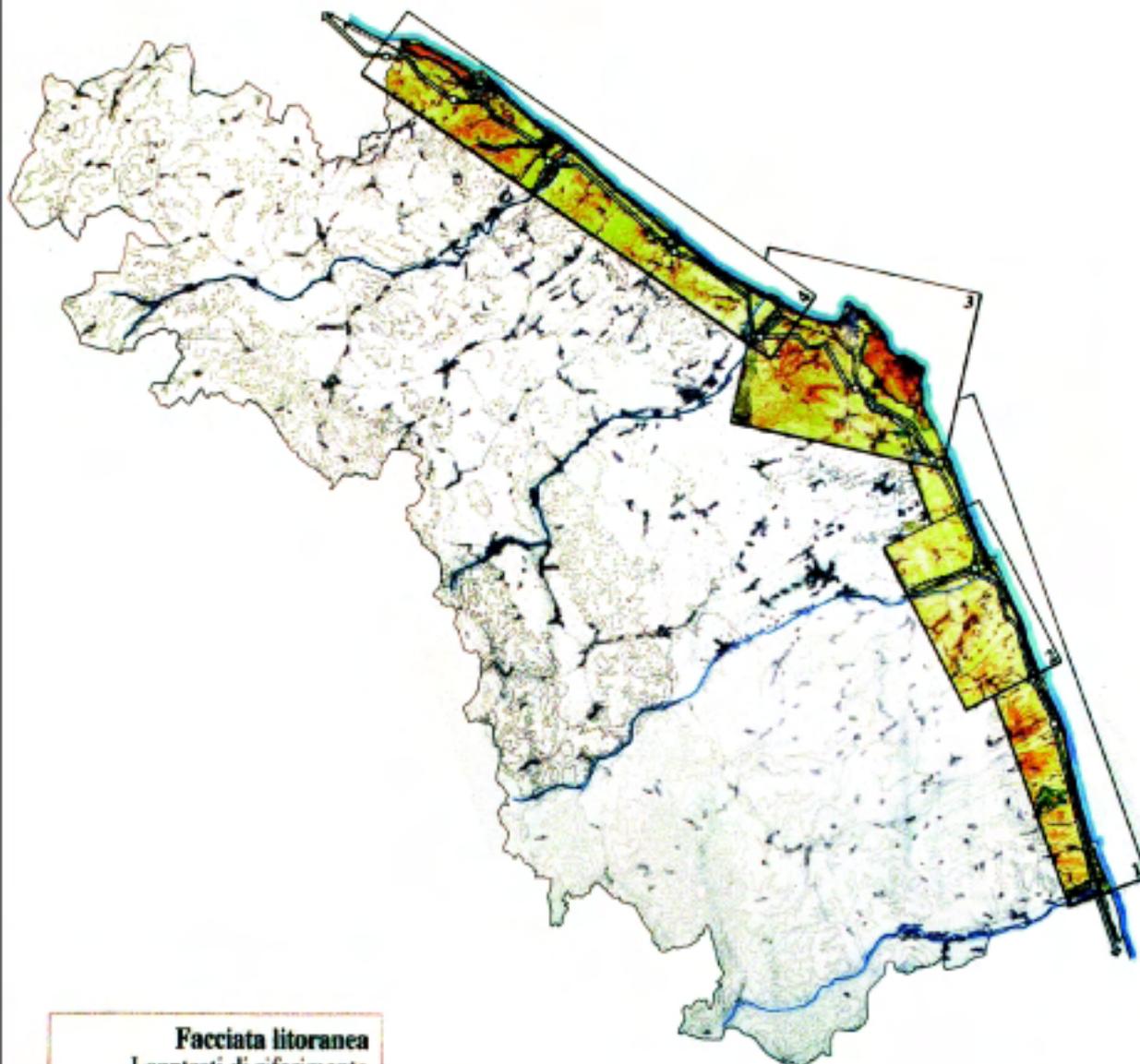




**REGIONE MARCHE**PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

CP TAV.7.2

Del. Cons. Reg. n.295 del 08-02-2000

**Facciata litoranea
I contesti di riferimento**

1. Costa sud
2. Civitanova M.-Fermo
3. Ancona
4. Costa nord



REGIONE MARCHE

Del. Cons. Reg. n. 295 del 08-02-2000

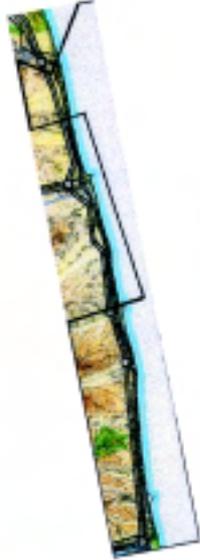
Piano di Inquadramento Territoriale (P.I.T.)

L. R. n. 34 del 5 agosto 1992

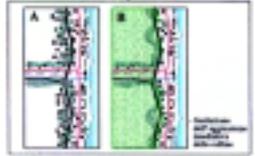
CP TAV.n.7.3

facciata litoranea
contesto 1: Costa Sud

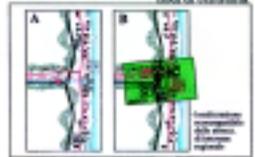
indirizzi progettuali



protezione dei versanti



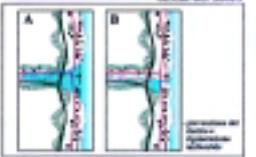
modi di centralità



canale verde



difesa del mare

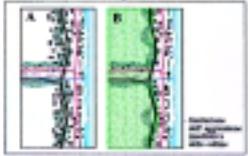


facciata litoranea
contesto 2: Civitanova M.-Fermo

indirizzi progettuali



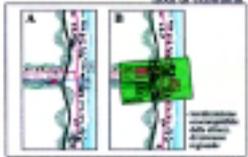
protezione dei versanti



disorganizzamento e riorganizzazione



modi di centralità



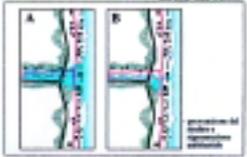
trasporto pubblico



canale verde

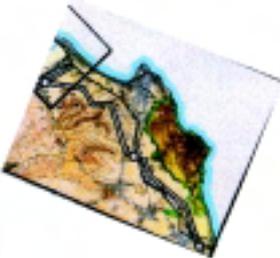


difesa del mare



facciata litoranea
contesto 3: Ancona

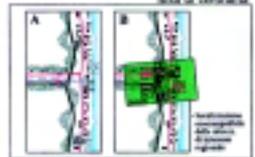
indirizzi progettuali



disorganizzamento e riorganizzazione



modi di centralità



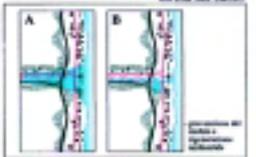
riorganizzazione della mobilità



canale verde



difesa del mare



facciata litoranea
contesto 4: Costa Nord

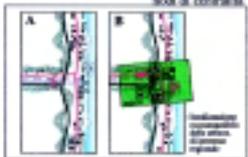
indirizzi progettuali



riorganizzazione della mobilità



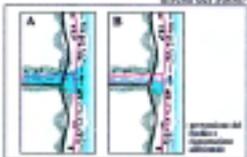
modi di centralità

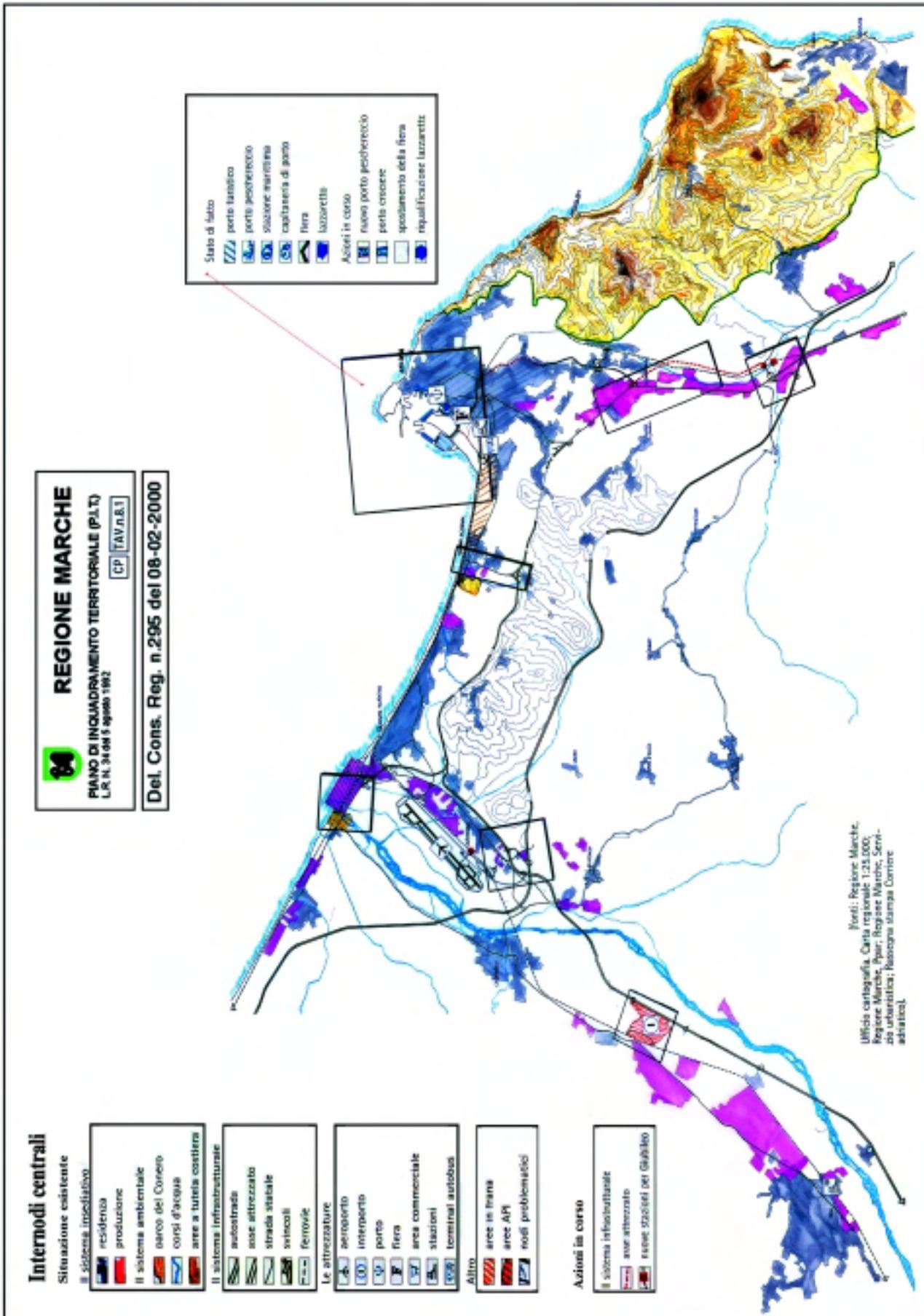


canale verde



difesa del mare





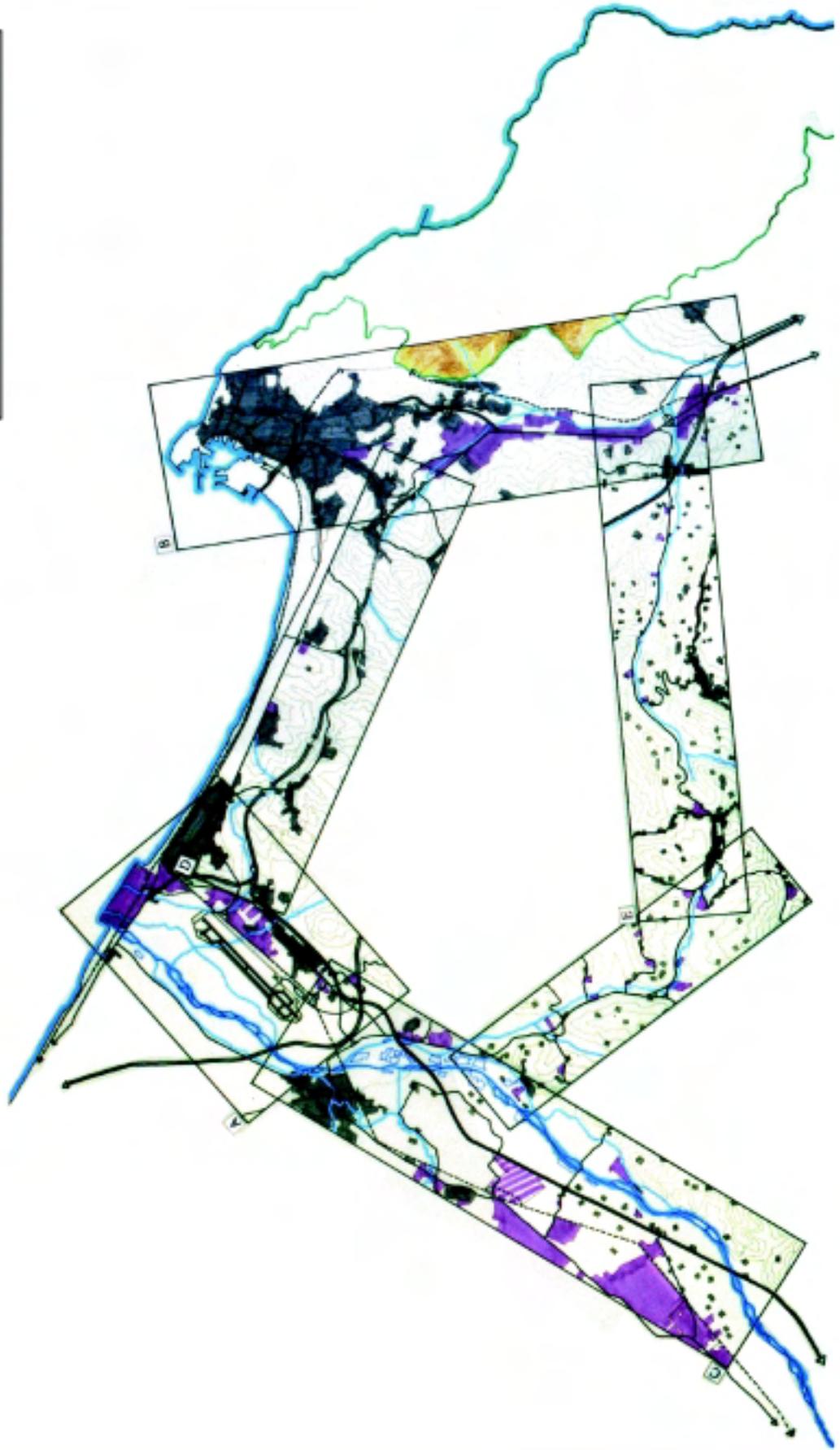
REGIONE MARCHE

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (P.I.T.)
L.R. N. 34 del 5 agosto 1992

CP TAVALEZ

Del. Cons. Reg. n. 295 del 08-02-2000

Internodi centrali
I contesti di riferimento



APPENDICE

GLOSSARIO DEL PIT

A.

Ambiente Locale

L'ambiente locale viene definito come una rete dinamica di relazioni tra quadri ambientali, matrici storiche del territorio, forme dell'urbanizzazione e contesti sociali che nel loro comporsi danno corpo a microregioni dotate di una riconoscibile e significativa identità complessiva.

I quadri ambientali rinviano alle strutture di lunga durata e dei segni naturali presenti in un territorio. Le matrici storiche territoriali riflettono i processi di accumulazione selettiva e stratificata dei segni depositati nel tempo, ed insieme ai quadri ambientali definiscono le componenti stabili del sistema locale. Le forme insediative restituiscono con la loro fisicità i modi di costruzione e di uso del territorio, facendone riconoscere i principi che li regolano nel tempo. Infine i contesti sociali rappresentano modelli specifici di organizzazione degli attori che agiscono localmente, esprimendo l'intreccio degli aspetti economico-produttivi, culturali, funzionali e politico-amministrativi che distinguono la società locale. Così l'ambiente insediativo è riconoscibile ogni volta che in un determinato ambito territoriale appare possibile individuare un processo tipico di strutturazione dello spazio, ovvero un insieme di principi insediativi e di processi sociali che evolvono nel tempo mantenendo i propri connotati distintivi (Itaten, 1996).

C.

Corridoio ambientale (greenway)

La nozione di corridoio ambientale-greenway si riferisce agli spazi aperti che hanno una forma lineare. In particolare identifica "uno spazio aperto lineare definito lungo un corridoio naturale, come il lungofiume, una vallata fluviale, un crinale; oppure una via di terra lungo un tracciato ferroviario convertito a spazio ricreativo, un canale, una strada panoramica; o ancora, uno spazio aperto che connette tra loro parchi, riserve naturali, siti storici o culturali, o tutti questi spazi con le aree di insediamento" (Little, 1990).

Questa definizione apre ad una notevole varietà di significati e molteplicità di funzioni che possono caratterizzare la greenway.

Del resto vengono spesso usati altri sinonimi di corridoio ambientale-greenway. Corridoi naturali e fasce ripariali, che si riferiscono soprattutto agli spostamenti delle specie animali e alla tutela dei corpi idrici. Corridoi ecologici, quando le greenway sono intese soprattutto a proteggere i valori naturalistici. Connessioni paesaggistiche, quando la profondità raggiunge decine di chilometri. Infine cinture verdi quando vengono utilizzate per circoscrivere le città con fasce di spazi verdi, per contenere la crescita urbana e per tutelare le qualità ambientali (Smith & Hellmund, 1993).

Le greenway comunque definite sono una sintesi di storia e natura. Questo è vero sia per i corridoi artificiali (tracciati ferroviari, canali) che possono essere potenziati con la vegetazione nativa, sia per i corridoi naturali

residui, che appartengono a contesti comunque modificati dall'uomo.

Le greenways svolgono funzioni ecologiche ma anche funzioni sociali.

Proteggendo le aree naturali, offrono habitat alle specie vegetali e animali. Contribuiscono agli scambi di acqua, nutrienti, terra. Inoltre offrono importanti benefici sociali, soprattutto per le attività nel tempo libero. Contribuendo a conservare e a risignificare i segni della storia e della natura, alimentano la coesione delle comunità locali valorizzando il patrimonio identitario.

In definitiva la maggior parte delle greenways ricade in una di queste tre categorie (Fabos, 1995):

1. Corridoi ecologicamente significativi e sistemi naturali;
2. Spazi ricreativi;
3. Reti di beni storici e culturali.

I.

Identità locali

La identità locale costituisce il prodotto di una accumulazione selettiva determinata da processi che hanno agito nel tempo sotto il vincolo delle condizioni della natura e delle dotazioni di risorse presenti in un dato contesto territoriale. Rifiutando il determinismo delle teorie fondate sul riconoscimento delle permanenze, si assume che le identità locali non possano conservarsi se non attraverso una loro incessante rielaborazione indotta dalla interazione con le reti globali.

Non si può dunque ritenere che i sistemi territoriali locali siano costituiti da gruppi sociali coesi per il solo fatto di essere radicati storicamente sul territorio. L'identità nasce dalla mobilitazione intorno a progetti collettivi, che consentono di istituire "reti virtuali" con cui si modificano le interdipendenze tra reti tecniche, reti funzionali e sociali.

Il sistema territoriale locale è l'esito di un legame sociale non garantito dal passato, ma continuamente costruito dalla volontà degli attori che agiscono al suo interno e che si misurano con i contesti sovralocali.

Senza questa tensione volontaria il sistema può perdere la sua identità, disciogliendola nella rete globale oppure riducendola a quella di un nodo di interconnessione meramente infrastrutturale, privo di un contesto sociale che ne determini la capacità di autorganizzazione.

Interconnessione

Con riferimento alle reti tecniche, la interconnessione rappresenta la capacità di integrare in uno stesso nodo reti diverse, attraverso anche la cooperazione tra i soggetti impegnati nella progettazione, esecuzione e gestione delle opere e servizi necessari.

Però la interconnessione non è solo un problema di natura tecnico-organizzativo di ottimizzazione dei servizi, perché mette in gioco anche interessi delle comunità locali - modificandone i vantaggi competitivi rispetto alle altre comunità- e più in generale induce conseguenze che investono le gerarchie territoriali sovralocali, e dunque diventa occasione di confronto politico e sociale.

Se si considerano non solo le reti tecniche, ma anche quelle funzionali e sociali, la connessione acquista una ulteriore complessità e diventa occasione per strutturare

la organizzazione del territorio e delle città oltre che per indirizzarne le trasformazioni. In questa accezione più ampia, le politiche di interconnessione portano a interpretare in una prospettiva nuova i rapporti tra locale e globale dentro e fuori la regione.

Poiché la globalizzazione opera per reti (di imprese, di ricerca, di istituzioni finanziarie, ecc.) diventano più competitivi quei nodi della rete che riescono ad avvantaggiarsi del radicamento a contesti territoriali locali che offrono risorse particolari non riproducibili altrove.

L'interconnessione più complessa (reti tecniche+reti funzionali e sociali) diventa allora il modo per far incontrare nel nodo le reti globali e reti di attori locali, facendo da ponte tra forze di sviluppo esogene e quelle endogene.

R.

Rete

La nozione di rete investe differenti significati, che dovranno venire esplicitati negli atti della pianificazione per chiarirne la portata. In particolare occorre distinguere (Dematteis, 1996):

- Reti tecniche, ovvero i supporti di flussi materiali o immateriali che si sviluppano tra luoghi distanti.
- Reti funzionali e sociali, ovvero strutture di interazione stabili tra soggetti, intese come relazioni tra nodi ove i soggetti sono localizzati.
- Reti virtuali, relazioni di potere tra attori localizzati. Si esprimono attraverso azioni e progetti che possono modificare le configurazioni delle reti esistenti.
- Reti di città, ovvero reti i cui nodi (i sistemi urbani locali) sono formati a loro volta di reti, cioè di un insieme di soggetti-attori connessi in reti locali.
- Reti globali, ovvero reti funzionali e sociali che sono indipendenti dal vincolo della prossimità fisica e i cui nodi possono essere localizzati ovunque.
- Reti sociali locali, ovvero reti di attori locali che assicurano la coesione interna ai nodi delle reti di città.

S.

Sostenibilità

Si assume che la sostenibilità costituisca l'esito di un processo di sviluppo in cui:

- la valorizzazione delle risorse locali è riprodotiva e non distruttiva;
- la organizzazione si fonda su una ampia coesione sociale (De Matteis, 1997).

La coesione si realizza in particolare quando i soggetti locali si attivano per progetti di sviluppo che mettono in gioco le risorse specifiche del contesto al fine di conseguire la valorizzazione.

RELAZIONE SU FORMA, CONTENUTI E METODOLOGIA DEL PIT

(Stralcio delibera Giunta Regionale n. 1944 del 29 luglio 1997)

0. PREMessa

Questo documento costituisce un primo contributo alla elaborazione della Relazione Generale del Piano di Inquadramento Territoriale istituito dalla Legge Regiona-

le n.34 del 5 agosto 1992.

Il suo obiettivo è di definire preliminarmente il quadro complessivo del processo di pianificazione prefigurato, e in particolare la forma e la struttura del Piano e il metodo per la sua costruzione e gestione.

Muove dalla convinzione che per poter dare piena attuazione alle previsioni della legge e soprattutto alle volontà espresse dal Consiglio Regionale con la Delibera n.72 del 2 luglio 1996, Indirizzi per il Programma Regionale di Sviluppo, sia *necessario innovare le forme della pianificazione territoriale a scala regionale*, per farle evolvere dalle loro tradizionali logiche di vincolo e redistribuzione delle risorse verso una logica di propulsione dello sviluppo integrato ed ecosostenibile.

L'innovazione è richiesta anche per far fronte ad un contesto locale e globale che evolve rapidamente in modo spesso non prevedibile, e che quindi costringe il piano a misurarsi con l'incertezza e la complessità dei processi da governare. Infine è suggerita dalla specificità della situazione in cui nasce il PIT delle Marche, e in particolare dalla possibilità di impostare contestualmente e armonicamente il Programma Regionale di Sviluppo e il Piano Territoriale Regionale, espressioni reciprocamente inscindibili di quella rinnovata volontà di governare il cambiamento dell'economia e del territorio regionale che costituisce l'indirizzo di fondo assunto dal Consiglio Regionale con la sua deliberazione amministrativa n.72/1996.

Il documento non si limita peraltro a definire le scelte metodologiche di impostazione del piano. Per interagire fattivamente con processo di formazione del PRS introduce anche *alcune indicazioni di carattere preliminare* che riflettono orientamenti ormai sufficientemente maturati da potersi trasformare in prime ipotesi e proposte del PIT.

Le indicazioni non coprono in modo sistematico l'intero ventaglio delle competenze del PIT, né si sviluppano con lo stesso grado di approfondimento. Nel loro definirsi ineguale e provvisorio tentano tuttavia di contribuire 'in corsa e dal vivo' ad individuare i primi orizzontamenti che dovrebbero consentire di tracciare con maggiore sicurezza i successivi passaggi del piano, e che comunque permettono fin d'ora di avviare il confronto con i molteplici soggetti portatori di interessi pubblici che vanno considerati i veri protagonisti del processo di pianificazione auspicato.

Con queste indicazioni preliminari il PIT dovrebbe essere fin d'ora in grado di partecipare attivamente al processo di messa a punto del Programma Regionale di Sviluppo, facendosi permeare dalle priorità delle opzioni politiche e delle scelte strategiche lì enunciate, e offrendo per converso un primo quadro di coerenze territoriali su cui indirizzare le politiche delle sviluppo.

1. POSIZIONI DI BASE

1.1. Il mandato del PIT

Il ricorso al Piano di Inquadramento Territoriale nasce nel momento in cui appaiono più acute le contraddizioni tra le istanze dello sviluppo economico e produttivo e le necessità di tutelare le risorse ambientali e storiche

della Regione. Così la legge istitutiva, la L.R.n.34 del 1992, attribuisce al PIT il compito di “stabilire le linee fondamentali di assetto del territorio, assicurando la compatibilità dei programmi e degli indirizzi di sviluppo economico con i contenuti del Piano Paesistico e Ambientale Regionale”.

A questo scopo il PIT:

- a. formula il quadro di riferimento territoriale degli indirizzi e dei programmi regionali di sviluppo economico;
- b. detta indirizzi generali per la pianificazione territoriale infraregionale e indirizzi specifici per i piani e programmi di interventi settoriali e intersettoriali di interesse regionale;
- c. coordina ed armonizza i piani, programmi e progetti di interventi infrastrutturali e di opere pubbliche a scala regionale (....);
- d. individua i sistemi funzionali del territorio a scala regionale;
- e. definisce gli elementi dell’armatura territoriale a scala regionale, quali le grandi strutture e linee di comunicazione (....).

La legge, se nel suo impianto sembra riproporre una divisione di competenze simile a quella del DPR n.616/1977 che affida allo stato il ruolo di programmare gli assetti del territorio nazionale e agli enti locali il compito di regolare l’uso dei suoli, in realtà introduce importanti innovazioni nel processo decisionale pubblico.

Di fatto riconosce l’esigenza di una *nuova gerarchia di interessi pubblici*, che non vede più il territorio come risorsa da sfruttare per lo sviluppo economico, ma come valore che orienta e condiziona le forme stesse dello sviluppo, sia economico che sociale e culturale. Di più, invita ad una nuova forma di cooperazione gerarchica tra interessi pubblici che si riconosce nel primato della cura del territorio e dei valori che esso custodisce.

Questa impostazione per la verità viene in parte bilanciata da una legge immediatamente successiva, la L.R. n.46/1992, che introduce il Programma Regionale di sviluppo attribuendogli il compito di indicare le “scelte fondamentali per la formazione del piano di inquadramento territoriale” (art.4). La natura della cooperazione gerarchica sembra qui ribaltarsi, essendo il PRS il momento in cui vengono identificate le priorità dei valori a cui riferire le scelte pubbliche.

La possibile contraddizione si scioglie se anche all’interno del PRS si riconosce il valore dell’ambiente e del territorio come determinante per un nuovo modello di sviluppo chiamato a coniugare crescita economica e dell’occupazione con la tutela degli ecosistemi esistenti. Ed è proprio quanto viene prefigurato dal Documento di Indirizzi per il Programma regionale di sviluppo approvato dal Consiglio Regionale il 02.07.1996, che assume la *qualità e la sostenibilità ambientale come fattori strategici della programmazione* (par. 3.2.).

Questo documento inoltre rilancia decisamente il potere della programmazione regionale, in esplicita antitesi alle logiche dello sviluppo spontaneo e della emergenza

che hanno guidato le trasformazioni territoriali del passato. Si insiste sulla necessità di una gestione coordinata delle politiche territoriali e dello sviluppo economico, impegnando la pianificazione del territorio ad integrarsi con quella dell’ambiente (par.3.2.).

In conclusione, il mandato del PIT appare delinearci con sufficiente chiarezza.

a) Tramite tra sviluppo economico e salvaguardia dell’ambiente

Con la sua presenza, deve garantire la compatibilità delle istanze di tutela del patrimonio territoriale e ambientale marchigiano con i programmi di sviluppo economici e la coerenza tra i diversi settori e livelli di intervento sul territorio. Espressione di una visione di insieme, funge da legante e da antidoto alla scomposizione del territorio in funzione delle differenti filiere di interesse che tendono ad appropriarsi settorialmente del suo valore di bene sociale.

b) Garante della indivisibilità della risorsa territorio

Il territorio va infatti concepito come risorsa globale, e non come somma di risorse separate come invece si tende abitualmente a fare nell’ambito delle politiche di settore. E’ un sistema all’interno del quale si stabiliscono le connessioni tra diversi sistemi funzionali specifici, ai quali garantisce la coesione interna ma anche la mutua interdipendenza a formare realtà fortemente integrate e capaci di interagire solidalmente con circuiti economici e sociali esterni. E in questo senso il territorio diventa un fattore decisivo anche per la competitività delle imprese locali, a cui indirettamente contribuisce dunque anche il PIT. E questo vale soprattutto per le Marche, dove la forte integrazione dei contesti locali costituisce una risorsa che ha finora assicurato notevoli vantaggi competitivi nel mercato globale.

c) Metodo di scelta delle soluzioni di intervento

La garanzia di compatibilità e di coerenza non può venire affidata ad un astratto sistema di vincoli e ancor meno ad un disegno statico della organizzazione dello spazio regionale. Rinvia piuttosto alla capacità di dialogo con gli altri soggetti di governo, facendo valere la specificità di un punto di vista attraverso cui sono valutabili le conseguenze territoriali delle azioni in programma, e dunque in definitiva *orientando le scelte verso le soluzioni non solo di migliore rapporto costo-efficacia, ma anche più sostenibili ambientalmente, con gli effetti di strutturazione più netti, e più coerenti con una visione condivisa del futuro del territorio.*

d) Stimolo per nuovi comportamenti amministrativi

In questa prospettiva, il PIT ha il compito di indurre nuovi comportamenti da parte dei molteplici soggetti titolari di competenze in materia di governo del territorio prima ancora che di affermare una particolare ipotesi di assetto dello spazio regionale.

Il riconoscimento del valore determinante del territorio e dell’ambiente nella sua integralità porta infatti ad organizzare diversamente il processo decisionale pubblico. Non sono più tollerabili azioni importanti decise sen-

za la consapevolezza delle loro conseguenze sulla totalità del contesto ambientale e territoriale. Si devono avviare processi di cooperazione tra i soggetti detentori di interessi pubblici, uscendo dalla logica di una imposizione unilaterale e “per decreto” di un valore che deve invece venire costruito e aggiornato consensualmente una volta per tutte riconosciuta la centralità del tema della qualità dell’ambiente per la regione Marche.

La missione del PIT è in definitiva di contribuire ad introdurre progressivamente una attitudine positiva verso il territorio e l’ambiente in tutti gli amministratori e tecnici che a diverso titolo hanno responsabilità di governo.

Non è un compito facile, in una regione dove fino a oggi ha prevalso una sostanziale acquiescenza alle logiche di sviluppo spontanee, ovvero dettate dal primato del sistema economico e produttivo. E dove il territorio è stato concepito di fatto come lo sfondo di politiche di intervento settoriali, che hanno trovato come limite i vincoli imposti attraverso il Piano Paesistico e Ambientale Regionale.

1.2. Il modo di intendere il PIT

Le timide esperienze di pianificazione regionale in Italia hanno registrato frequenti insuccessi, soprattutto laddove hanno cercato di imporre un controllo generalizzato dei processi di organizzazione dello spazio senza disporre delle necessarie risorse politiche e degli strumenti capaci di incidere realmente sulle strategie dei molteplici soggetti detentori di interessi pubblici e privati.

In particolare, si è riprodotta sostanzialmente anche a livello regionale una divaricazione ben conosciuta a livello locale, tra il piano regolatore generale e i programmi di attuazione delle grandi opere pubbliche. Il piano disegna in modo autoreferenziale lo sviluppo delle reti infrastrutturali e degli impianti pubblici, mentre gli interventi si realizzano secondo logiche che poco si curano della coerenza con le previsioni urbanistiche. Di fatto, il mondo delle opere pubbliche e il mondo dell’urbanistica sono rimasti scollati, e con scarse interdipendenze reciproche.

Questa contraddizione indebolisce seriamente il sistema della pianificazione e offre il campo ad azioni disorganiche e frammentarie. Non si tratta di riaffermare il primato del piano territoriale e invitare a comportamenti più coerenti i soggetti interessati. Piuttosto c’è da rivedere i modi della interazione tra il processo di formazione del piano e la definizione dei programmi delle opere pubbliche di interesse regionale, cercando di assorbire la molteplicità dei punti di vista già all’interno delle scelte preliminari e poi nei passaggi successivi fino alla impostazione dei programmi attuativi.

1.2.1. PIT, piano delle reti e dei processi

In questa prospettiva, del resto perfettamente in sintonia con gli Indirizzi per il programma di sviluppo votati dal Consiglio Regionale, si aprono interessanti possibilità di innovare i contenuti della pianificazione territoriale.

Il PIT diventa non soltanto il quadro delle condizioni per la tutela e valorizzazione dell’ambiente naturale e storico, ma anche il telaio di coerenza dei programmi di sviluppo delle reti di valenza regionale, rinviando contestualmente ad intese di programma tra regione, province, comuni e soggetti titolari di competenze per la realizzazione delle opere.

La concezione interattiva dei rapporti tra piano territoriale e programmi delle opere di interesse pubblico riconosce al piano il compito di assicurare la coerenza delle opere infrastrutturali di grande rilevanza per gli assetti regionali, tenendo adeguato conto delle strategie di settore e senza rinunciare alle sue capacità di disegno organico del territorio. E per converso induce il programma delle opere pubbliche a configurarsi sempre più come il programma dei progetti territoriali, poiché non è più accettabile che le reti e le attrezzature vengano pensate soltanto come opere funzionali e non come opere in grado di strutturare lo spazio regionale.

La chiave di volta di questo avvicinamento tra pianificazione territoriale e grandi opere pubbliche diventa appunto la interazione: in primo luogo tra la Regione, le Province e i Comuni, e poi tra questi soggetti primari del governo del territorio e altri soggetti come Proveditorati alle opere pubbliche, Aziende di servizio, Enel, Anas, Ferrovie dello Stato, Telecom, Società concessionarie, Autorità portuali e aeroportuali, e ancora altri soggetti titolari di competenze rilevanti in materia di opere pubbliche.

Il piano registra le intese realizzate ricorrendo ad una molteplicità di atti oggi possibili (accordi di programma, pre-conferenze di servizio, conferenze permanenti, ecc.) che danno sostanza al principio di leale collaborazione tra enti pubblici.

Sullo sfondo di queste intese prende corpo lo schema di inquadramento territoriale regionale che diventa il *telaio di coerenza tra gli assetti insediativi e programmi di sviluppo delle reti*, almeno secondo quanto emerge dalle preintese degli enti interessati.

1.2.2. PIT piano delle interdipendenze territoriali

A questo modo di intendere il PIT si giunge anche per un’altra via, che proviene dal riconoscimento della importanza delle specificità regionali nel definire lo stile della pianificazione. Non c’è un’unica via al piano territoriale regionale. Ve ne sono tante quanto più la particolarità dei contesti locali riesce ad affermarsi e a condizionare i rapporti tra stili di governo e stili della pianificazione.

Ebbene, è noto come la qualità specifica del territorio marchigiano è conseguente alla diversità dei sistemi locali, che trova il suo antecedente appunto nella identificazione delle “Marche” al plurale, espressione precoce di federalismo solidale.

La ricerca sul territorio ha permesso di interpretare questa regione come un insieme di sistemi a forte radicamento territoriale, capaci di mantenere le proprie identità locali e tuttavia anche di innovarsi e di partecipare attivamente alla rete globale degli scambi economici e produttivi.

I contenuti del PIT ne discendono di conseguenza. Muovendo da questa impostazione, il PIT dovrà infatti necessariamente riconoscere e valorizzare i sistemi di sviluppo locali, cercando di assecondare i loro "cammini di sviluppo" endogeni affidati alle capacità di autogoverno delle province.

Al tempo stesso dovrà farsi carico soprattutto delle loro qualità relazionali, agendo alla scala delle reti sovralocali interne ed esterne alla regione. Ed è proprio questo il contributo specifico che può offrire il piano territoriale regionale: *potenziare e consolidare le cerniere che fanno diventare sistema interconnesso il mosaico dei distretti e delle altre realtà locali marchigiane*, accrescendo il grado di coesione interna e la capacità di integrazione ai circuiti nazionali ed europei.

1.2.3. Il PIT, attivatore di progettualità territoriali

Infine, la natura del piano emana anche dalla concezione dei rapporti tra Regione e Enti rappresentativi delle istanze locali in un contesto che storicamente si è caratterizzato per il delicato equilibrio dei poteri centrali e locali.

Il senso complessivo che si coglie nel documento degli indirizzi per il programma regionale di sviluppo è di assumere la Regione Marche come attivatore di processo, cioè come di un soggetto che orienta le interazioni con gli altri attori istituzionali finalizzandole alla preparazione collegiale di un avvenire comune.

Riportando questa prospettiva al PIT si ricavano significative indicazioni sul modo di intendere il piano. Questo diventa lo strumento per elaborare un insieme di progetti condivisi più che per imporre unilateralmente una visione del futuro.

Saranno soprattutto i progetti con maggiore potere di strutturazione del territorio regionale - in particolare le grandi reti infrastrutturali e le attrezzature strategiche - ad avere la priorità nella organizzazione delle intese programmatiche tra Regione, Province e Comuni ed altri enti di gestione dei servizi.

Tuttavia, applicando correttamente i principi di sussidiarietà e di responsabilità nelle scelte programmatiche, attraverso il PIT la Regione dovrebbe anche aiutare ogni società locale a dotarsi di un proprio progetto prioritario di sviluppo del territorio, ricorrendo alla concertazione come incentivo alle azioni condivise perché coerenti con le prospettive di insieme prefigurate del piano.

E' nella costruzione collegiale di progetti territoriali che diventa possibile superare il metodo delle azioni di settore e far concorrere politiche economiche, politiche ambientali e politiche territoriali nel conseguimento di quegli obiettivi trasversali che sostanziano l'idea di uno sviluppo virtuoso, capace di coniugare qualità dell'ambiente e crescita dell'occupazione.

Quanto più il PIT saprà suscitare progettualità integrate nel territorio, tanto più facile diventerà la armonizzazione delle diverse istanze che vengono abitualmente trattate

con strumenti di settore. In fondo, la pratica dei patti territoriali costituisce un prezioso antecedente di metodo. Si tratta di immetterla nel processo di pianificazione ritrovandone la coerenza rispetto agli obiettivi condivisi di conservazione e trasformazione del territorio.

1.2.4. PIT, piano di strategie e scelte strutturali

Concepito come piano delle reti e dei processi, piano dinamico delle interdipendenze territoriali, attivatore delle progettualità territoriali, il PIT sfugge a molti dei limiti che hanno inficiato le pratiche tradizionali della pianificazione regionale. In particolare con la sua apertura a nuove forme di cooperazione e di intese interistituzionali, tende a risolvere i problemi di inefficacia delle decisioni prese in un contesto eccessivamente semplificato rispetto alle molteplici interferenze tra i soggetti portatori di interessi pubblici. Mentre la selettività dei temi su cui si applica rende possibile praticare uno stile di pianificazione mirato all'essenziale, e continuamente aggiornabile in funzione delle priorità riconosciute dagli attori istituzionali più rilevanti.

In definitiva il PIT non viene inteso come un piano di vincoli e prescrizioni che si impongono a cascata sui livelli subordinati della pianificazione, e meno ancora come un piano che ordina le funzioni di uso del suolo per le quali rinvia esplicitamente alla pianificazione comunale.

Piuttosto si configura come un *contesto interattivo tra i soggetti di governo del territorio allo scopo di promuovere strategie condivise di sviluppo fondate su visioni d'insieme del territorio marchigiano e dei suoi valori da tutelare*.

Dunque un piano di natura strategica, che cerca di indirizzare il confronto tra gli attori istituzionali su pochi temi rilevanti per gli assetti del territorio regionale. Ma al tempo stesso un piano che non rinuncia a delineare alcune grandi scelte strutturali soprattutto in materia di sviluppo ecosostenibile e di grandi direttrici di interconnessione del territorio regionale con i circuiti interregionali, nazionali, europei e mediterranei.

Nel cercare di contemperare un approccio di natura strategica con quello più propriamente strutturale il PIT delle Marche trova una sua particolare fisionomia che lo differenzia da esperienze analoghe in corso presso altre Regioni italiane.

1.3. Le prestazioni attese

Reinterpretando le funzioni del PIT previste dalla L.R. n.34 /1992 alla luce delle considerazioni fatte sul modo di intendere questo strumento e le sue innovazioni possibili si possono definire le prestazioni che si richiedono al Piano di Inquadramento Territoriale marchigiano.

1.3.1. Inquadramento degli assetti territoriali

Il PIT individua lo schema di inquadramento per il futuro del territorio regionale.

Nella predisposizione dello schema confluiscono le seguenti funzioni prescritte dalla L.R. n.34/92, art. 10:

- a. La definizione delle linee fondamentali di assetto del territorio;
- b. la formulazione del quadro di riferimento territoriale degli indirizzi e dei programmi regionali di sviluppo;
- c. la individuazione dei sistemi funzionali del territorio a scala regionale;
- d. la definizione degli elementi dell'armatura territoriale a scala regionale.
- e. Coerentemente con la nozione di piano strategico-strutturale che si è introdotta in precedenza, lo schema di inquadramento territoriale non va intesa come un disegno vincolante di assetto del territorio, ma piuttosto una *visione di prospettiva* capace di indirizzare i comportamenti dei molti soggetti che intervengono sul territorio e in particolare di orientare le politiche territoriali della stessa regione.

1.3.2. *Strutturazione delle strategie*

Il PIT contribuisce a strutturare le strategie degli attori istituzionali più rilevanti nel governo del territorio regionale. A questa attività corrispondono le seguenti funzioni di legge:

- a. la formulazione del quadro di riferimento territoriale degli indirizzi e dei programmi regionali di sviluppo;
- b. la definizione di indirizzi generali per la pianificazione territoriale infraregionale e indirizzi specifici per i piani e programmi di interventi settoriali ed intersettoriali di interesse regionali.

In questo ambito il PIT individua i soggetti rilevanti per la costruzione del piano, le regole di comportamento e le modalità per organizzare la concertazione sulle scelte qualificanti. A tal fine il PIT si coordina con il Piano Regionale di Sviluppo, coopera con i Piani Territoriali di Coordinamento, interagisce con i Piani di settore regionali e con quelli nazionali ed europei.

1.3.3. *Attivazione di progetti*

Il PIT individua gli ambiti prioritari per una progettazione del territorio condivisa tra regione, provincia e comuni e aperta al contributo degli altri soggetti istituzionali detentori di interessi pubblici e delle parti sociali.

A questa attività corrispondono le seguenti prescrizioni di legge:

- a. il coordinamento e la armonizzazione dei piani, programmi e progetti di interventi infrastrutturali e di opere pubbliche a scala regionale, di competenza di amministrazioni ed enti pubblici o di aziende o società a partecipazione pubblica o concessionarie di pubblici servizi;
- b. la definizione degli elementi dell'armatura territoriale a scala regionale, quali le grandi strutture e linee di comunicazione viarie, ferroviarie, marittime ed aeree, i centri di interscambio modale di persone e merci, le strutture portuali, annonarie e distributive, gli impianti e le reti per l'energia e le telecomunicazioni, le sedi ed i centri tecnologici e di altra natura.

A questo scopo il PIT promuove il concorso dei soggetti interessati, individua gli strumenti di concertazione a cui fare ricorso, dispone le modalità di valutazione della qualità delle soluzioni. In particolare prende in carico non soltanto gli ambiti di intervento diretto, ma anche gli ambiti di maggiore riverberazione degli effetti e le possibili misure di compensazione e di mitigazione degli impatti avversi.

1.4. **Raccordi con gli altri piani**

La definizione preliminare della forma e dei contenuti del PIT che discende dalle disposizioni di legge e dal documento consiliare sugli Indirizzi del Programma Regionale di Sviluppo consente di identificare la natura dei rapporti tra questo strumento territoriale e gli altri strumenti di iniziativa regionale e provinciale.

1.4.1. *Rapporti con il Programma Regionale di Sviluppo*

Il PIT non può venire confuso come uno dei tanti piani di settore di iniziativa regionale. E neanche può venire interpretato come proiezione territoriale del PRS, riproponendo l'equivoco che si era già manifestato negli anni Settanta, e che ha prodotto conseguenze fortemente negative sullo stato del territorio in Italia.

Se si vuole dar corso alla volontà ribadita dal Documento di Indirizzi di governare lo sviluppo in modo compatibile con la salvaguardia degli equilibri ambientali e territoriali occorre riconoscere che *PIT e PRS non vanno considerati strumenti gerarchicamente subordinati, ma piuttosto come due modalità di governo delle trasformazioni regionali reciprocamente interdipendenti.*

L'uno accoglie dall'altro il quadro di riferimento per le scelte strategiche dello sviluppo, le priorità di intervento, le previsioni di investimento sui programmi di interesse regionale. E per converso offre una cornice di coerenza per valutare le ricadute territoriali delle azioni di sviluppo, il possibile equilibrio tra istanze di trasformazione e di salvaguardia del patrimonio ambientale e storico, le possibilità di strutturare meglio il funzionamento della macchina territoriale integrandone le diverse componenti insediative e infrastrutturali.

Soprattutto il PIT testimonia con la sua relativa autonomia la necessità di non considerare il territorio e l'ambiente come uno sfondo di recapito delle politiche dello sviluppo che al più impone vincoli e limitazioni, ma piuttosto un soggetto attivo che orienta positivamente le azioni dei diversi soggetti con l'obiettivo di mantenere integra la propria qualità e la propria riconoscibilità.

Dunque il rapporto tra PRS e PIT va visto come una richiesta di congruenza tra due approcci che sviluppano con modalità diverse i due obiettivi di fondo enunciati dal Documento di Indirizzi: la crescita economica con la creazione dei posti di lavoro e la tutela dell'ambiente e della qualità della vita nel territorio marchigiano.

Diversi sono gli strumenti, gli attori coinvolti, le procedure di attuazione e gli stessi iter di approvazione legislativa.

Comuni dovranno invece essere gli intenti, le scelte di metodo e il riconoscimento delle priorità di intervento.

Da questo punto di vista la strategia generale enunciata dalla Bozza di PRS di governo delle interdipendenze sul territorio appare essere la chiave di volta per entrambi gli strumenti.

Nel caso del PRS il governo delle interdipendenze dovrà privilegiare i processi economici, sociali, istituzionali e amministrativi che sostanziano le politiche di sviluppo della regione. Mentre per il PIT questo significherà soprattutto curare le interconnessioni tra gli ambiti territoriali rilevanti per gli assetti regionali, e le interazioni tra le grandi reti infrastrutturali ed ecologiche e i territori da loro attraversati. E tradurre questa visione che premia le interdipendenze a scala regionale in procedimenti attraverso cui associare i diversi attori istituzionali coinvolti nella gestione del territorio, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e di responsabilità che informano l'attuale azione della Amministrazione regionale.

Nel concreto, e considerando le prestazioni che si sono enunciate a proposito del PIT, una visione congiunta delle interdipendenze da governare dovrà riguardare in particolare:

a. la *Strutturazione delle strategie*, con la organizzazione dei contesti di interazione tra gli attori coinvolti dai diversi Piani di settore e dunque con la costruzione collegiale di scelte prioritarie in materia di viabilità, trasporti e telecomunicazioni, di risanamento idrico, di sviluppo energetico, di smaltimento dei rifiuti, di razionalizzazione delle cave, e di altri settori rilevanti per la organizzazione del territorio.

Lo strumento dei Programmi Obiettivo individuato dal PRS appare una importante innovazione che può contribuire efficacemente a territorializzare le strategie raccordando i diversi settori ed insieme le politiche di spesa regionale. Il metodo è quello della programmazione concertata che fa largo uso degli strumenti di intesa interistituzionale ai quali fa giustamente riferimento il PRS, nel riconoscimento della sostanziale parità tra i soggetti che partecipano al processo programmatico e nella accettazione dei principi di sussidiarietà e partenariato che ispirano i nuovi rapporti tra i diversi livelli di governo del territorio.

Ma per essere realmente efficace, il metodo dovrà applicarsi ad un numero limitato di occasioni, sulle quali far convergere prioritariamente politiche territoriali e politiche regionali di sviluppo.

Non appare né realistico, e neanche forse del tutto desiderabile in questa prima fase di avvio della programmazione e della pianificazione regionale, estendere il campo delle strategie combinate di iniziativa regionale a tutte le realtà locali, molte delle quali peraltro hanno già dato nel passato significative testimonianze della propria capacità di auto-organizzazione e di sviluppo senza il sacrificio della propria identità.

Da questo punto di vista il riferimento alla

distrettualizzazione può diventare una importante indicazione di metodo per le politiche territoriali regionali, ma a condizione che la definizione "dall'alto" dei sistemi territoriali locali venga mantenuta aperta e flessibile, e che soprattutto si riconosca come risorsa da valorizzare la loro autonomia organizzativa e funzionale;

b. la *Attivazione di progettualità*, con la individuazione condivisa degli ambiti di intervento prioritari, con la definizione degli strumenti di concertazione con i soggetti interessati, e con la finalizzazione degli investimenti erogati dalla Regione anche come tramite dei fondi europei.

Anche in questo caso appare opportuno concentrare la attenzione su pochi temi individuati per la loro rilevanza nella riorganizzazione dello spazio regionale piuttosto che per far fronte i complessi intrecci tra le diverse sfere di azione giuridico-amministrative, ormai sempre più slegate dalla realtà dei problemi posti dal mutamento del territorio.

All'interno di una comune assunzione di finalità ciò che concerne lo sviluppo intersettoriale ed ecosostenibile, si dovrà dunque richiedere al PRS di mettere in evidenza i temi con maggiori ricadute per la trasformazione degli assetti del territorio regionale, selezionando corrispondentemente il ventaglio dei programmi obiettivo e delle azioni progettuali veramente prioritarie.

Da parte sua il PIT dovrebbe indirizzare le occasioni per il progetto su pochi temi di natura strategica, senza pretendere di ridisegnare la geografia dello sviluppo regionale e in particolare senza avere la ambizione di ricondurre le diversità locali ad un sistema coerente di parti specializzate funzionalmente. Difficilmente infatti questo disegno potrebbe accordarsi con il riconoscimento delle autonomie dei soggetti locali e del valore attribuito alle capacità di sviluppo endogeno che costituiscono un patrimonio distintivo della regione Marche. Per contro, il PIT sarà chiamato a lavorare sulle reti di relazione che connettono i sistemi territoriali locali, mirando a consolidare le interconnessioni tra i diversi nodi e a garantire la compatibilità tra le istanze di valorizzazione dei beni culturali e ambientali e le istanze di sviluppo infrastrutturale e insediativo.

Confermandosi dunque la indispensabile complementarità tra il processo di programmazione intersettoriale (PRS) e territoriale (PIT), sarà opportuno programmare attentamente i raccordi tra i due principali strumenti del governo regionale, definendo la congruenza dei rispettivi percorsi di formazione e approvazione, in particolare provvedendo a stabilire tappe comuni per la impostazione, l'esame e la valutazione dei documenti prodotti in corso d'opera.

1.4.2. Rapporti con i Piani Territoriali di Coordinamento

Il raccordo tra PIT di iniziativa regionale e i PTC di iniziativa delle province è di importanza cruciale per il futuro della pianificazione territoriale delle Marche. Lo stato ancora nascente tanto dell'uno che degli altri piani consente di praticare concretamente il *metodo di copianificazione che costituisce una scelta qualificante nel governo delle Marche.*

Spetta al PIT di predisporre il tavolo primario della concertazione intorno ad alcuni grandi temi di interesse regionale. E per converso spetta ai PTC offrire dei tavoli sussidiari per costruire il confronto intorno alle scelte che sono pertinenti al livello di governo delle province.

La condizione perché si sviluppi la copianificazione è che si identifichi in modo condiviso ciò che debbono fare i piani ai diversi livelli, le reciproche autonomie ma anche le necessarie interferenze e sovrapposizioni. Non si tratta di suddividere poteri e competenze tra regione e province. Piuttosto di costruire insieme dei poteri di indirizzo delle trasformazioni del territorio, agendo ciascuno al proprio livello di responsabilità politica e amministrativa.

Scelte di natura locale possono avere effetti decisivi nel funzionamento dell'intero territorio regionale, come insegna la vicenda degli aeroporti, dei porti, di tante altri grandi impianti di servizio pubblico. Come del resto le scelte sulle grandi reti infrastrutturali esercitano effetti rilevanti sulla vita degli ambienti locali che ne sono attraversati.

Questa complementarità tra locale e globale induce a rifiutare modelli di separazione dei piani eccessivamente condizionati dalla scala di riferimento.

E' preferibile invece *selezionare le domande e le esigenze condivise a cui far fronte attraverso una combinazione delle strategie di piano e degli accordi che attraversano i differenti livelli di governo*. Rinviando comunque al PIT le grandi scelte in materia di modello di sviluppo del territorio regionale e di integrazione ai contesti sovraregionali, e in particolare le scelte di infrastrutturazione e di tutela e valorizzazione dell'ambiente naturale e storico pertinenti a questo livello. E ai PTC le scelte relative ai processi insediativi, ai sistemi ambientali e ai sistemi di infrastrutturazione locali e sovralocali, e i loro rapporti con la pianificazione urbanistica comunale.

A entrambi i piani *si chiede comunque di esprimere una visione condivisa del territorio al futuro, e i progetti più rilevanti a cui è affidata la trasformazione auspicata*. Sarà il continuo confronto e la cooperazione tra i soggetti impegnati nella costruzione dei rispettivi piani a garantire la necessaria coerenza tra le proposte elaborate, e la distribuzione delle responsabilità più adatta per conseguire i risultati che si sono prefigurati. Sapendo comunque che in questo modo processuale e concertativo di impostare la pianificazione non sarà possibile e neanche augurabile definire tutte insieme le scelte di assetto del territorio. E che invece si dovrà *procedere gradualmente*, mirando a far avanzare le decisioni su cui è più maturo il consenso e lasciando tempo alle questioni su cui maggiore è il conflitto o su cui meno sperimentate sono le soluzioni a cui ricorrere per realizzare gli obiettivi voluti.

In questo senso i piani diventano lo strumento per ordinare i problemi da affrontare prioritariamente, e per impostare soluzioni su cui si è in grado di far convergere il consenso almeno dei soggetti istituzionali di governo

del territorio. La loro necessaria conseguenza è di mettere le province in grado di attuare le previsioni concertate e di esercitare comunque in piena autonomia la propria responsabilità sulle questioni che non sono state riconosciute rilevanti per gli assetti regionali. E soprattutto è di armonizzare le politiche di finanziamento delle opere commisurandole alle priorità riconosciute e concertate tra regione e province.

1.4.3. *Rapporti con i Piani di settore regionali*

Il metodo della concertazione vale anche per i diversi piani di settore di iniziativa regionale, per i quali diventa più tangibile la effettiva volontà della amministrazione di incentivare le interdipendenze attraverso il PIT.

Di particolare importanza per le sue ricadute territoriali è il *Piano dei Trasporti*, che va aggiornato anche alla luce delle previsioni del PIT e dei PTC oltre che delle verifiche di fattibilità delle disposizioni già avanzate nel recente passato.

Qui più ancora che per gli altri Piani di settore deve farsi valere il principio che un'opera infrastrutturale è in primo luogo un'opera territoriale, che quindi va valutata non soltanto per la sua funzionalità specifica, o per il rapporto tra costi ed efficacia, o per gli impatti sull'occupazione, ma anche e soprattutto per la natura e la intensità degli effetti territoriali e ambientali generati, e per le opportunità che offre allo sviluppo e alla riqualificazione dei sistemi insediativi locali.

Il PIT dovrà dunque procedere ad una preliminare reinterpretazione del piano vigente e delle sue ipotesi di adeguamento, verificandone la coerenza dal punto di vista degli assetti territoriali regionali. Su questa base, e sulla base degli obiettivi introdotti dal PIT, diventerà possibile adattare le previsioni di entrambi i piani in una visione di reciproca interazione tra le istanze di funzionalità delle reti di mobilità e quelle di funzionamento dei sistemi insediativi esistenti e programmati.

Va peraltro fin d'ora richiamata una idea guida contenuta nel documento di Indirizzi per il Programma Regionale di Sviluppo, la priorità del recupero delle opere fisse esistenti e la calibrazione delle scelte di loro potenziamento con il miglioramento e razionalizzazione dell'esistente attraverso anche misure di gestione prima ancora che attraverso nuove realizzazioni.

Inoltre va considerata la opportunità di utilizzare convenientemente le economie di localizzazione generate dai nodi delle reti, facendoli diventare il fulcro delle possibili azioni di riqualificazione territoriale.

Gli altri piani di settore di iniziativa regionale rilevante interesse ai fini del PIT sono il Piano per le reti telematiche, il Piano di Risanamento delle acque e i Piani di Bacino, il Piano dei Parchi, il Piano Energetico, il Piano delle cave, il Piano di sviluppo delle Università.

Per tutti questi piani si prevede di mettere a punto indicazioni di loro raccordo con il PIT e i PTC al fine di garantire la necessaria coerenza nelle politiche di intervento regionale. Inoltre si cercherà di avanzare propo-

ste di progetti integrati su temi di interesse prioritario per la strutturazione del territorio regionale.

1.4.4. *Rapporti con il Piano Paesistico Ambientale regionale*

Il Piano Paesistico Ambientale, in vigore ormai da circa dieci anni, ha rappresentato un'importante tappa nel processo di maturazione di una nuova cultura del territorio, maggiormente consapevole della necessità di tutelare il patrimonio paesistico e ambientale della Regione. Come è noto, i suoi effetti si stanno tuttora dispiegando nella azione di adeguamento degli strumenti urbanistici locali in corso presso tutti i comuni interessati dalle previsioni del PPAR.

Il PIT intende far tesoro di questa importante esperienza, aggiornandola e adattandola dove necessario e soprattutto integrandola con le indicazioni sul come promuovere politiche attive di riqualificazione e valorizzazione dei territori disciplinati dal PPAR.

Si può infatti dare per acquisita presso le principali amministrazioni della Regione una maggiore attenzione alla salvaguardia ambientale e paesaggistica nel governo delle trasformazioni del territorio. Da questo punto di vista la funzione prevalentemente difensiva del Piano ha avuto successo, e la situazione attuale, pur con i suoi evidenti conflitti tra interessi di natura differente, ben riflette l'accresciuta importanza dei valori paesistico-ambientali.

Tuttavia i vincoli non sono sufficienti per garantire la conservazione delle qualità di cui è ricco il territorio marchigiano. Occorre incidere sui processi che determinano le forme di uso dell'ambiente e che rimodellano il paesaggio, e che sono all'origine degli squilibri e delle disfunzioni che minacciano la sopravvivenza delle risorse idrogeologiche, botaniche e vegetazionali, storiche e culturali di cui sono permeati i molti e diversificati territori montani, collinari e costieri della Regione.

Il PIT per essere davvero efficace e andare oltre i risultati già raggiunti dal PPAR dovrà cercare di misurarsi con la complessità dei processi che regolano il funzionamento dei grandi sistemi ambientali regionali, alla luce anche delle più recenti acquisizioni delle discipline ecosistemiche e in particolare di quella ecologia del paesaggio che sta diventando sempre un indispensabile complemento delle scienze del territorio.

E al tempo stesso dovrà farsi carico di attivare strategie di intervento commisurate alla natura e alla scala dei problemi di conservazione dell'ambiente, inscindibilmente legati alle forme di uso del territorio e alla vita dei suoi abitanti. Le strategie dovranno dunque premiare la intersectorialità delle azioni e la collegialità delle decisioni con gli altri partner regionali, in primo luogo le province alle quali spetta un compito di primaria importanza nella predisposizione di progetti di attivo riequilibrio ecologico alla giusta scala di intervento.

Per garantire uno sfondo adeguato alla ricercata territorializzazione delle politiche ambientali il PIT deve comunque innanzi tutto impegnarsi nel *portare a coerenza l'insieme delle aree protette e tutelate a vario ti-*

tolo da molteplici provvedimenti di provenienza europea, nazionale e regionale, e in particolare quelle individuate dal PPAR come sottosistemi territoriali (aree A,B,C) e come categorie costitutive del paesaggio (aree dei sottosistemi geologico-geomorfologico-idrogeologico, botanico-vegetazionale, storico-culturale).

Decisiva in questa prospettiva appare la *istituzione di corridoi ecologici di connessione degli ambienti già sottoposti a vincolo di tutela o comunque ricchi di ecotessuti da salvaguardare*. E' questa una modifica sostanziale che dovrà apportare il PIT rispetto al PPAR. *Il sistema della tutela e valorizzazione dovrà oltrepassare i singoli recinti per configurare una rete organica*, fatta di episodi diversificati dalle proprie singolarità ambientali, storiche, sociali e culturali accomunati dal riconoscimento del valore delle qualità della natura. La rete ha come nodi i parchi, e le aree protette a vario titolo. Come connettivo i biocanali a scala regionale, creati attraverso specifiche politiche di sistemazione ambientale e di valorizzazione anche economica dei territori attraversati.

Nel promuovere politiche attive di sostegno agli usi compatibili per i territori della rete il PIT deve necessariamente ricordarsi con il PRS e gli altri Piani di settore, in particolare quelli relativi alle politiche ambientali con ricorso alle fonti di finanziamento comunitari e nazionali. Così il PIT adempie alle sue missioni prefigurate in precedenza, di strutturazione delle strategie e di attivazione di progetti territoriali, in particolare dei corridoi ecologici che costituiscono la chiave di volta dei nuovi assetti territoriali della Regione.

1.4.5. *Rapporti con i Piani Regolatori Generali Comunali*

Per il modo in cui viene concepito, il PIT non interferisce direttamente con le previsioni di uso del suolo dettate dai Piani Regolatori comunali, ad eccezione di quelle che riguardano la localizzazione di opere e infrastrutture di rilevante interesse regionale. Si insiste infatti nella necessità di non sovrapporre i poteri di regolamentazione degli usi del suolo e di conformazione dei diritti della proprietà che vanno riservate prioritariamente al livello locale.

Tuttavia il metodo della copianificazione richiede almeno la congruenza tra le previsioni formulate tra i tre principali soggetti di governo del territorio - Regione, Provincia e Comune - nell'ambito dei rispettivi strumenti di pianificazione, il PIT, il PTC e il PRG. Da questo punto di vista occorre garantire la circolarità e la interdipendenza tra previsioni dei singoli piani, all'interno del principio di leale collaborazione tra gli enti.

Così ad esempio, il PIT dovrà recepire le varianti ai Piani Regolatori Comunali in adeguamento al PPAR per poter ricostruire la mappa degli ambienti di rilevante valore da ricollegare attraverso i nuovi corridoi ecologici. E a sua volta dovrà dettare gli indirizzi per il riconoscimento dei corridoi di interesse regionale all'interno

degli strumenti urbanistici locali, rendendo operativa la loro disciplina di uso del suolo.

Più in generale si può peraltro prevedere che il PIT non porterà a rivedere in modo esteso gli strumenti vigenti, interessando la macchina della pianificazione locale soprattutto per la organizzazione degli spazi associati alle grandi infrastrutture e attrezzature di interesse regionale. E' infatti nella predisposizione di progetti collegiali per le grandi opere pubbliche che si esprime il carattere più innovativo del PIT, che richiede il concorso attivo dei tre fondamentali soggetti di governo del territorio: Regione, Province e Comuni. E dunque saranno soprattutto i progetti condivisi attraverso accordi programmatici e conferenze di servizio a far mutare eventualmente le previsioni dei Piani Regolatori Comunali, ormai sufficientemente collaudate dal notevole impegno di recepimento del PPAR in pieno sviluppo nel momento attuale.

2. PRIME INDICAZIONI

2.1. Il contesto del piano: scenari di riferimento

2.1.1. I mutamenti del territorio regionale

La osservazione e la interpretazione dei mutamenti in corso nel territorio regionale costituisce una funzione conoscitiva fondamentale che orienta le scelte e le strategie del PIT.

Data la sua importanza, non deve venire esercitata in modo occasionale secondo le molteplici sollecitazioni che nascono da piani e programmi di settore. Deve invece diventare una funzione continua, che consente di seguire la evoluzione delle dinamiche territoriali con un quadro agile ma sistematico di indicatori significativi per gli assetti di scala regionale.

A questo scopo il PIT prevede di realizzare il rapporto "Lo stato del territorio regionale", un'indagine a cadenza biennale, che in forma sintetica, con elaborazioni analitiche ma anche attraverso le testimonianze di interlocutori rappresentativi, dia conto della direzione del mutamento e delle innovazioni che investono il territorio regionale.

Le analisi sui distretti sviluppate dalle università marchigiane nell'ambito del PIT configurano un possibile nucleo di avvio del rapporto sullo stato del territorio. Si tratta infatti di mettere sotto osservazione in particolare il funzionamento dei distretti produttivi che caratterizzano il territorio marchigiano inserendoli all'interno delle formazioni territoriali di area vasta a cui appartengono. Allo stesso tempo occorre ricostruire le dinamiche delle reti che attraversano i territori locali, e che interagiscono con loro orientando le forme del cambiamento.

Dunque le restituzioni sui distretti già avanzate presso le università costituiscono un primo rilevante contributo alla prospettiva del "Rapporto", offrendo lo sfondo rispetto a cui approfondire la scelta delle unità territoriali di riferimento, gli indicatori e le procedure di utilizzazione dei dati disponibili, estrarre utili indicazioni

sul mutamento in atto, e anche mettere a fuoco i problemi di sviluppo delle conoscenze mirandole in funzione dei processi di trasformazione più significativi per il PIT.

2.1.2. Le previsioni di grandi opere di interesse regionale

La processualità dell'approccio nella costruzione della base conoscitiva caratterizza anche l'altra fondamentale operazione prevista dallo schema metodologico del PIT, la ricostruzione dei progetti per le grandi opere di interesse regionale in corso di attuazione, in programma o in lista di attesa.

Questa operazione è particolarmente importante perché il PIT intende misurarsi concretamente con i processi di intervento in corso, cercando di portarli a coerenza piuttosto che di sovvertirli in una prospettiva radicalmente nuova.

Dunque la ricognizione su ciò che si sta facendo o che si è sul punto di fare in materia di grandi opere di interesse regionale diventa la premessa indispensabile per impostare le scelte evitando per quanto possibile di frenare o di contraddire le azioni in corso, almeno quando non siano palesemente in contrasto con la razionalità degli assetti territoriali regionali.

A questo scopo il PIT rinvia ad una seconda funzione conoscitiva permanente, il "Resoconto dei piani e progetti all'opera", una indagine a cadenza annuale destinata a fare il punto sulle molteplici iniziative su cui stanno lavorando i diversi rami della amministrazione regionale ma anche le amministrazioni provinciali.

Sulla base delle conoscenze acquisite e degli obiettivi prefigurati il PIT è in grado di agire "in corsa e dal vivo" sui programmi in atto, confermandoli dove possibile ma riorientandoli anche laddove appaia necessario.

2.1.3. I programmi delle regioni confinanti

Una importante innovazione nel concepire il PIT Marche proviene dalla volontà di considerare il territorio regionale immerso nella rete di relazioni con gli altri territori regionali circostanti.

Questo intendimento nasce dalla esigenza di valutare i processi di mutamento alla luce anche dei fenomeni indotti dall'esterno, che talvolta assumono un ruolo determinante soprattutto per gli spazi di frontiera interregionali. Ed è convalidato dalle esplicite aperture al coordinamento tra le politiche territoriali affermate formalmente in recenti occasioni dalle amministrazioni delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche, Toscana, Umbria.

Non diversamente da quanto si prevede per l'interno della Regione, sarà dunque di grande utilità estendere il "Resoconto dei piani e progetti all'opera" anche alle regioni limitrofe, almeno per ciò che riguarda le grandi reti infrastrutturali, i parchi e le aree protette, e le grandi attrezzature di interesse pubblico.

2.1.4. Gli scenari di prospettiva

La ricostruzione delle dinamiche di trasformazione in atto e delle iniziative programmate dalle amministrazioni locali costituisce una utile premessa alla individuazione degli scenari di prospettiva, di grande importanza per mettere a fuoco una visione di guida per il piano e le conseguenti strategie di intervento.

Gli scenari prospettici a cui rinvia il PIT non devono peraltro essere pensati come il prodotto dei metodi di previsione adoperati correntemente negli studi di pianificazione del passato. Si configurano piuttosto come l'esito di una anticipazione intenzionale di *immagini del futuro* che corrispondono a diverse condizioni di funzionamento del territorio regionale in conseguenza della evoluzione del contesto complessivo e del quadro degli interventi programmati (dalla ipotesi di massima capacità attuativa fino al caso opposto della assenza di realizzazioni delle grandi opere di interesse regionale).

In questo senso le immagini al futuro non ambiscono a configurarsi come veri scenari costruiti rigorosamente sulla base di modelli quantitativi. Piuttosto cercano di anticipare le possibili configurazioni future in condizioni di crescente incertezza previsionale, offrendole come riferimenti su cui impostare il confronto decisionale con gli altri soggetti coinvolti nella pianificazione del territorio regionale.

L'obiettivo di fondo di queste esplorazioni è di diffondere la convinzione che il futuro non è dato tecnocraticamente, ma è costruito dalle volontà e dalle capacità degli attori coinvolti nel processo di pianificazione. Così *lo studio prospettico tende a diventare lo strumento di una rappresentazione condivisa dei futuri temibili o auspicabili piuttosto che di oggettivazione dei futuri realmente possibili.*

Per contribuire efficacemente a questo scopo, di ogni immagine dovranno venire individuati gli aspetti salienti, le opportunità ma anche i rischi che sono impliciti. E a ciascuna rappresentazione del futuro corrisponderà una particolare combinazione delle strategie del PIT, per contrastare i processi non voluti e per assecondare quelli auspicati.

Esemplificativamente si può fare fin d'ora riferimento a *cinque immagini a contrasto*, generate proiettando verso il futuro alcune tendenze rilevabili nella situazione attuale:

- S1. *L'industria diffusa*, ovvero la proliferazione dei distretti produttivi;
- S2. *Le due metà*, ovvero la diversificazione tra Nord e Sud;
- S3. *Le tre Marche*, ovvero la disarticolazione trasversale con nuove appartenenze sovragionali;
- S4. *L'ipertrofia della costa*, ovvero la ricentralizzazione della fascia adriatica rispetto alle altre due direttrici longitudinali delle colline intermedie e delle montagne appenniniche;
- S5. *Il mosaico integrato*, ovvero la crescita diversificata e complementare tra sistemi territoriali locali a forte coesione interna.

La prima immagine riflette la marcata tendenza dei di-

stretti produttivi ad estendersi progressivamente e ad invadere tutto lo spazio regionale assoggettandolo alla razionalità omogeneizzante del settore industriale delle piccole e medie imprese.

La seconda immagine muove dal riconoscimento di una diversa modalità di funzionamento del territorio regionale settentrionale rispetto a quello meridionale, in particolare per ciò che riguarda la distribuzione spaziale delle funzioni di centralità e dei servizi alle imprese e alle famiglie.

La terza mette in evidenza i processi di scomposizione che potrebbero darsi nel territorio regionale quando la appartenenza ai macrocontesti interregionali dovesse prevalere sulle coesioni interne. In particolare identifica una microregione Pesaro-Fano proiettata verso la Emilia-Romagna, una forte regione centrale che si prolunga fino all'Umbria, e infine una terza microregione tra Ascoli e Teramo.

L'immagine della ipertrofia costiera enfatizza i processi di concentrazione selettiva dello sviluppo a ridosso della fascia medio adriatica, sotto l'effetto combinato delle politiche di infrastrutturazione di scala europea, dello sviluppo "spontaneo" dei nodi di centralità commerciale e turistica e della apertura alle relazioni transnazionali. Il sistema delle tre fasce longitudinali si sbilancia in conseguenza della eccessiva crescita di centralità nel corridoio adriatico, accentuando gli storici squilibri del territorio regionale.

Infine, l'immagine del mosaico integrato rinuncia alle rappresentazioni dei territori al futuro unitarie e fortemente aggregate, privilegiando invece il mantenimento delle diversità locali e la loro reintegrazione attraverso lo sviluppo di nuove reti fisiche e telematiche e l'emergere di nuove costellazioni di attori.

Le immagini a contrasto forzano evidentemente alcune tendenze osservabili in questi anni. Il loro ruolo non è di anticipare con esattezza le trasformazioni reali, ma di mettere in evidenza i rischi che corre il territorio regionale e le eventuali opportunità offerte dal nuovo contesto. Ma soprattutto invitano a riflettere sugli impegni che la pianificazione deve assumere per impedire che si verifichino le soluzioni non volute.

2.2. Il contesto del piano: questioni strategiche

La individuazione delle questioni di natura strategica per il PIT discende evidentemente dalla valutazione delle dinamiche in corso e degli scenari prospettici per l'avvenire.

Appare comunque opportuno mettere in evidenza fin d'ora quattro aspetti della valutazione che sono determinanti per indirizzare le scelte del Piano: le risorse, le debolezze, le opportunità, i rischi.

2.2.1. Le risorse territoriali da mettere in valore

Sono noti i punti di forza su cui può contare oggi il territorio regionale marchigiano.

Tra questi la molteplicità e la dinamicità dei sistemi lo-

cali di produzione, che riescono a coniugare in modo virtuoso il radicamento al proprio ambiente e la proiezione sui grandi circuiti della economia e del mercato internazionale.

Ma anche la ricchezza e la qualità del patrimonio ereditato dalla storia e dalla natura, diffuso ovunque e relativamente ben conservato. La struttura insediativa policentrica ed equilibrata nella fitta rete distesa su tutto il territorio. E ancora la diffusione dei centri universitari, ben distribuiti territorialmente e articolati in modo da offrire una gamma completa di opportunità formative. E soprattutto appare come una grande risorsa la varietà e la bellezza dei paesaggi storici che riassumono i caratteri distintivi del territorio dell'Italia centrale, passando nel volgere di pochi chilometri dal mare alle colline e alle montagne.

Tutte queste risorse sono note, ed anche ben percepibili fisicamente, come del resto è evidente la sottovalutazione che le ha penalizzate in una logica di sviluppo che finora ha premiato soltanto la produzione industriale e la sua riconosciuta efficacia nel garantire la occupazione e la crescita del reddito.

Meno evidenti sono le *risorse di milieu*, ovvero le dotazioni di patrimonio fisico e culturale che costituiscono l'esito di un lungo processo di accumulazione stratificata di eventi e di azioni sul territorio. Il milieu, vero codice genetico di un territorio, ne è anche fondamento di identità e di radicamento da parte della collettività locale. Non è fatto solo di cose e di spazi fisici, ma anche di relazioni che vengono instaurate da parte di chi li abita e li utilizza. Riguardano dunque i segni della tradizione, ma allo stesso tempo anche "i soggetti attori o potenziali attori, i loro campi cognitivi, le loro capacità organizzative, la loro razionalità locale".

Ebbene, sono proprio queste le risorse più importanti da mettere in valore, perché è da loro che trae alimento quel singolare "modello marchigiano" che è stato motivo di successo nello sviluppo senza fratture della economia ma anche della società.

2.2.2. I fattori di debolezza da contrastare

Altrettanto noti sono i punti di debolezza di cui soffre il territorio marchigiano. La sua relativa perifericità rispetto alle direttrici del grande sviluppo italiano e soprattutto europeo, che in prospettiva rischia di accentuare la marginalità delle regioni adriatiche. Gli squilibri territoriali tra le aree costiere e quelle interne, che rendono problematica la sopravvivenza dei servizi e delle stesse comunità insediate che nel passato hanno agito da presidio per la manutenzione ambientale. La clamorosa sottodotazione di reti infrastrutturali per la mobilità e le telecomunicazioni, la arretratezza dei servizi alle imprese e la inconsistenza delle attrezzature per la direzionalità, la rarità dei centri di eccellenza per la ricerca e per il trasferimento dei suoi risultati alle imprese, la conseguente difficoltà a produrre innovazione a beneficio del sistema imprenditoriale e della organizzazione delle reti di servizio locale.

Tutti questi motivi di debolezza sono ampiamente noti, come del resto sono noti gli elevati costi insediativi im-

posti dalla dispersione insediativa e i costi dovuti alla fragilità dell'ambiente naturale sottoposto a pressioni di uso talvolta eccessive e altre volte incaute per le conseguenze generate.

Ma anche in questo caso un fattore di debolezza meno evidente anche se non meno insidioso riguarda un dato culturale: la difficoltà da parte della amministrazione pubblica regionale ad assumere una logica di governo centrata sul primato della pianificazione intersettoriale e della condivisione cooperativa delle scelte dopo oltre venti anni di comportamenti ispirati da logiche differenti. Non è facile riconvertirsi ad un atteggiamento di razionalità programmatica, soprattutto di fronte ad un insieme di procedure che sembra appesantirsi continuamente di nuove incombenze anziché semplificarsi drasticamente nella attribuzione di responsabilità anche positive e non solo di controllo vincolistico.

Eppure non c'è dubbio che il successo delle strategie di modernizzazione del territorio regionale passa attraverso la attiva partecipazione di una amministrazione pubblica convinta del proprio mandato e messa in grado di agire con efficacia.

2.2.3 Le opportunità da cogliere

Molte sono le opportunità da cogliere per rilanciare la organizzazione volontaria del territorio regionale. In primo luogo il salto di qualità nel ruolo delle Regioni che va emergendo dalla riforma della legge costituzionale in discussione al Parlamento e che è inoltre reso possibile dalla articolazione degli strumenti di concertazione introdotti dalla legge finanziaria del 1997. Poi la apertura delle intese interregionali che sta delineando un quadro di grande interesse per le alleanze anche nella pianificazione del territorio del Centro Italia.

Si prospettano significative occasioni anche nei rapporti con l'Europa, in conseguenza anche di una accresciuta capacità d'iniziativa di quella "Europa delle Regioni" che appare una via promettente per far riconoscere la specificità delle esigenze locali e anche per indirizzare meglio la richiesta di fondi su base territoriale, superando la frammentarietà e la settorialità con cui sono stati spesso utilizzati fino ad oggi.

Acquistano così importanza progetti integrati come APE, Appennino Parco d'Europa e il Corridoio adriatico, che peraltro viene ancora concepito troppo come progetto di infrastrutture e poco di territorio. E acquistano importanza anche i programmi Interreg, ovvero i programmi che incentivano la cooperazione nelle regioni transfrontaliere a cui può essere assimilata anche la regione Marche per i suoi rapporti con la sponda balcanica.

D'altra parte lo sviluppo delle autostrade informatiche consente di ridurre efficacemente gli svantaggi della perifericità geografica delle Marche, immettendola direttamente nella rete dei flussi vitali per la economia e per la cultura. Contribuisce a questa prospettiva l'elevato livello di istruzione della popolazione marchigiana, una risorsa decisiva per accelerare quel passaggio alla

società della informazione che sta già avvenendo nei paesi più avanzati.

Infine una opportunità da cogliere tempestivamente è l'*avvio simultaneo del PIT regionale e dei PTC provinciali*. Questa rara occasione di contemporaneità nel processo di elaborazione dei piani territoriali di diverso livello consente di praticare realmente il metodo della copianificazione, a condizione che venga armonizzato il calendario delle scadenze e delle verifiche reciproche. E questo dovrebbe diventare il primo impegno da sottoscrivere tra Regione e Province marchigiane, dando sostanza ai principi di cooperazione interistituzionale e di sussidiarietà che costituiscono il fondamento della nuova fase del governo regionale.

2.2.4. *I rischi da scongiurare*

I rischi maggiori provengono proprio da quei processi di deterritorializzazione della economia che come abbiamo visto generano anche nuove opportunità per le Marche. Si sta generando una inedita frattura tra l'economia della globalizzazione e i territori, le popolazioni, le istituzioni locali. La produzione si smaterializza, e i flussi di relazione tendono a svincolarsi dai condizionamenti della prossimità spaziale.

Proprio le regioni come le Marche che devono il proprio successo ai sistemi territoriali locali e alla loro felice combinazione di milieu locali e capacità di apertura ai circuiti internazionali, sono le più esposte al rischio di una disarticolazione delle strutture dell'economia e quelle delle società locali.

E' necessario cercare di contrastare lo sradicamento delle imprese - rete offrendo loro vantaggi competitivi e assecondando le tendenze alla ristrutturazione attraverso adeguate infrastrutture e servizi e soprattutto attraverso l'innalzamento della qualità del contesto locale e delle condizioni di vita.

Non è più il momento di anacronistiche chiusure localistiche. Occorre cercare di fare rete fino a quanto è possibile, sapendo che il tempo gioca un ruolo decisivo nella partita della trasformazione competitiva delle strutture produttive esistenti.

Ma è necessario scongiurare anche un secondo rischio, che riguarda la evoluzione dei sistemi del turismo e la progressiva marginalizzazione delle aree che sono incapaci di rilanciare la attrattività internazionale delle proprie mete. Si sta ormai chiudendo l'epoca di un consumo di massa indifferente alle condizioni di qualità dei servizi e dell'ambiente. Da questo punto di vista la economia del turismo nelle Marche appare fortemente attardata nella capacità di elevare la qualità dell'offerta nella fascia costiera e al tempo stesso incapace di promuovere seriamente altre forme di turismo ambientale e culturale che trovano nelle aree collinari e interne una straordinaria potenzialità ancora non sufficientemente utilizzata.

Altri rischi provengono dal cambiamento delle condizioni di accessibilità al territorio regionale. La prossima

apertura delle linee ferroviarie nazionali ad alta velocità finirà inevitabilmente con il penalizzare ulteriormente una regione che già soffre di ridotte possibilità di accesso su ferro e che con il completamento del raccordo autostradale Teramo- Giulianova vedrà appesantirsi ulteriormente il carico della direttrice adriatica già prossima alla saturazione.

Di fronte a questa situazione occorre avere il coraggio di puntare con decisione sulla realizzazione di nuovi collegamenti prioritari, evitando che l'incrementalismo delle politiche redistributive prolunghi all'infinito l'allaccio della viabilità di penetrazione regionale almeno con la direttrice interna Orte-Cesena.

Ancora una volta, un rischio da cui conviene guardarsi è il perpetuarsi di logiche di governo poco attente alla razionalità della pianificazione e poco interessate a inventare le opportune misure compensative che appaiono indispensabili per contemperare interessi regionali e interessi locali.

2.3. **Gli indirizzi di fondo**

Il Piano di Inquadramento Territoriale assume sei indirizzi di fondo, che fanno riferimento alle scelte strategiche prefigurate nel documento consiliare di Indirizzi per il programma regionale di sviluppo:

- Stimolare lo sviluppo solidale delle identità regionali
- Migliorare la qualità ambientale esistente e futura
- Facilitare l'inserimento dello spazio regionale nel contesto europeo
- Accrescere l'efficienza funzionale del territorio
- Ridurre gli squilibri intraregionali più gravi
- Assicurare efficacia e consensualità alle previsioni di piano.

2.3.1. *Identità regionali*

a) Il PIT propone di mettere in valore la specificità del territorio delle Marche, fatta di una molteplicità bilanciata di ambienti locali dalla forte identità delle forme fisiche, sociali ed economiche e caratterizzata da una ricca e relativamente omogenea diffusione dei valori storici, ambientali ed insediativi.

Si riconosce infatti come *qualità specifica la pluralità e la diversità degli ambienti locali, intesi come sistemi a forte radicamento territoriale, capaci di mantenere le proprie identità autocentrate e tuttavia anche di innovarsi continuamente e di partecipare attivamente alla rete globale degli scambi economici e produttivi*.

L'identità non viene deterministicamente associata alla permanenza delle strutture del passato. Infatti l'ambiente insediativo è una struttura che evolve nel tempo e nello spazio, assumendo confini mutevoli e sfumati, configurandosi come un nucleo identitario aperto a differenti percorsi evolutivi determinati dai contesti di interdipendenza sovralocali e dalle strategie dei soggetti interni ed esterni.

b) Il PIT riconosce e valorizza gli ambienti locali cercando di assecondare i loro cammini di sviluppo endogeni e attribuendo alle province il compito di go-

vernarne le trasformazioni interne.

Al tempo stesso cura lo *sviluppo delle qualità relazionali tra le reti territoriali regionali e interregionali e gli ambienti locali*, ad evitare che una loro insufficiente coesione rallenti il processo di integrazione competitiva ai grandi circuiti economici e culturali sovralocali.

A questo scopo promuove forme di sviluppo delle interdipendenze territoriali aperte anche alla cooperazione con le regioni confinanti.

2.3.2. *Qualità ambientale*

a. Il PIT assume il sistema ambientale come riferimento fondamentale per valutare la ammissibilità delle trasformazioni del territorio, con l'obiettivo di garantire una corretta conservazione delle risorse e degli equilibri esistenti, di contribuire alla loro riqualificazione e recupero nelle situazioni di degrado, di prevenire attivamente l'insorgere di nuovi squilibri.

b. L'ambiente non viene inteso nella sua sola accezione naturalistica di organizzazione degli ecosistemi, ma come insieme dei processi naturali, insediativi, sociali, economici che interagiscono nella vita delle città e dei territori. Per conseguenza la sostenibilità ambientale delle azioni di trasformazione non riguarda soltanto il mantenimento di risorse naturalistiche non rinnovabili, ma più in generale la definizione di corrette relazioni tra ambiente naturale, ambiente costruito, ambiente sociale. E in questo senso rinvia alla capacità intrinseca del modello di sviluppo di mantenere relazioni reciprocamente non distruttive tra le diverse dimensioni dell'ambiente.

c. Al fine di mantenere ed elevare la qualità ambientale esistente il PIT non può limitarsi alle politiche di vincolo preventivo imposte per decreto. Più fattivamente deve saper promuovere politiche attive di presa in carico dell'ambiente nelle molteplici forme di azione sul territorio, e in particolare di orientarle nella triplice prospettiva:

- di riqualificazione delle situazioni di degrado;
- di messa in valore delle risorse naturali (acqua, suolo, aria, ecosistemi) e delle risorse antropiche (insediamenti storici, paesaggi, sistemi infrastrutturali e tecnologici);
- di riduzione del rischio attraverso la prevenzione attiva dei dissesti idrogeologici e degli inquinamenti delle risorse degradabili e attraverso la incentivazione delle funzioni di presidio ambientale esercitate dalle attività tradizionali e innovative di uso del territorio agricolo e montano.

d. Il PIT condivide con i PTC le funzioni di coordinamento e guida delle azioni sull'ambiente, assumendo responsabilità in particolare per la rete dei parchi e dei corridoi ecologici di interesse regionale e interregionale.

2.3.3. *Inserimento nel contesto europeo*

a. Il PIT favorisce l'inserimento del territorio marchigiano nel contesto europeo e mediterraneo. A questo scopo identifica i nodi funzionali di carattere in-

ternazionale da sviluppare e le infrastrutture necessarie ad incentivare le relazioni verticali tra nodi locali e circuiti esterni.

b. Le infrastrutture da potenziare sono in primo luogo le reti telematiche e di comunicazione a distanza, e poi le reti e i nodi del trasporto di persone e merci, con particolare riguardo al corridoio adriatico e al suo interno alla interconnessione tra porto, aeroporto e interporto nell'area anconetana. A questo scopo il PIT promuove la organizzazione delle domande di infrastrutturazione e la localizzazione dell'offerta in coerenza con gli assetti territoriali prefigurati.

c. Altre attrezzature e spazi specializzati per le relazioni europee dovranno venire localizzate in considerazione dei nodi di centralità esistenti e del loro possibile ruolo nel funzionamento degli ambienti locali. Il PIT propone gli ambiti di intervento prioritario di concerto con i PTC.

2.3.4. *Efficienza del territorio*

a. Il PIT contribuisce ad elevare la dotazione di infrastrutture e attrezzature con l'obiettivo di migliorare la efficienza funzionale del territorio regionale e in particolare dei distretti produttivi e degli ambienti locali, e compatibilmente con il primato delle istanze di mantenimento delle qualità ambientali esistenti.

b. A questo scopo identifica le infrastrutture pertinenti il livello di governo regionale, quelle di livello provinciale e quelle infine di livello comunale.

Per ciascuna di queste categorie di opere definisce modalità di stima e valutazione delle domande e dei fabbisogni, rinviando a differenti responsabilità amministrative per le politiche di soddisfacimento dei fabbisogni e all'indispensabile coordinamento con la distribuzione degli investimenti prevista dal PRS e dal PPAS.

c. Il PIT individua l'offerta prioritaria delle grandi opere infrastrutturali necessarie ad un corretto funzionamento del territorio regionale. A questo scopo promuove le necessarie forme di raccordo con i PTC e con i Piani di settore di iniziativa regionale, statale, e degli Enti di gestione delle reti.

d. Il soddisfacimento dei fabbisogni non viene peraltro affidato prioritariamente alla realizzazione di nuove opere. Si richiede di provvedere innanzi tutto a migliorare quando possibile l'uso delle infrastrutture esistenti, anche attraverso opportune misure di organizzazione e gestione dei servizi offerti.

e. La valutazione dei programmi e progetti di sviluppo infrastrutturale viene operata con particolare riferimento agli effetti territoriali generati, e alla loro compatibilità con gli obiettivi assunti nell'ambito della pianificazione vigente. Questa procedura riguarda soprattutto le grandi opere di interesse regionale, ma va estesa anche alle opere rilevanti per il livello provinciale e comunale.

2.3.5. Riduzione degli squilibri

a. Il PIT intende contribuire alla riduzione dei grandi squilibri esistenti nel territorio regionale, in particolare tra le aree interne sottoutilizzate e l'area costiera sovrautilizzata.

b. Il riequilibrio non viene inteso solo come redistribuzione dei servizi e altre opportunità di crescita cercando di privilegiare le aree meno favorite. Piuttosto viene concepito come sostegno alla valorizzazione dei caratteri specifici di ciascun territorio, assecondando i cammini potenziali di sviluppo endogeno che vanno riconosciuti per il valore delle loro differenze.

c. Il PIT propone conseguentemente di articolare le politiche territoriali di riduzione degli squilibri adattandole alle diversità dei contesti delle aree interne, peraltro accomunati dalla prospettiva della dorsale appenninica come grande regione verde dell'Europa.

2.3.6. Efficacia e consensualità del piano

a. Il PIT, per esercitare con efficacia il suo ruolo di strumento di coordinamento interno e di rapporto con gli Enti locali, si configura come piano scorrevole, flessibile e aperto nella organizzazione delle conoscenze e nella costruzione delle scelte.

b. Per essere credibile, il PIT si impegna soltanto su ciò che è in grado di perseguire effettivamente. Per questo motivo seleziona fortemente i temi su cui può agire, e rinuncia ad introdurre previsioni irrealistiche per la loro fattibilità economica, sociale, amministrativa. Non è un piano di promesse, ma di opportunità concrete che offre allo sviluppo del territorio e al miglioramento della qualità ambientale.

c. In ogni caso, il PIT assume la costruzione del consenso dei principali soggetti istituzionali come la condizione decisiva per il successo del piano. A questo scopo il PIT attribuisce importanza fondamentale alla organizzazione del processo di concertazione e alla attivazione delle forme più efficaci di comunicazione interistituzionale.

2.4. Una visione di guida per il futuro

Come si è osservato in precedenza, una delle prestazioni fondamentali richieste al PIT è l'inquadramento dell'assetto territoriale regionale (par. 1.3.). La proposta che si avanza è di considerare lo schema di inquadramento non come una rappresentazione statica degli assetti voluti, ma piuttosto una *visione per il futuro* capace di orientare dinamicamente i comportamenti dei molteplici soggetti che interagiscono nella trasformazione dello spazio regionale.

La visione proposta muove dal riconoscimento della specificità del territorio marchigiano e dei processi di sviluppo che lo hanno conformato nel tempo.

Assumendo come indirizzo di fondo la valorizzazione

delle identità regionali, si è voluto rimarcare il valore della pluralità e della diversità degli ambienti locali presenti nella regione. Si è dunque affermato che il PIT deve assecondare le potenzialità di sviluppo endogene dei singoli ambienti locali, condividendo con le province il compito di individuare le potenzialità locali e di attivare adeguate politiche territoriali di sostegno (par. 2.3.1.).

Al tempo stesso si è insistito sulla necessità di migliorare le connessioni tra gli ambienti locali, utilizzando il PIT come occasione per potenziare le interdipendenze tra i grandi circuiti sovraregionali e sovranazionali con i sistemi territoriali marchigiani.

L'immagine che fa da sfondo alla strategia complessiva del PIT può allora venire riassunta in questi termini: *far diventare rete il mosaico dei distretti e dei territori che compongono il sistema marchigiano e che ne qualificano la singolarità anche nel confronto con altre regioni italiane.*

2.4.1. Marche come rete di ambienti locali

I sistemi locali che fanno la forza del territorio marchigiano costituiscono una felice combinazione di risorse acquisite nel tempo e di condizioni "di milieu" non producibili in tempi brevi, che nel loro insieme danno vita a formazioni territoriali dotate di marcata identità, tanto per le loro configurazioni fisiche, sociali e ambientali che per i loro modi di organizzarsi e di evolvere nel tempo.

Questi sistemi - che chiameremo *ambienti locali* ad evitare il rischio di un indebito appiattimento sulle nozioni di distretto di matrice industriale e produttiva - hanno dimostrato la loro capacità di svilupparsi autonomamente e anche di entrare efficacemente nei circuiti internazionali della produzione e del mercato. Oggi peraltro la richiesta di crescente apertura alle reti globali minaccia di indebolire le strutture di coesione interna ereditate dal passato, e induce a rafforzare le relazioni di interdipendenza su base locale. Al tempo stesso spinge a intensificare gli scambi e le relazioni "orizzontali" con gli ambienti circostanti, ad evitare che la proiezione sui circuiti internazionali affievolisca le appartenenze allo spazio regionale, o che comunque sconti una perdita di competitività a causa della frammentazione esistente.

Ma le Marche sono fatte non solo di sistemi locali ricchi di imprenditorialità diffusa e organizzati dalla razionalità della produzione e del mercato. Altri sistemi, a vocazione più propriamente storico-naturalistica, sono altrettanto importanti nel definire l'identità della regione. Questi altri sistemi sono stati meno forti nell'affermare una propria via allo sviluppo, scontando una marginalità che è frutto anche della difficoltà incontrata finora nel far apprezzare le proprie risorse dal mercato globale.

Oggi le cose possono cambiare, con l'emergere di una nuova economia legata al turismo e con la introduzione

di progetti di grande respiro come l'Appennino Parco d'Europa che configurano inedite possibilità di mettere in valore risorse finora obsolete. Per cogliere queste opportunità gli ambienti a dominante storico-naturalistica dovranno impegnarsi ad accedere a nuovi contesti di relazioni anche sovraregionali, emancipandosi dalla condizione di periferia degli ambienti più sviluppati e costruendo un proprio progetto conforme alle attitudini di cui sono portatori.

Seppure per ragioni differenti, tanto gli ambienti a dominante produttiva che quelli a dominante storico-naturalistica hanno bisogno di connettersi tra loro per rendere più forte la propria offerta rivolta ai grandi circuiti sovraregionali. Ed è questo il compito principale del PIT, chiamato a predisporre le condizioni più favorevoli per instaurare una rete di interdipendenze tra i singoli ambienti locali, con l'obiettivo di valorizzarne le diversità ma anche le qualità cumulative.

2.4.2. Rete fatta di reti

Quando si propone il PIT come piano delle reti e dei processi non ci si vuole peraltro limitare al significato più convenzionale della rete come insieme di opere fisiche di infrastrutturazione del territorio. Più in generale, si allude alla rete definita dalle relazioni tra i soggetti che a diverso titolo possono diventare gli interlocutori delle politiche di pianificazione, contribuendo attivamente al loro successo.

E' con questo intendimento che il PIT avanza *l'immagine di un territorio definito dall'intreccio di due reti principali: la rete degli ambienti locali a dominante produttiva e la rete degli ambienti locali a dominante storico-naturalistica*. Le due reti, espressione di una diversa qualità dello sviluppo che si esprime nelle morfologie insediative come nelle forme della società e dell'economia, si giustappongono e talvolta si sovrappongono configurando l'occasione per politiche specifiche di valorizzazione integrata ovvero di risoluzione dei possibili conflitti tra cammini di sviluppo potenziali.

Una terza rete funge da trama di appoggio per entrambe: la *rete delle infrastrutture* deputate a collegare fisicamente e funzionalmente le diverse parti del territorio regionale facendole lavorare come una struttura d'insieme.

In corrispondenza dei ruoli svolti per le due reti, le infrastrutture si qualificano diversamente. Fungono da *corridoi tecnologici e di comunicazione* per le reti di ambienti produttivi e da *corridoi ecologici* per le reti di ambienti storico-naturalistici. Tanto le une che le altre vengono considerate come opere di interesse pubblico, da realizzare e da mantenere con il concorso prioritario dei soggetti pubblici ma con rilevanti partecipazioni anche dei soggetti privati.

2.4.3. Regole di riferimento

All'interno di questa visione per il futuro, che identifica *le Marche come rete di ambienti locali*, il PIT situa con chiarezza sia il proprio ambito di iniziativa che quello delle province con i loro PTC.

Spetta al PIT individuare e promuovere le connessioni tra i nodi della rete, agganciandoli ai grandi circuiti esterni alla regione.

Spetta ai PTC di iniziativa provinciale consolidare la coesione interna agli ambienti locali - i nodi della rete - curando lo sviluppo delle loro connessioni interne e il mantenimento delle loro capacità di autorganizzazione pur nel cambiamento delle relazioni con l'esterno. Le due strategie - regionale e provinciale - si rimandano necessariamente l'una all'altra, all'interno di quel processo di copianificazione che costituisce il dato qualificante del nuovo modo di intendere PIT e PTC.

Altre scelte discendono dall'immagine evocata della rete non solo di relazioni fisiche ma anche tra soggetti. Se infatti è la capacità di autorganizzazione il valore che definisce l'ambiente locale, occorre calibrare con attenzione i programmi di sviluppo promossi dall'alto e che rischiano di indebolire i meccanismi endogeni esistenti.

Dunque il PIT dovrà operare soprattutto sulla promozione delle relazioni esterne agli ambienti locali, e in particolare su quelle che trascendono la capacità di iniziativa autocentrata localmente e che riguardano la connessione con i grandi circuiti regionali e sovraregionali.

Inoltre, poiché si intende mettere in valore la autonomia dei singoli ambienti locali nel disegnare il proprio cammino di sviluppo, non è accettabile prefigurare in modo astratto e cogente i ruoli da attribuire loro nella organizzazione dello spazio regionale.

La visione delle Marche come rete di ambienti locali che si propone come guida per il futuro è volutamente sfocata nei dettagli, lascia ampio margine alla possibilità di apprendere facendo, e facilita l'emergere di nuovi protagonismi da parte dei soggetti territoriali più vitali e più disponibili alla cooperazione interistituzionale.

Rinunciando alla fissità di un mosaico sovrapposto, invita ciascuno a definire progetti di sviluppo pertinenti, attribuendoli in modo strutturato alla responsabilità dei diversi soggetti di governo del territorio.

2.5. Temi e obiettivi prioritari

Insieme alla visione di guida per il futuro, il PIT propone alcuni temi di interesse prioritario rispetto a cui formulare obiettivi specifici alle strategie di attuazione del piano.

Sono riconosciuti come temi prioritari del PIT:

- O1 - la coesione dei sistemi territoriali sovraregionali;
- O2 - il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati;
- O3 - la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale;
- O4 - la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura;
- O5 - il consolidamento dei territori fragili;
- O6 - il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione;
- O7 - lo sviluppo dei territori transfrontalieri.

2.5.1. *Corpi territoriali regionali*

a. Ambienti locali

Il PIT riconosce gli ambienti locali esistenti e potenziali non come semplici unità territoriali funzionali o distretti produttivi, ma come territori caratterizzati da una rete dinamica di relazioni tra quadri ambientali, matrici storiche, forme dell'urbanizzazione e contesti sociali che nel loro comporsi danno corpo a microregioni dotate di una riconoscibile e significativa identità complessiva.

In questa definizione i quadri ambientali rinviano alle grandi unità di paesaggio, intese come l'insieme delle strutture di lunga durata e dei segni naturali presenti in un territorio. Le matrici storiche territoriali riflettono i processi di accumulazione selettiva e stratificata dei segni depositati nel tempo.

Le forme insediative restituiscono con la loro fisicità i modi di costruzione e di uso del territorio, facendone riconoscere i principi che li regolano nel tempo. Infine i contesti sociali rappresentano modelli specifici di organizzazione degli attori che agiscono localmente, esprimendo l'intreccio degli aspetti economico-produttivo, culturali, funzionali e politico-amministrativi che distinguono la società locale.

L'ambiente locale è riconoscibile ogni volta che in un determinato ambito territoriale appare possibile individuare un processo tipico di strutturazione dello spazio, ovvero un insieme di principi insediativi e di processi sociali che evolvono nel tempo mantenendo i propri connotati distintivi.

La individuazione degli ambienti locali è un obiettivo qualificante del PIT, affidato sia agli strumenti di conoscenza scientifica del territorio sia ai processi di mutuo apprendimento con gli altri attori del sistema di piano, in particolare province e comuni.

Trae origine da una combinazione ben temperata di osservazioni delle morfologie fisiche e sociali esistenti, di ricostruzioni prospettiche dei processi all'opera e di riconoscimenti congetturali delle forme di innovazione che stanno dispiegandosi nel territorio e che sono destinate a modificarne l'immagine e il senso.

Ma si sostanzia nel processo interattivo attraverso cui i soggetti locali interpretano e rappresentano la propria condizione di appartenenza e le proprie relazioni cooperative con altri soggetti esterni, facendo diventare la individuazione dell'ambiente locale non un dato ma l'espressione di una intenzionalità propositiva.

Intesi dunque come ambiti di interazione tra conoscenze oggettive e interpretazioni soggettive portate dai soggetti interessati, gli ambienti locali avranno confini spaziali sfumati e tutto sommato irrilevanti, poiché le interazioni tra forme e processi danno luogo ad ambiti a geometria variabile in funzione dei diversi modi di valutare le forme dell'appartenenza e del mutamento.

In ogni caso, il governo degli ambienti locali viene affidato prevalentemente alle province e agli accordi negoziali che sostanziano il principio di leale collaborazio-

ne con Regione e comuni e altri soggetti titolari di competenze specifiche.

La Regione per parte sua sottolinea l'importanza dell'obiettivo di consolidare la coesione interna agli ambienti locali, agendo sulle reti infrastrutturali e sui servizi, ma promuovendo anche opportune forme associative e di "tavoli della concertazione" per le politiche territoriali locali.

Al tempo stesso segnala la necessità di incentivare le relazioni esterne ai singoli ambienti locali, sviluppando connessioni a rete con altri ambienti e con formazioni territoriali di scala superiore, definibili come "sistemi territoriali sovralocali".

b. Sistemi territoriali sovralocali

I sistemi territoriali sovralocali si definiscono come ambiti di connessione a rete di ambienti locali. Operativamente sono riconoscibili come ambiti di interazione in cui si manifesta in maniera dominante l'effetto di rete rispetto a quello di polarizzazione.

Emerge dallo studio PIT curato dall'Astac (Centro interuniversitario Arti Scienze e Tecnologie, Università di Ancona, Camerino, Macerata, Urbino) una significativa e inedita rappresentazione dei principali sistemi territoriali sovralocali della regione Marche.

Sono in particolare riconoscibili cinque grandi corpi "corpi territoriali" con diversi caratteri fisici, funzionali e ambientali (W. Fabietti, I caratteri della diffusione insediativa nelle Marche"):

- il primo che da Pesaro risale fino a Urbino e poi a Fermignano;
- il secondo da Fano a Fossombrone lungo la direttrice del Metauro;
- il terzo che ha come epicentro Ancona e che si estende all'interno fino a Macerata e Tolentino;
- il quarto che si sviluppa intorno a Civitanova, Fermo, Porto S. Giorgio;
- il quinto che si appoggia sulla direttrice del Tronto da S. Benedetto ad Ascoli.

Questa interpretazione deve ancora essere sottoposta a verifiche per valutare la sua reale rappresentatività degli assetti sovralocali regionali. Ma fin d'ora è possibile esplicitare gli obiettivi che il PIT assume sviluppando la visione di guida introdotta in precedenza (par. 2.4.).

Si tratta di incentivare le interdipendenze a rete tra gli ambienti locali al fine di accrescere la competitività complessiva del sistema regionale. Dunque, una volta individuati i corpi territoriali, la Regione d'intesa con le Province interessate, dovrà promuovere la loro connessione reciproca soprattutto attraverso misure di ordine infrastrutturale accompagnate da altre misure di incentivazione delle relazioni tra le reti di attori locali.

2.5.2. *Territori delle infrastrutture*

Il PIT assume le opere infrastrutturali come opere territoriali, ovvero come opere in grado di contribuire attivamente alla strutturazione dei territori locali e regionali.

In questa prospettiva, insieme alla prefigurazione della

visione di guida, il PIT riconosce come atto fondamentale di indirizzo la definizione di un quadro di coerenza tra i programmi di sviluppo delle reti a forte capacità di strutturazione del territorio : reti della grande viabilità, reti ferroviarie, reti delle vie d'acqua, reti del verde.

Peraltro al fine di accrescere la competitività delle prestazioni degli ambienti locali segnala la assoluta priorità dello sviluppo delle reti telematiche, per le quali la formazione del piano può diventare la occasione per organizzare la domanda e per programmare razionalmente l'offerta da parte delle società di gestione anche all'interno dei singoli ambienti locali.

Il *quadro di coerenza delle reti infrastrutturali* viene costruito in forma interattiva muovendo dalle scelte dei piani di settore e dai programmi delle Agenzie e degli Enti deputati alla gestione dei servizi. Intende assicurare la congruenza tra le diverse opere in programma e soprattutto definire la loro priorità e ammissibilità sulla base della valutazione del loro impatto sul territorio oltre che sugli obiettivi di funzionalità della rete, per i quali rinvia ai piani di settore.

Rinvia a forme di intese di tipo negoziale e cooperativo tra autorità pubbliche con diverse competenze funzionali e territoriali. Ma impone come sfondo la razionalità delle soluzioni rispetto ad una visione condivisa dei futuri assetti del territorio regionale , definita verso l'alto da intese con lo Stato centrale e verso il basso con le Province.

E' dunque un atto di natura flessibile e processuale, e non un piano struttura rigido e a tempo indeterminato.

Momento centrale del quadro di coerenza è per le diverse reti la attribuzione di responsabilità ai tre livelli di governo del territorio, alla luce anche delle importanti innovazioni che caratterizzano l'attuale fase di revisione della legge costituzionale e dei nuovi poteri riconosciuti alle regioni.

Compito del PIT è in particolare di classificare le infrastrutture di livello regionale e le altre imputabili alle Province e ai Comuni.

Il PIT diventa anche la cornice per individuare i fabbisogni aggregati di infrastrutture a livello regionale e sovralocale. A questo scopo si avvale del *Bilancio delle Infrastrutture* , uno strumento di ascolto delle domande e di verifica della consistenza dello stock esistente che verrà approfondito nei suoi contenuti e procedure durante la seconda fase di costruzione del Piano.

In fase preliminare, è possibile avanzare prime ipotesi sullo sviluppo delle reti di viabilità e ferroviarie, rinviando alle fasi successive gli approfondimenti e le indicazioni per le altre reti.

1. La grande viabilità.

Il PIT individua le strade statali a valenza regionale che potrebbero venire in futuro trasferite alla Regione, e le altre che mantengono una valenza interregionale e nazionale.

A questo scopo valuta il ruolo territoriale e urbano assunto dalle strade esistenti e in previsione.

In linea di massima il PIT recepisce lo schema di assetto della grande viabilità introdotto dal Piano Regionale dei Trasporti (D.A. n.213 del 3.10.94), in particolare per ciò che concerne la prevista innervatura delle principali fondovalle trasversali (E78, SS76, SS77) con la direttrice longitudinale interna E45 Orte-Cesena e Flaminia, che contribuisce a riequilibrare l'attuale penetrazione alle Marche fortemente sbilanciata sulla direttrice costiera.

Tuttavia pone un problema di priorità, dal momento che la eccessiva lentezza nel completamento dei collegamenti trasversali finisce con assecondare la tendenza a caricare i grandi flussi di entrata e uscita dalla regione sulla autostrada adriatica.

Inoltre prevede la attribuzione di un diverso significato della pedemontana, non più collettore viario di traffici intervallivi ma piuttosto direttrice integrata strada-ferro-corridoio verde e nodi di servizio a supporto del sistema dei parchi appenninici del quadro del progetto Appennino Parco d'Europa.

Infine pone il problema di una ridefinizione del ruolo della SS16 Adriatica, ormai sempre più connotata come viabilità urbana e territoriale piuttosto che come direttrice di mobilità interregionale.

2. Ferrovie

Analogamente per quanto previsto per il sistema della grande viabilità, il PIT propone di articolare la rete ferroviaria di interesse nazionale e interregionale, e quella di interesse regionale e urbano.

L'obiettivo è di rilanciare il trasporto ferroviario a servizio dei sistemi territoriali sovralocali, concepito come forma di Trasporto Rapido Vallivo e Costiero (vedi par. 2.5.1.b).

Più in generale, in una prospettiva di riqualificazione ecosostenibile del territorio urbanizzato più densamente, il PIT propone di riorganizzare le strutture insediative a partire dalla utilizzazione massima delle stazioni ferroviarie assunte come nodi intermodali catalizzatori di funzioni urbane e attivatori di benefici effetti di riqualificazione urbana e territoriale.

Le conseguenze di questo approccio orientato verso il primato del trasporto pubblico su ferro (e su gomma) sono rilevanti, e investono la stessa natura dei Programmi di Riqualificazione Urbana e Programmi Integrati di Intervento che vengono promossi dai Comuni in applicazione della L.N.n.179 del 1992. Saranno infatti da preferire i Programmi che contribuiscono alla ristrutturazione e al potenziamento delle reti di trasporto pubblico, integrando politiche di settore e politiche urbane e favorendo il coinvolgimento dei capitali privati nel finanziamento delle opere di interesse pubblico.

2.5.3. Attrezzature e servizi regionali

Il PIT ha il compito di localizzare i nodi di servizio di livello regionale e sovraregionale, concorrendo con i Comuni e le Province a promuovere la loro realizzazione in forma concertata.

Al riguardo va osservato che le Marche, pur ricche di imprenditorialità diffusa, appaiono singolarmente carenti di una efficiente armatura di servizi alle imprese di livello superiore. Inoltre scarseggiano le occasioni per promuovere l'innovazione, per il ritardo delle strutture quali parchi scientifici e tecnologici. Né sono individuabili significativi centri di eccellenza per i servizi rari, e sottodimensionati appaiono perfino gli spazi per promuovere il trasferimento del know-how marchigiano verso i Paesi oggetto delle esportazioni e per organizzare un adeguato marketing delle risorse regionali.

Peraltro in questa fase del piano non si è ancora in grado di valutare il fabbisogno di nuovi spazi per la direzionalità, per gli affari, per la ricerca applicata e per la esposizione del saper fare marchigiano e più in generale delle altre grandi attrezzature che hanno un valore strutturante per il territorio regionale, come gli ipercentri commerciali o i grandi centri del tempo libero.

Tuttavia è possibile fin d'ora anticipare alcuni *requisiti prestazionali* a cui dovrebbero essere sottoposte le loro future localizzazioni.

Assumendo come variabile determinante la possibilità di accesso attraverso il trasporto pubblico su ferro e su gomma, si possono infatti mettere a confronto i *profili di accessibilità* per le diverse classi di aree esistenti con i *profili di mobilità* richiesti dal tipo di attrezzatura considerato.

Se l'obiettivo è di dare sostanza al principio da tutti invocato della ecosostenibilità e dunque si vuole contenere la crescita degli spostamenti privati su gomma a favore di quelli pubblici, si dovranno imporre normativamente alcune condizioni di congruenza tra un profilo di accessibilità preferito e la tipologia di attrezzatura prevista.

Ad esempio, si potrà imporre che alcune attrezzature che fungono da forti attrattori di mobilità per la quantità di visitatori previsti debbano obbligatoriamente localizzarsi in aree vicine ad un nodo della rete di trasporto pubblico regionale, oltre che alla rete di viabilità urbana e territoriale.

Al tempo stesso, si potranno individuare le attrezzature per le quali è determinante il modo di accesso su gomma per il traffico privato, e conseguentemente definire i requisiti di localizzazione come la vicinanza ad uno svincolo della rete di viabilità regionale o sovralocale e la disponibilità di una ampia area per lo stazionamento.

2.5.4. Ambienti della storia e della natura

Si è già osservato come la ricchezza e la diffusione del

patrimonio storico e ambientale delle Marche debba essere considerata una risorsa di grandi potenzialità anche per il futuro della economia, impegnando la Regione a promuovere una decisa politica di tutela e valorizzazione oltre le pur significative conquiste del Piano Paesistico e Ambientale Regionale.

Il PIT propone di uscire dalla concezione puntuale o areale dei luoghi di interesse storico, ambientale e paesaggistico a favore di una loro reintegrazione in trame continue e reticolari distribuite su tutto il territorio regionale.

Il connettivo che mette in rete i singoli episodi sarà fatto di relazioni fisiche e funzionali, di *greenway* intese come canali integrati di storia e di natura che alle diverse scale disegnano l'architettura dello spazio regionale e locale. Ma anche di relazioni immateriali, come quelle che possono collegare i siti della cultura attraverso le reti telematiche accessibili al pubblico.

Ciò che è importante è che il telaio degli ambienti della storia e della natura non venga considerato come spazio separato e residuale rispetto a quelli dove si dispiega il mutamento e la vitalità dei processi di sviluppo della regione. Al contrario, dovrà assumere il difficile compito di conferire condizioni di qualità anche ai territori urbanizzati della contemporaneità, per quanto rimane possibile dopo gli anni della proliferazione insediativa e della "città diffusa" che sembra nascere proprio in opposizione ai principi che hanno regolato la costruzione della città storica. E in particolare dovrà dettare le condizioni di congruenza e di ammissibilità alle altre forme di occupazione del suolo, allo scopo di evitare non solo la compromissione fisica ma anche la perdita di senso che costituisce il rischio più grave per la conservazione dei segni del passato.

All'interno di questa impostazione spetta al PIT individuare i biocanali e le *greenway* che integrano le previsioni del PPAR vigente per la connessione dei grandi spazi verdi e parchi di scala regionale. E spetta alle Province e ai Comuni completare il disegno della grande rete verde regionale arricchendolo delle articolazioni locali e delle penetrazioni all'interno delle città esistenti.

Questa politica di reintegrazione a sistema dell'insieme di beni culturali e ambientali della regione fa da sfondo alle necessarie azioni di settore, che riguardano le singole componenti, e in particolare:

- il *recupero dei centri storici minori*, per i quali l'esperienza di Eurovillages può costituire un utile modello di riferimento;
- la *valorizzazione dei tracciati viari storici*, per itinerari quali la Flaminia antica riconosciuti anche nelle intese interregionali Marche-Umbria-Lazio;
- la attuazione del programma-obiettivo "*beni culturali*" del PRS;
- la attuazione del programma-obiettivo "*aree protette*" del PRS.

Ma la proposta che avanza il PIT è soprattutto di consi-

derare l'infrastruttura ambientale dei corridoi ecologici e delle greenway come opere pubbliche, quindi regolate secondo le logiche di programmazione, realizzazione e gestione delle opere pubbliche.

In questa prospettiva, il PIT prevede che nel prossimo futuro la rete dei corridoi ambientali dovrà venire rappresentata nelle carte geografiche al pari delle reti viarie e ferroviarie, a testimonianza del valore che si intende attribuire a questa importante azione di strutturazione del territorio regionale.

2.5.5. Territori fragili

Un tema di grande rilevanza per la Regione Marche è la strategia da adottare nei confronti dei territori che sono fragilizzati dai processi economici in corso e dai processi ambientali che ne sono in qualche modo conseguenza.

a. Fragilità economiche

La ridotta produttività degli investimenti nelle aree interne, in particolare nelle aree montane e alto collinari, ha trasferito altrove capitali e popolazioni, mettendo in crisi equilibri secolari e indebolendo l'azione di manutenzione ambientale praticata con successo nel passato dalle comunità insediate.

E' l'agricoltura che più ha sofferto delle profonde mutazioni della economia contemporanea, che portano contemporaneamente all'abbandono di ampi territori collinari e alla sovrautilizzazione di pochi altri territori sottoposti a moderne tecnologie di sfruttamento intensivo. E i paesaggi straordinari modellati dalla storia oltre che dalla natura cominciano a mostrare le ferite e i segni dell'incuria provocati dalla dissoluzione degli equilibri tra uomo e ambiente da cui sono nati.

Tuttavia i territori che sono fragili per l'economia della produzione primaria e secondaria possono diventare al contrario attrattivi per il turismo e per il tempo libero, richiamati proprio dalla qualità delle condizioni ambientali e del paesaggio sfuggito alle manomissioni della contemporaneità. Ed è questo il caso della montagna e dei territori dell'interno in via di abbandono, i quali stanno riscoprendo una inedita domanda di uso e quindi di investimenti di capitali esterni che possono finalmente invertire la tendenza alla marginalità.

Nella nuova economia dei consumi acquista infatti un ruolo sempre più rilevante l'offerta di qualità, e le aree montane e collinari interne - ricche di risorse ad elevata qualità - possono candidarsi ad assumere un nuovo ruolo nella geografia dello sviluppo regionale. Condizione indispensabile perché questo avvenga è che si sappia suscitare una forte progettualità ad opera degli stessi protagonisti potenziali del riscatto delle aree interne, le comunità ancora insediate e i loro organismi rappresentativi.

Pur rinviando alle scelte del PRS e dei Piani di settore che per questo tipo di problemi, appaiono ben più incisive di quelle praticabili con la pianificazione territoria-

le, il PIT intende contribuire a questa prospettiva in diversi modi.

In particolare si propone di:

- individuare, di concerto con i PTC provinciali, *le principali funzioni pertinenti* rispetto alla natura e alle potenzialità di questi particolari ambienti locali, e incentivare di conseguenza le molteplici occasioni di sviluppo che appaiono congruenti con le funzioni prefigurate;
- prevedere *una azione di infrastrutturazione leggera* che, compatibilmente con le istanze della sostenibilità ambientale, consenta di elevare le condizioni di accessibilità fisica e di vivibilità locale, ricorrendo anche alle moderne tecnologie telematiche per la erogazione di servizi e per il lavoro a distanza;
- offrire il contesto per promuovere credibili *progetti locali di sviluppo* da recepire nel piano e da valorizzare con il sostegno dei fondi comunitari.

Queste diverse possibilità vanno inquadrate all'interno di una forma processuale e aperta che consente di aggiornare continuamente le previsioni del piano.

b. Fragilità ambientali

Per fronteggiare la endemica esposizione al rischio di dissesti idrogeologici a cui la regione è vulnerabile per la propria struttura geomorfologica e ambientale ma anche per la irrazionalità di alcuni processi di uso antropico, *il PIT propone di considerare la difesa del suolo al pari delle altre reti infrastrutturali convenzionali.*

In particolare propone le seguenti misure:

- approfondire la conoscenza della fragilità del territorio regionale avviando *l'aggiornamento dei vincoli idrogeologici* spesso obsoleti che già coprono circa 400.000 ettari e che in futuro dovrebbero essere estesi anche ad altre aree a rischio di dissesto;
- emanare regole e direttive per un corretto uso del suolo nei territori esposti al rischio di frane, alluvioni, erosione e altri rischi di calamità, in particolare *definendo di concerto con i PTC provinciali i criteri attraverso cui valutare preventivamente l'impatto territoriale e ambientale degli interventi;*
- contribuire a individuare, di concerto con le amministrazioni interessate *il piano degli interventi strategici per la difesa preventiva del suolo* in aree a maggior rischio integrandolo con le altre previsioni della pianificazione del territorio;
- incentivare le possibili *delocalizzazioni di manufatti, infrastrutture e altri usi del suolo meno difendibili nelle situazioni di più elevato rischio di calamità*, e sperimentare il ricorso a meccanismi di difesa indiretta, anche di tipo assicurativo, per le altre situazioni a minor rischio.

2.5.6. Territori a forte frequentazione

Problemi di natura opposta si pongono per i territori sottoposti ad un eccesso di frequentazione, per i quali occorre promuovere opportune strategie di

decongestionamento e riqualificazione delle strutture esistenti.

Nel caso delle Marche sono i territori del turismo costiero ma anche i territori delle maggiori valli fluviali dove sono andati addensandosi recentemente i processi di sviluppo urbano e produttivo.

a. La costa

Per il turismo costiero, una valenza tutto sommato ancora non sufficientemente esplorata nella economia regionale, il PIT propone una decisa iniziativa di riqualificazione che apra verso segmenti di domanda più evoluta economicamente e culturalmente, e meno distruttiva nei confronti dell'ambiente.

E' del resto ormai in esaurimento l'onda lunga della edificazione residenziale e della offerta di risorse elementari ormai disponibili del resto a prezzi più convenienti in altre località del Mediterraneo. Diventa oggi possibile indirizzare le politiche del turismo verso obiettivi di qualità dopo gli anni della crescita solo quantitativa.

Qualità del turismo vuol dire qualità dei servizi e delle strutture ricettive e soprattutto qualità dell'ambiente. E vuol dire anche integrazione efficace dei diversi fattori che nel loro insieme definiscono la reale produttività delle imprese e il successo del territorio: ricettività, accessibilità, attrattività delle mete e disponibilità di servizi. Solo a queste condizioni è possibile rilanciare una offerta attrattiva e in grado di competere con altre mete adriatiche e mediterranee.

Il PIT dunque, in conformità con gli indirizzi del PRS, propone di considerare prioritaria la strategia di riqualificazione integrata della costa, mettendo in valore la diversità degli ambienti locali che la caratterizzano e privilegiando comunque lo sviluppo ecosostenibile.

In particolare propone le seguenti strategie:

- approfondire la *conoscenza delle situazioni di insostenibilità ambientale* che devono essere affrontate con soluzioni congiunte dal PIT, dal PTC provinciale e dai PRG comunali;
- incentivare il *decentramento dei detrattori ambientali e delle altre attività incongrue* con l'obiettivo della riqualificazione turistica e insediativa della costa. A questo riguardo vanno in particolare studiate misure integrate sul sistema della mobilità su ferro e su gomma, finalizzate alla delocalizzazione verso la prima fascia collinare di campeggi, di altre strutture di ricettività e di impianti a servizio del turismo balneare e verso opportune aree dell'interno delle strutture industriali incompatibili;
- promuovere la *rigenerazione ambientale della fascia litoranea*, mirando a migliorare lo stato delle spiagge, a ripristinare laddove possibile il paesaggio originario e comunque a estendere per quanto possibile la rinaturalizzazione dell'esistente. Un contributo determinante in questa prospettiva può provenire dal *riuso delle aree del demanio marittimo*, per il quale il PIT propone una esplicita finalizzazione del piano di settore di

cui all'art.6 della legge 494/93;

- regolare la *formazione di nuove centralità*, evitando l'eccessivo appesantimento dovuto alle grandi strutture commerciali e produttive e facilitando invece lo sviluppo di strutture ad elevata qualità e di veri e propri *poli di eccellenza* per il tempo libero e per i servizi al turismo. A questo scopo dovranno venire considerate con grande attenzione le opportunità esistenti nel retroterra dei porti turistici, che da attrezzature separate dovranno diventare quanto più possibile cerniere di snodo tra le percorrenze marittime anche transfrontaliere e le città marchigiane.

b. La città diffusa

Il PIT valuta come risorsa la diffusione degli insediamenti che da sempre caratterizza il territorio marchigiano. Tuttavia, al fine di fronteggiare i problemi posti dalle recenti trasformazioni in particolare lungo le principali fondovalle, dove i processi di sviluppo rischiano di confliggere con l'obiettivo di salvaguardia dell'ambiente, propone di razionalizzare la struttura insediativa che qui emerge ricorrendo a una strategia concertata con il PTC provinciale. Si tratta di mantenere la ricchezza dei policentrismi e la felice condizione di un uso allargato dell'intero territorio abitato, contrastando però le tendenze alla fragilizzazione degli equilibri ecologici e delle risorse primarie dell'acqua, del suolo e dell'aria.

In particolare propone le seguenti strategie:

- approfondire la *conoscenza dei sovraccosti di funzionamento dei servizi pubblici* dovuti ad una eccessiva dispersione delle utenze e alla difficoltà di ripianare i deficit con i soli strumenti della finanza locale;
- individuare gli interventi strategici per elevare la efficacia e la produttività delle reti infrastrutturali esistenti e in programma, e in particolare incentivando la *formazione di corridoi di trasporto pubblico intensivo su ferro e su gomma* concepiti come catalizzatori della riorganizzazione insediativa;
- migliorare la qualità dei sistemi ambientali attraverso la *formazione di corridoi integrati di storia e natura* (le greenway introdotte al punto 2.5.4.) da realizzarsi in particolare lungo le fasce fluviali e lungo i versanti collinari recuperando gli insediamenti storici esistenti;
- assecondare lo *sviluppo di nuove centralità*, privilegiando la localizzazione di servizi e di attrezzature di scala sovralocale e regionale in prossimità dei nodi delle grandi reti di mobilità pubblica e privata e in particolare laddove è possibile realizzare interconnessioni tra le diverse reti (vedi punto precedente 2.5.2.);
- garantire la compatibilità tra istanze della produzione e istanze di salvaguardia ambientale attraverso regole e norme da far osservare nei piani locali.

2.5.7. Territori transregionali

La apertura alle regioni confinanti e più in generale alle regioni transfrontaliere costituisce uno dei temi qualificanti del PIT, che riconosce l'importanza di consolidare le reti di interdipendenza tra ambienti locali interni alla regione e grandi circuiti sovregionali.

Il PIT assume come risorsa la disponibilità di territori di frontiera tra diverse realtà interne ed esterne all'Italia, e propone di valorizzarne le potenzialità attraverso una strategia di intese programmatiche su previsioni che interessano la pianificazione territoriale e, quando possibile, anche di stesura condivisa di momenti comuni ai diversi piani regionali.

Rinviando alla individuazione dei temi di interesse reciproco attraverso tavoli di scambio tra PIT regionali, si possono mettere fin d'ora in evidenza alcuni temi di possibile cooperazione tenendo presente anche le intese stipulate dalla Regione Marche con la Regione Umbria e con la Regione Abruzzo, nonché le recenti intese tra le regioni dell'Italia centrale.

In particolare il PIT propone come temi di possibile approfondimento prioritario:

- lo *sviluppo della direttrice Ancona-Perugia*, che coinvolge non soltanto le politiche di potenziamento della viabilità e dei trasporti, ma anche quelle della integrazione tra i distretti produttivi, della tutela congiunta dei varchi appenninici, della distribuzione dei servizi alle imprese e servizi pubblici di livello sovralocale;
- lo *sviluppo della microregione tra Ascoli e Teramo*, che mette in gioco anch'esso problemi di collegamento viario e di trasporto, di integrazione tra distretti produttivi che hanno origine comune nell'antecedente della Cassa del Mezzogiorno, di offerta complementare di servizi alle imprese e servizi pubblici, e soprattutto di integrazione tra le politiche di valorizzazione del comprensorio della Laga e del Tronto;
- lo *sviluppo del Montefeltro*, che va inquadrato certamente in una logica sovraregionale sia per i collegamenti alla grande viabilità sia per le correnti di scambio economico e turistico a cui può attingere soprattutto dalla parte della costa adriatica;
- lo *sviluppo della direttrice Tolentino-Foligno*, che riguarda il potenziamento del collegamento viario, la tutela del valico appenninico, la integrazione dei distretti produttivi marchigiani e umbri.
- nell'ambito delle relazioni transfrontaliere, il PIT propone il potenziamento dei collegamenti con la sponda balcanica, e lo sviluppo di funzioni di servizio che contribuiscano a elevare la qualità delle scambi economici e culturali con i Paesi dell'Est.

2.6. I cantieri progettuali del P.I.T.

Il PIT, insieme alla visione di guida per il futuro e alle strategie di integrazione tra i diversi settori di intervento su temi di interesse prioritario, individua alcune azioni progettuali di valenza strategica per il riassetto dello spazio regionale.

Tali azioni, definite "cantieri progettuali" a testimonianza della volontà di renderne rapidamente operative le ricadute sul territorio marchigiano, muovono dalla proposta di sviluppare la grande infrastrutturazione del territorio nella sua accezione allargata di occasione per la riorganizzazione dello spazio e la integrazione di opere funzionali di diversi settori, dalla mobilità all'ambiente.

I cantieri progettuali vengono lanciati dalla Regione

nell'ambito degli studi per il PIT, ma rinviando al processo di copianificazione e condivisione delle scelte con le Province, i Comuni e le altre amministrazioni di volta in volta interessate, coerentemente con il metodo che il PIT propugna. La individuazione dei temi di progetto diventa il primo momento, al quale dovrebbe far seguito la istituzione di "tavoli delle progettualità condivise".

I cantieri progettuali investono i grandi segni della natura e della storia del territorio marchigiano, e sono mirati a far emergere caratteri rilevanti della struttura ambientale e insediativa.

Le proposte muovono da una prospettiva di fondo che esprime una precisa opzione del PIT: *considerare i progetti delle infrastrutture e le opere funzionali come progetti e opere territoriali*, cioè trattate come occasioni per organizzare meglio il funzionamento dei territori e il loro uso complessivo da parte delle comunità insediate e da parte degli altri utenti dello spazio regionale.

Inoltre, per il modo in cui è stato concepito il PIT, piano che incentiva la cooperazione soprattutto tra i soggetti di governo del territorio - regione - province e comuni - chiamati a condividere le responsabilità di scelta ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, le proposte si configurano come "identificazione di progetti al loro stato nascente", anche se recepiscono talvolta idee già sul tappeto.

CP1. Corridoio Ambientale Appenninico

Obiettivi

Il progetto rinvia agli Indirizzi di fondo prefigurati, e in particolare a:

- Valorizzazione delle qualità ambientali
- Inserimento dello spazio regionale nel contesto europeo
- Riduzione degli squilibri regionali

Inoltre rinvia agli Obiettivi prioritari:

- O2 - Potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati
- O3 - la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale
- O4 - la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura
- O5 - il consolidamento dei territori fragili
- O7 - lo sviluppo dei territori transfrontalieri

Obiettivo specifico del "Corridoio Appenninico" è di contribuire a portare a sistema un insieme di ambienti locali della montagna dotati di elevate qualità locali e al tempo stesso di proiettarli nel circuito globale europeo nell'ambito della iniziativa APE "Appennino Parco d'Europa".

In particolare si propone di *potenziare il telaio di infrastrutturazione* al piede dell'Appennino umbromarchigiano, integrando tre reti: della viabilità, rifunzionalizzando il progetto della Pedemontana; della ferrovia, riproponendo un ruolo di servizio al turismo

alla Tolentino -Fabriano-Pergola; del corridoio ambientale ricollegando con una struttura continua i parchi e le aree protette esistenti e programmate.

L'infrastrutturazione di questa direttrice prevede anche la localizzazione di servizi e attrezzature a supporto del sistema dei parchi.

Analisi e proposte

Sta maturando la convinzione che la dorsale appenninica marchigiana deve trovare un suo cammino di sviluppo che esalti le risorse disponibili e le attitudini delle popolazioni locali, da sempre capaci di assicurare un corretto rapporto con l'ambiente e la sua manutenzione.

All'interno di visione per il futuro di grande territorio verde con una sua economia e cultura legata alla valorizzazione dell'ambiente, si riconosce che le politiche di salvaguardia e sviluppo non possono riguardare solo alcune aree che a vario titolo sono state riconosciute e vincolate dallo Stato come Parchi nazionali e Riserve e dalla Regione come Parchi Naturali e Zone protette dal PPAR. Devono invece investire l'intero spazio della dorsale, *concepito come un sistema interconnesso di ambienti locali dotati di specifiche identità e caratterizzati da specifici cammini di sviluppo potenziali*.

Il Progetto APE, riportato alla Regione Marche diventa lo strumento per promuovere le potenzialità di sviluppo dei singoli ambienti locali e soprattutto di garantire la continuità anche fisica delle relazioni, configurando una rete integrata di sistemi locali e di biocanali a scala regionale.

Il progetto funge da quadro di coerenza per molteplici iniziative, raccordandosi anche con il Programma "Appennino verde" che sta interessando le regioni Toscana ed Emilia Romagna, per estendersi anche alle Marche e all'Umbria fino a coprire l'intero Appennino centrale nella incentivazione delle offerte per un "turismo verde" che è sempre più richiesto dal mercato.

In particolare il Progetto ipotizzato dal PIT Marche prevede di *istituire un fascio di canali ambientali e infrastrutturali* che assicurano la connessione tra gli ambienti locali, e che consentono di posizionare correttamente i varchi e gli accessi al sistema della dorsale. Sono inoltre previsti approfondimenti per politiche integrate di valorizzazione turistica e ambientale su *territori di confine* con le regioni limitrofe, che rinviano dunque ad un accordo operativo per promuovere azioni di sviluppo congiunte.

Il corridoio così configurato si estende da Ascoli fino al Montefeltro, attraversando il sinclinorio camerte e risalendo nel Montefeltro fino alla intersezione con la E45 a Sarsina. Si tratta di un corridoio a valenza interregionale, che si spinge fino ai piedi dei monti della Laga, del Gran Sasso, della Maiella, per concludersi nel Parco nazionale d'Abruzzo.

Il corridoio assume come infrastruttura complementare

e di scala superiore la grande direttrice che dal Molise e dall'Abbruzzo risale lungo la SS 17 e poi attraverso Rieti e Terni si immette sulla Flaminia fino a Fano.

CP 2. Corridoi vallivi integrati

Obiettivi

Il progetto fa capo agli indirizzi di fondo prefigurati, e in particolare a:

-Valorizzazione delle qualità ambientali.

Inoltre sviluppa gli obiettivi prioritari:

- O1 - la coesione dei sistemi territoriali sovralocali
- O2 - il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati
- O3 - la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale
- O4 - la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura
- O5 - il consolidamento dei territori fragili
- O6 - il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione

Si tratta di dimostrare la compatibilità tra sviluppo produttivo e salvaguardia dell'ambiente, promuovendo in forma paradigmatica le strategie di riqualificazione e di rinaturalizzazione dei territori investiti da intensi processi di trasformazione insediativa determinati dalla crescita industriale e dalla realizzazione di importanti infrastrutture per la mobilità.

A questo scopo il PIT propone di sperimentare i possibili modi di praticare la rigenerazione ambientale in funzione dei diversi contesti di degrado generati dagli insediamenti e dalle infrastrutture. La formazione di corridoi ambientali consente anche di promuovere il recupero dei centri storici e anche dei segni di permanenza più deboli che tuttavia hanno avuto un ruolo importante nella costruzione del territorio.

Analisi e proposte

La ricerca di politiche di sviluppo ecocompatibile riguarda in primo luogo il recupero delle aree degradate, eredità di una fase della trasformazione del territorio marchigiano guidata da logiche di crescita non governata e responsabile di pesanti effetti sull'ambiente.

Il recupero non può venire affidato soltanto all'uso di nuove tecnologie di produzione, o alla bonifica delle situazioni di maggiore inquinamento, o ancora alla riorganizzazione del sistema di smaltimento dei rifiuti liquidi e solidi. Più in generale investe i rapporti tra assetti insediativi, assetti infrastrutturali, assetti ambientali, e dunque a politiche territoriali capaci di trovare nuovi equilibri tra forme di uso del suolo e processi ambientali.

Una situazione di particolare interesse per sperimentare azioni di recupero promosse dalla Regione di concerto con Province e Comuni riguarda i territori vallivi dove

si sono accumulati in modo più intenso i processi produttivi e le opere infrastrutturali necessarie a migliorare la mobilità di merci e persone. Qui la razionalità di uso del territorio dettata dalla produzione industriale della piccola e media impresa ha relegato l'ambiente a fattore residuale, capitale fisso sociale da sfruttare quanto più possibile per ridurre i costi produttivi.

Ebbene proprio qui deve partire l'azione di riscatto dell'ambiente, in particolare introducendo la nozione di *infrastruttura verde* che viene equiparata a tutti gli effetti alle altre opere pubbliche che servono alla funzionalità del territorio.

Il Progetto "Corridoi integrati" propone di agire sui territori vallivi affiancando biocanali di rigenerazione ambientale alle viabilità a scorrimento veloce esistenti. Individuando i diversi contesti che articolano il rapporto tra infrastruttura viaria, ferroviaria, biocanali e insediamenti attraversati diventa possibile mettere a punto soluzioni di intervento che volta per volta inverano il principio di sostenibilità ambientale nelle organizzazione degli assetti territoriali marchigiani.

Campo di applicazione sono le valli del Metauro, dell'Esino, del Chienti, del Tronto, tutte segnate da cospicue presenze industriali e tuttavia ancora con significativi margini di disponibilità di aree per azioni di rigenerazione ambientale.

Queste valli risultano paradigmatiche anche delle possibilità di ristrutturare la linea ferroviaria, contribuendo ad un nuovo assetto della mobilità e del trasporto conforme agli obiettivi della sostenibilità ambientale.

CP 3. Facciata litoranea

Obiettivi

Il progetto assume gli indirizzi di fondo prefigurati e in particolare:

- Valorizzazione delle qualità ambientali
- Elevazione della efficienza funzionale del territorio regionale
- Inserimento nello spazio europeo.

Inoltre fa riferimento ai seguenti obiettivi prioritari:

- O3 - la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale
- O4 - la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura
- O6 - il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione
- O7 - lo sviluppo dei territori transfrontalieri

Il progetto del PIT propone di riqualificare lo spazio litoraneo agendo sulle aree di maggiore trasformabilità su cui è possibile applicare le strategie di rilocalizzazione dei detrattori ambientali e di rinaturalizzazione degli spazi più degradati.

Investe soltanto le politiche della mobilità e dei trasporti trattate in modo complementare a quelle previste nell'ambito dello studio di fattibilità del "Corridoio adriatico". Diventa anche la sede per valutare le possibili

integrazioni tra le attrezzature legate alle vie d'acqua e le città e i territori serviti, aprendo nuove prospettive alle economie locali.

Analisi e proposte

Il progetto Facciata litoranea offre l'occasione di ripensare globalmente l'uso dello spazio costiero e dei principali nodi di scambio tra mare e terra, mirando al potenziamento delle loro funzioni, al collegamento con le infrastrutture di terra e alla integrazione con le funzioni urbane esistenti.

In particolare il progetto prevede di:

- incentivare il *decentramento dei detrattori ambientali e delle altre attività incongrue* con l'obiettivo della riqualificazione turistica e insediativa della costa. A questo riguardo suggerisce misure integrate sul sistema della mobilità su ferro e su gomma, finalizzate alla delocalizzazione verso la prima fascia collinare di campeggi, di altre strutture di ricettività e di impianti a servizio del turismo balneare e verso opportune aree dell'interno delle strutture industriali incompatibili;
- promuovere la *rigenerazione ambientale della fascia litoranea*, mirando a migliorare lo stato delle spiagge, a ripristinare laddove possibile il paesaggio originario e comunque a estendere per quanto possibile la rinaturalizzazione dell'esistente. Un contributo determinante in questa prospettiva può provenire dal *riuso delle aree del demanio marittimo*, per il quale il PIT propone una esplicita finalizzazione del piano di settore di cui all'art.6 della legge 494/93;
- regolare la *formazione di nuove centralità*, evitando l'eccessivo appesantimento dovuto alle grandi strutture commerciali e produttive e facilitando invece lo sviluppo di strutture ad elevata qualità e di veri e propri *poli di eccellenza* per il tempo libero e per i servizi al turismo. A questo scopo considera con grande attenzione le opportunità esistenti nel retroterra dei porti turistici, che da attrezzature separate dovranno diventare quanto più possibile cerniere di snodo tra le percorrenze marittime anche transfrontaliere e le città marchigiane.

CP 4. Internodi centrali

Obiettivi

Il progetto rinvia agli indirizzi di fondo prefigurati, e in particolare a:

- Elevazione della efficienza funzionale del territorio regionale
- Inserimento nello spazio europeo.

Inoltre assume i seguenti obiettivi prioritari:

- O1 - la coesione dei sistemi territoriali sovralocali
- O2 - il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati
- O3 - la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale
- O6 - il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione
- O7 - lo sviluppo dei territori transfrontalieri

Attraverso questo progetto, il PIT propone di *migliorare la interconnessione tra porto di Ancona, aeroporto di Falconara e interporto di Jesi, e le stazioni ferroviarie esistenti e di progetto, considerandoli come poli da integrare nelle loro interdipendenze funzionali reciproche, ma soprattutto nelle loro relazioni con il territorio circostante.*

Analisi e proposte

La attuale situazione del porto di Ancona, dell'aeroporto di Falconara e dell'Interporto di Jesi in corso di realizzazione risente evidentemente di un mancato coordinamento delle politiche di interconnessione tra le diverse modalità di trasporto e comunicazione. Si tratta di operare un salto di scala superando la settorialità degli approcci e considerando finalmente le tre attrezzature come un sistema integrato ad elevata efficienza nel collegare le Marche con l'esterno.

Ma non è sufficiente lavorare soltanto sullo sviluppo integrato delle intermodalità. Occorre cogliere tutte le potenzialità di rapporto tra i luoghi delle infrastrutture e i luoghi urbani, assumendole a pieno titolo come attrezzature territoriali, capaci di contribuire potentemente alla strutturazione di nuovi e più moderni assetti insediativi.

Si pone il problema di una più efficace integrazione dei tre nodi con il contesto territoriale e urbano. E soprattutto si pone il problema di ridurre l'elevato rischio ambientale dovuto alla presenza del polo di raffinazione degli idrocarburi a Falconara Marittima.

Per affrontare adeguatamente il problema occorre predisporre un tavolo di concertazione rappresentativo dei molteplici e complessi aspetti in gioco, e avviare un "progetto d'area" che avrà il compito di trovare la soluzione con gli effetti di strutturazione territoriale più netti, oltre che essere sostenibile ambientalmente, fattibile economicamente e socialmente, e più coerente con una visione condivisa del futuro di quest'area nevralgica per l'intera Regione.

CP 5. *Transregionale 1 : Fabriano Gualdo Tadino*

Obiettivi

Il progetto assume i seguenti indirizzi di fondo prefigurati:

- Elevazione della efficienza funzionale del territorio regionale
- Miglioramento della qualità ambientale
- Riduzione degli squilibri intraregionali più gravi

Inoltre fa riferimento ai seguenti obiettivi prioritari:

- O2 - il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati
- O3 - la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale
- O4 - la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura

- O5 - il consolidamento dei territori fragili
- O7 - lo sviluppo dei territori transfrontalieri

Obiettivo specifico è di promuovere uno sviluppo integrato tra le aree a cavallo dell'Appennino nel versante marchigiano e umbro, a partire dal potenziamento della viabilità di scorrimento veloce previsto tra Fabriano e Gualdo Tadino nel quadro della direttrice Ancona - Perugia.

Analisi e proposte

Il governo della trasformazione dei distretti produttivi ha finora risentito evidentemente dei confini amministrativi esistenti, anche se esistono significative relazioni di interdipendenza tra le aree disposte ai piedi degli opposti versanti della montagna appenninica.

Del resto fino ad oggi gli Appennini sono stati visti soprattutto come problema di attraversamento, e non come di sviluppo di una economia che ha notevoli caratteri di similitudine pur tra regioni diverse.

Il progetto propone di utilizzare una grande opera pubblica in programma - il prolungamento della viabilità veloce della Vallesina fino al capoluogo dell'Umbria - per riorganizzare gli assetti territoriali transfrontalieri e per incentivare le relazioni di interdipendenza degli ambienti locali riconoscibili in questo spazio di confine.

Aspetti particolare da studiare congiuntamente tra le due regioni sono anche le soluzioni di attraversamento della catena appenninica in modo da mitigare gli impatti ambientali e soprattutto di non interrompere la continuità dei corridoi ecologici che connettono il sistema dei parchi e delle aree protette delle due regioni.

CP 6. *Transregionale 2 : Ascoli Val Vibrata*

Obiettivi

Il progetto assume i seguenti indirizzi di fondo prefigurati:

- Elevazione della efficienza funzionale del territorio regionale,
- Miglioramento della qualità ambientale
- Riduzione degli squilibri intraregionali più gravi

Inoltre fa riferimento ai seguenti obiettivi prioritari:

- O2 - il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati
- O3 - la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale
- O4 - la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura
- O5 - il consolidamento dei territori fragili
- O7 - lo sviluppo dei territori transfrontalieri

Obiettivo specifico di questo progetto è di promuovere una più stretta integrazione funzionale tra la valle del Tronto e la Val Vibrata, nel quadro di una più complessiva prospettiva di crescita delle relazioni tra l'ascolano e il teramano.

Analisi e proposte

E' da tempo all'ordine del giorno l'annoso problema dei collegamenti tra due territori che non riescono ancora a dare sbocco alle elevate potenzialità di integrazione delle reciproche economie. Anche in questo caso i limiti amministrativi esistenti hanno ostacolato lo sviluppo di iniziative di interesse comune per entrambe le regioni, in particolare per ciò che concerne l'allargamento delle aree di mercato e della produzione. D'altra parte la soluzione al prolungamento della autostrada A24 da Teramo fino alla autostrada A14 adriatica genera importanti ripercussioni sull'ascolano, e più in generale sul modo di entrare nelle Marche da Sud. Sono inoltre in gioco importanti possibilità di integrare le economie turistiche connesse alla valorizzazione dei monti della Laga, e il ruolo della eventuale transcollinare che a partire da Ascoli diventa Corridoio appenninico nelle proposte del PIT.

Le proposte che si avanzano in questa fase riguardano prima di tutto la verifica di coerenza tra le molteplici iniziative che le due regioni e le province stanno elaborando sull'area, al fine di evitare interventi disorganici e contraddittori. Successivamente si dovrebbe definire in modo congiunto tra regioni e province interessate le ipotesi di assetto territoriale più adatte a far funzionare i due distretti come un sistema di scala superiore, con i vantaggi delle possibili sinergie per le reti di servizi alle imprese e alle persone, e delle altre infrastrutture pubbliche.

CP 7. *Transregionale 3 : Rimini – Novafeltria*

Obiettivi

Il progetto assume i seguenti indirizzi di fondo prefigurati:

- Elevazione della efficienza funzionale del territorio regionale
- Miglioramento della qualità ambientale
- Riduzione degli squilibri intraregionali più gravi

Inoltre fa riferimento ai seguenti obiettivi prioritari:
O3 - la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale

O4 - la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura

O5 - il consolidamento dei territori fragili

O7 - lo sviluppo dei territori transfrontalieri

Obiettivo specifico del progetto è di valorizzare il ruolo turistico e culturale del Montefeltro e al tempo stesso contribuire a riqualificare l'offerta turistica della costa riminese, diversificando le mete di attrazione e le possibilità di uso del tempo libero.

Analisi e proposte

Il Montefeltro si presta in modo esemplare a sperimentare politiche di sviluppo fondate sulla qualità del patrimonio storico e ambientale. Conserva infatti ancora integro il suo straordinario paesaggio storico e non cono-

sce quei processi di urbanizzazione diffusa che stanno modificando le forme dell'insediamento nei distretti industriali e turistici delle Marche. Tuttavia non ha saputo ancora far diventare questo patrimonio una risorsa decisiva per un modo di sviluppo alternativo. Eppure ne esistono tutte le precondizioni, a partire dalla vicinanza con i grandi bacini del turismo nella costa romagnola e con le prospettive di sviluppo dei parchi nella montagna appenninica.

Il PIT propone di cogliere l'occasione dei programmi di viabilità e di riqualificazione ambientali previsti per la valle del Marecchia, e di finalizzarli alla valorizzazione della regione turistica e ambientale del Montefeltro .

In particolare segnala la opportunità di valorizzare lo snodo di Novafeltria lungo la Valmarecchia, dove dovrebbe convergere il "Corridoio ambientale appenninico" alla sua confluenza sulla E45 a Sarsina-Mercato. Qui potrebbero localizzarsi i servizi e attrezzature di accesso settentrionale al Corridoio e insieme di appoggio alla direttrice costiera.

