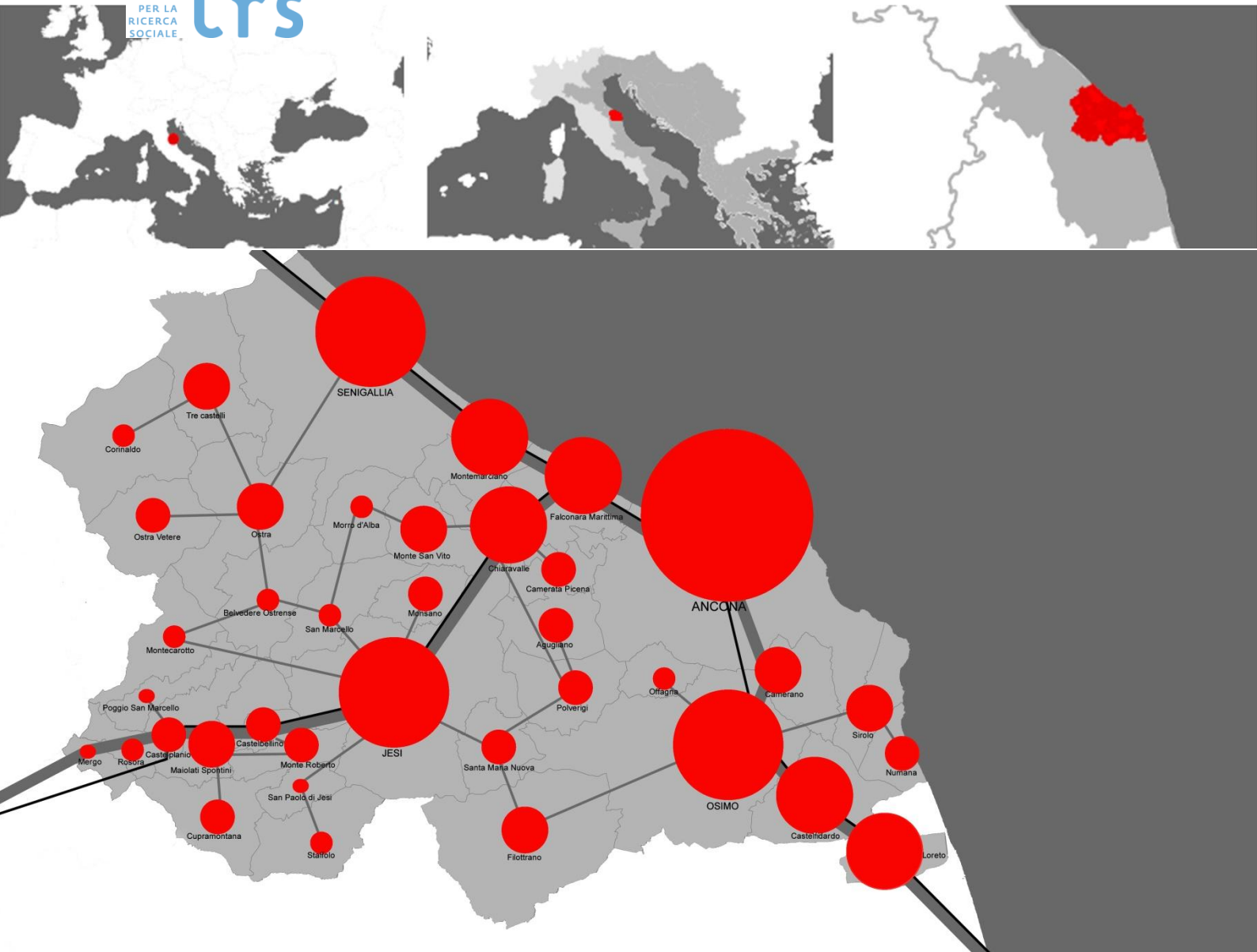


Piano di sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica (A.M.M.A)

Rapporto di Fase 1

 **POLITECNICA**
INGEGNERIA E ARCHITETTURA

ISTITUTO
PER LA
RICERCA
SOCIALE
irs



OPERA ARGOMENTO DOC. E PROG. FASE REVISIONE
AN PS RE01 1 1

CARTELLA:	FILE NAME:	NOTE:	PROT.	SCALA:	
01	ANPSRE01.DWG	1=1	4547		
3					
2					
1	REVISIONE		30/04/2014	ATI	ALAGNA ALAGNA
0	EMMISSIONE		20/03/2014	ATI	ALAGNA ALAGNA
REV.	DESCRIZIONE		DATA	REDATTO	VERIFICATO APPROVATO

Piano di sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica

RAPPORTO FASE 1

INDICE

1. La costruzione di una Strategia territoriale integrata per l'Area Metropolitana Medio Adriatica (AMMA)	4
2. Le politiche nazionali e comunitarie per lo sviluppo urbano integrato e l'eredità del passato ciclo di progettazione nell'area metropolitana medio adriatica	6
3. Dai dossier tematici alla diagnosi territoriale	10
3.1 Area Metropolitana come contesto di supporto al sistema produttivo.	11
3.2 Area Metropolitana come cluster integrato per la logistica.....	26
3.3 Area Metropolitana come fabbrica di sviluppo culturalmente orientato, creatività e turismo	34
3.4 Area Metropolitana come territorio della resilienza	42
3.5 Area Metropolitana come laboratorio per la rigenerazione urbana e l'inclusione sociale.	48
3.6 Fonti	53
3.7 Sintesi diagnostica: la swot	55
Punti di attenzione e idee guida per lo sviluppo dell'area (vision).....	80
4. Linee strategiche di azione	84
APPENDICE	101
Dossier delle buone pratiche	101

1. La costruzione di una Strategia territoriale integrata per l'Area Metropolitana Medio Adriatica (AMMA)

Con la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa fra i Comuni ricompresi nell'ambito di quella che è stata definita Area Metropolitana Medio Adriatica, nel seguito AMMA, si avvia un percorso di costruzione di una strategia territoriale integrata e multisetoriale capace di tradurre gli obiettivi, coerenti con la strategia Europa 2020¹, in azioni concrete e fattibili nel nuovo quadro di programmazione comunitaria 2014-2020.

Già nel 2007 con l'approvazione della Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili, veniva riconosciuta l'importanza del coordinamento a livello locale tra città e zone rurali e anche tra città piccole, medie e grandi e città all'interno di città-regioni e aree metropolitane come fattore decisivo per uno sviluppo sostenibile ed equo².

Nel Protocollo d'Intesa sono indicati gli indirizzi di riferimento per la costruzione della strategia che si tradurrà, attraverso un percorso di concertazione ampia fra gli attori locali, in un vero e proprio progetto di territorio *"inteso come strumento per un'ottimale selezione e concentrazione delle risorse e per la valorizzazione delle eccellenze dell'area vasta, nell'ottica della crescita e della coesione sociale"*.

Se le città sono motore dell'economia, luoghi di connettività, creatività, innovazione, un sistema urbano fatto di città medio-piccole poste a breve distanza fra loro deve imparare a lavorare in modo integrato per fare "massa critica" e potere quindi diventare più competitivo nello scenario globale. Occorre quindi insieme elaborare una visione strategica per il futuro e sperimentare forme di cooperazione territoriale. Questo territorio ha una sua forte apertura internazionale per la elevata dotazione infrastrutturale e per l'appartenere alla Macroregione Adriatico Ionica per la quale l'UE entro il 2014 è impegnata a definire una strategia operativa di cooperazione.

Obiettivo del percorso che si è avviato è dunque quello di definire una strategia per questo territorio (un progetto di territorio metropolitano) e individuare le azioni da perseguire nel breve/medio termine coerenti con il nuovo quadro di programmazione.

La prima fase di attività prevede la redazione di un Documento preliminare da portare alla discussione del partenariato in cui, a partire dalla ricognizione mirata delle caratteristiche dell'area e del contesto di riferimento nelle reti lunghe³, si delinea il posizionamento competitivo (la cosiddetta "vision" verso cui tendere) e le conseguenti azioni strategiche da perseguire.

¹ La strategia Europa 2020 si declina secondo tre priorità: crescita intelligente e cioè fondata sull'economia della conoscenza e sull'innovazione, crescita sostenibile sotto il profilo dell'uso delle risorse; crescita inclusiva.

² La Carta di Lipsia nell'ambito delle politiche di sviluppo urbano integrato considera prioritarie per rafforzare la competitività delle città europee le seguenti strategie d'azione: spazi pubblici di qualità, attenzione ai quartieri degradati all'interno dei contesti urbani, migliorare l'ambiente fisico, promuovere un trasporto urbano efficiente ed accessibile.

³ Questo territorio fa parte della Macroregione Adriatica Ionica ed è riconosciuto come "territorio snodo" della Piattaforma Territoriale nazionale "Adriatico e Tirreno _Ancona-Civitavecchia".

Lo staff tecnico dell'assessorato Piano strategico del Comune di Ancona, con il supporto per alcuni temi dell'Università Politecnica delle Marche, ha elaborato dei dossier tematici di ricognizione delle caratteristiche dell'area, da cui ha derivato in via preliminare una definizione dei possibili scenari di sviluppo.

Il gruppo di assistenza tecnica, sulla base di questo corposo materiale analitico messo a disposizione dal Comune di Ancona, irrobustito per alcuni aspetti ritenuti di specifica rilevanza da altre fonti documentali disponibili, ha ricomposto una sintesi diagnostica che mette in evidenza le criticità e le opportunità di cui occorre tenere conto nel perseguire gli scenari di sviluppo prospettati (in via preliminare) e definire il posizionamento competitivo del territorio (la Vision per il futuro sviluppo dell'area).

Dalla Vision deriva l'individuazione di Linee strategiche di azione che, in questa prima fase, vengono descritte in termini di obiettivi attesi ed accompagnate da un dossier di Buone Pratiche, utile sostegno per la discussione e per la definizione dei progetti, oggetto della Fase 2 del percorso che rappresenterà il momento di traduzione degli obiettivi e delle priorità strategiche in declinazione operativa delle azioni e degli interventi.

La definizione dei progetti naturalmente dovrà massimizzare le sinergie e complementarietà con il quadro della progettualità già in essere nel territorio dell'AMMA.

Si è ritenuto utile riproporre nel presente documento anche un quadro sintetico delle politiche nazionali e comunitarie per lo sviluppo urbano integrato così come si stanno definendo nella nuova stagione della programmazione in quanto costituiscono il riferimento per la messa a punto degli interventi.

2. Le politiche nazionali e comunitarie per lo sviluppo urbano integrato e l'eredità del passato ciclo di progettazione nell'area metropolitana medio adriatica

La tensione verso una programmazione territoriale integrata nell'ambito dell'area metropolitana medio-adriatica non è nuova.

Nell'ultimo decennio il Ministero delle Infrastrutture – Direzione per lo sviluppo del territorio ha promosso una attività di “programmazione innovativa” che si è indirizzata, in particolare, ai contesti che, nella seconda parte del decennio, sono stati definiti “piattaforme territoriali strategiche”.

La natura strategica dell'area di snodo compresa tra la bassa Vallesina e l'anconetano è stata ribadita da tutti i progetti di programmazione territoriale integrata che si sono susseguiti in questi anni ed in particolare dalla sequenza Progetto Sistema, Porti & Stazioni, Progetto Territori Snodo 1 e Progetto Territori Snodo 2. È altresì significativo che il territorio dell'area metropolitana medio-adriatica abbia partecipato attivamente e propositivamente a tutte queste iniziative programmatiche, aggiudicandosi contributi ministeriali per lo sviluppo della progettualità integrata: Jesi (Sistema), Ancona (Porti & Stazioni e Piano per le Città con il progetto del waterfront), ancora Jesi (Territori Snodo 1 e 2), oltre che Fabriano (Piano strategico).

Tra gli esiti di questi precedenti, in relazione al protocollo d'intesa che ora si promuove per questo nuovo progetto per l'area metropolitana medio-adriatica (Piano di Sviluppo dell'Area Vasta – Progetto integrato del territorio Ancona-Jesi), va richiamata, nell'ambito del progetto Territori snodo 2 (Jesi), la sottoscrizione, il 19 aprile 2012, del Protocollo d'intenti per l'istituzione del Territorial Center della Città Snodo Esino. Vi hanno aderito i seguenti soggetti: la Regione Marche; i Comuni di Jesi, Ancona, Agugliano, Camerata Picena, Castelfellino, Castelplanio, Chiaravalle, Cupramontana, Falconara Marittima, Maiolati Spontini, Mergo, Monsano, Montecarotto, Montemarciano, Monte Roberto, Monte San Vito, Morro d'Alba, Ostra, Polverigi, Rosora, San Marcello, San Paolo di Jesi, Santa Maria Nuova, Senigallia; la Camera di Commercio, Industria, Agricoltura ed Artigianato di Ancona; la Società Interporto Marche Spa; l'Università Politecnica delle Marche.

La programmazione dei fondi strutturali 2014-20 fornisce, sotto diversi aspetti, un rilevante quadro di opportunità per la ripresa di molti dei temi già identificati negli anni passati e, operativamente, per la definizione del Piano di sviluppo dell'area metropolitana medio-adriatica.

Il primo elemento è dato dall'orientamento del nuovo ciclo della politica di coesione, ispirato, secondo i principi EU2020, a sostenere interventi che promuovano una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, fortemente radicati nei contesti territoriali (*place-based*) e capaci di connettere molteplici dimensioni di *policy*. Ciò sollecita a ragionare in termini di scenari di progetto non settoriali, che aprano verso la costruzione di azioni integrate. La parte di questo stesso primo Rapporto dedicata alle Linee strategiche di intervento comincia ad identificare piste di azione attorno alle quali, attraverso un intenso percorso partenariale, sarà possibile nei prossimi mesi giungere alla definizione di interventi multidimensionali.

Il secondo elemento importante è offerto dalla logica con cui sono stati costruiti gli stessi dispositivi chiamati a promuovere lo “sviluppo urbano sostenibile” (secondo la definizione dei Regolamenti comunitari):

1. Gli Investimenti Territoriali Integrati (ITI), deputati a definire progetti-quadro per ambiti territoriali consistenti, si attuano attraverso il contributo di più fondi (FESR, FSE, FEASR). Gli ITI non si identificano con ambiti territoriali coincidenti con confini amministrativi dati. Analiticamente potrebbero assumere come base – seguendo il suggerimento della Commissione – un’ Area Urbana Funzionale; sul piano operativo però, essi si costituiscono come “territori di progetto”, cioè campi di azione di attori mobilitati su opzioni di sviluppo congiunte. L’Autorità di Gestione del Fesr di Regione Marche ha di recente dichiarato in un convegno dedicato al tema della programmazione 2014-20 che non intende attivare nell’ambito del POR un Asse urbano, ma ricorrere appunto ad un ITI. Da questo punto di vista, il Piano di sviluppo potrebbe aiutare a identificare, costruendosi in parallelo al percorso di definizione del POR, gruppi target, risultati attesi, temi e caratteri di un ITI dell’AMMA (o di alcune sue parti). Si tenga presente che l’attuale versione dell’Accordo di Partenariato non contiene ancora il capitolo sugli ITI, dunque non si ha ancora nessuna indicazione su come il Governo propone di utilizzare questo strumento nel nostro paese. Tuttavia a breve (entro il 20 di aprile) la versione definitiva dell’AdP da consegnare a Bruxelles conterrà delle linee guida anche su questo strumento. Un ITI – come per altro l’Accordo di Partenariato sottolinea – potrebbe esattamente riguardare una situazione come quella dell’AMMA, cioè una città di medie dimensioni e il territorio che ad essa fa riferimento. Sull’ITI potrebbero convergere priorità appartenenti a Obiettivi Strategici diversi. Inoltre, l’AdP chiarisce che la elaborazione di un ITI dovrebbe avvenire sulla base di un percorso di co-progettazione, da svolgersi tra Comuni e Regione, mentre la sua gestione potrebbe essere affidata ad un Comune o ad associazioni di Comuni.

2. Lo Sviluppo locale partecipativo (Community-led Local Development, CLLD), per progetti di minore dimensione, riecheggia nella logica il vecchio Leader, ma nella attuale programmazione potrebbe essere esteso ad ambiti urbani o peri-urbani. Il CLLD si caratterizza per l’approccio (dal basso), integrato (anch’esso è multifondo), orientato a costruire strategie congiunte tra sviluppo e coesione sociale. Questo strumento potrebbe essere attivato, ad esempio, nelle aree rurali dell’AMMA (di concerto con i Gal), oppure dare luogo a sperimentazioni di inclusione sociale in quartieri difficili. Sul CLLD esistono linee guida europee e un documento di indirizzo nell’ambito dell’Accordo di Partenariato. I temi identificati includono – come si noterà – sperimentazioni sia per aree urbane che per aree rurali:
 - a) Sviluppo e innovazione delle filiere e dei sistemi produttivi locali (agro-alimentari, artigianali e manifatturieri)
 - b) Sviluppo della filiera dell’energia rinnovabile (produzione e risparmio energia)
 - c) Turismo sostenibile
 - d) Cura e tutela del paesaggio, dell’uso del suolo e della biodiversità (animale e vegetale)
 - e) Valorizzazione di beni culturali e patrimonio artistico legato al territorio
 - f) Accesso ai servizi pubblici essenziali

- g) Inclusione sociale di specifici gruppi svantaggiati e/o marginali
 - h) Legalità e promozione sociale nelle aree ad alta esclusione sociale
 - i) Riqualificazione urbana con la creazione di servizi e spazi inclusivi per la comunità.
3. Le cosiddette Azioni urbane innovative, che il FESR intende promuovere mediante la costruzione di una piattaforma europea dell'innovazione urbana, indirizzata a finanziare networking tra progetti pilota di modesta entità; tale iniziativa, che vedrà la luce alla fine del 2014, è a regia europea sull'esempio dei vecchi Urban e avrà una dotazione attorno ai 340 milioni di euro per tutti i paesi.

Il terzo elemento è dato dai contenuti e dall'approccio che caratterizza il quadro programmatico nazionale. Esso, pur essendo in parte ancora in via di definizione, sia con riferimento al negoziato tra Governo italiano e Commissione, sia ovviamente riguardo al rapporto tra programmazione delle Amministrazioni centrali e regionali, offre tuttavia linee di lavoro ormai consolidate, di cui è opportuno tenere conto. Il dato essenziale è costituito dalla previsione del Programma operativo nazionale Città Metropolitane (PON Metro), il cui percorso è appena iniziato (si concluderà alla fine dell'anno) e il cui primo step è previsto per la fine del mese di marzo con la consegna di una *Concept Note* sulle Azioni integrate previste da parte dei Comuni capoluogo. Il PON Metro non riguarda Ancona (in quanto esteso alle 14 città metropolitane riconosciute nel nostro paese), ma le indicazioni di policy che fornisce possono tornare utili per definire i contenuti di Azioni integrate per l'Area Metropolitana Medio Adriatica, da far ricadere eventualmente in un ITI o in uno (o più) CLLD.

In primo luogo, il PON Metro pone attenzione al nesso tra qualità dello sviluppo, coesione e filiere produttive innovative. In un territorio come quello dell'area medio adriatica che ha avuto per lungo tempo una rappresentazione dello sviluppo territoriale come esito della dotazione di infrastrutture per la logistica, l'introduzione di una attenzione alle filiere produttive innovative come motore di sviluppo sostenibile e inclusivo rappresenta una modificazione di non poco conto. Si pensi concretamente a campi, su cui l'AMMA potrebbe offrire buone occasioni di crescita, quali: biotecnologie, ricerca in campo sanitario e invecchiamento attivo; filiera legno-energia, cura del bosco, qualità del paesaggio e creazione di nuove opportunità di lavoro per i giovani; produzione e fruizione culturale, innovazione sociale, design e manifatturiero di qualità, sviluppo turistico.

In secondo luogo, il PON Metro sceglie di operare con un approccio di decisa selettività, indicando così al Piano di sviluppo la strada da intraprendere, con la definizione di poche e incisive iniziative di sviluppo. Il PON fornisce due soli temi di riferimento per la progettazione delle Azioni Integrate delle Città:

1. Smart City, con il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani: le azioni potranno riguardare mobilità sostenibile, riduzione dei consumi energetici e diffusione di servizi digitali, centrate su aspetti di gestione e di innovazione del servizio (e non su grandi interventi infrastrutturali), in partnership tra più comuni di un'area metropolitana.
2. Social Innovation, per l'inclusione dei segmenti di popolazione più fragili e per quartieri disagiati, con azioni volte alla riduzione della marginalità estrema e sull'housing per categorie svantaggiate, anche in questo caso privilegiando interventi di natura gestionale, su cui sperimentare strumenti tipo il CLLD.

In terzo luogo, i temi selezionati e le modalità con le quali si propone di affrontarli (limitati interventi fisici, forte attenzione alla gestione) indicano nella strategia dell'innovazione che parte dai territori la risposta preferibile alla crisi, nella convinzione che da essa non si esce ripercorrendo strade già praticate.

Infine, con riferimento alla introduzione di nuovi dispositivi di governance e alla opportunità di favorire cooperazione istituzionale e partenariati ampi, occorre ricordare che il PON Metro delega ai Comuni la funzione di Organismo Intermedio (così come era stato con gli Urban), considerando interlocutori i Sindaci dei Comuni capoluogo, ma invitandoli nello stesso tempo a definire partnership intercomunali e comunque rappresentative dei soggetti responsabili di investimenti con i fondi strutturali. Da questo punto di vista l'indicazione chiara per Ancona è quella di proseguire nella strada del partenariato istituzionale con gli altri comuni dell'area, ampliandolo tuttavia agli altri attori rilevanti.

3. Dai dossier tematici alla diagnosi territoriale

Questo capitolo contiene una sintesi, in forma narrativa, degli elementi chiave dell'analisi economico-territoriale-ambientale che emergono dalla documentazione fornita dal Comune e da altre fonti disponibili (key issues). Questi sono stati organizzati avendo a riferimento gli elementi di scenario di sviluppo delineati nel Documento Preliminare (DP) in modo da rendere l'attività diagnostica più mirata rispetto all'obiettivo che ci si pone.

Il Documento Preliminare, "immaginando possibili relazioni tra i punti di forza e le eccellenze già attualmente espressi dal territorio, e potenzialmente valorizzabili in una prospettiva di coesione territoriale e convergenza politica" (p. 54 del DP), ha individuato "6 elementi di scenario" di cui tenere conto.

Nella direzione auspicata e promossa dal Documento Preliminare, in funzione cioè dell'individuazione delle sinergie e integrazioni che possano rafforzare le ipotesi di coesione e convergenza degli attori coinvolti e coinvolgibili nel partenariato di progetto, per lo sviluppo dell'AMMA, questo rapporto di prima fase – in ragione delle forti interrelazioni e virtuose interdipendenze – ha scelto di sperimentare una restituzione critica delle prospettive possibili unendo gli elementi di scenario 3 e 5 in un' unica linea strategica che le affronti in maniera complementare.

I cinque scenari di riferimento (preliminari) per lo sviluppo dell'AMMA all'interno dei quali viene articolata l'analisi diagnostica diventano, dunque, i seguenti:

- AMMA come contesto di supporto al sistema produttivo
- AMMA come cluster integrato per la logistica
- AMMA come fabbrica di sviluppo culturalmente orientato, creatività e turismo
- AMMA come territorio della resilienza
- AMMA come laboratorio per la rigenerazione urbana e l'inclusione sociale.

3.1 Area Metropolitana come contesto di supporto al sistema produttivo.

Un sistema variegato in accelerata mutazione

Nei 38⁴ comuni inseriti nell'Area Metropolitana Medio Adriatica (di seguito AMMA) sono registrate oltre 40 mila imprese nel 2012, all'incirca l'88% di quelle provinciali e il 27% di quelle regionali. Alla luce di questo contributo, le considerazioni che seguono, qualora riguardanti dati riferiti alla provincia di Ancona possono ragionevolmente - non senza una seppur necessaria semplificazione - considerarsi valide anche per l'AMMA.

Quello anconetano è un tessuto imprenditoriale ancora stabile nel 2013, come del resto dall'inizio della crisi, in considerazione del fatto che il saldo tra il 2007 e il 2013 è positivo per 223 unità; pari ad un +0,5%, sebbene non manchino alcuni segnali di difficoltà. A fronte infatti di una stabilità delle imprese registrate (47.062 nel 2013), flettono lievemente quelle attive (-0,9%), mentre crescono le inattive e quelle in procedure concorsuali e in liquidazione (2.674).

Si tratta di tessuto molto pervasivo nella società locale, in ragione di una densità imprenditoriale pari a quasi una impresa ogni 10 abitanti.

Negli anni si assiste inoltre ad un processo di rafforzamento della struttura giuridica, con un aumento delle società di capitali e delle cooperative, anche se il dato del 2013 segnala ancora un ritardo a livello provinciale. Qui le società di capitali sono il 21,2%, 2,6% sotto la media nazionale, sebbene al di sopra di quella marchigiana.

Si osserva anche un ulteriore rafforzamento strutturale delle imprese, sebbene tale processo interessi ancora un numero limitato di soggetti.

Le attività multilocalizzate moltiplicano le unità locali, riducendo quelle presenti a livello provinciale e regionale e aprendone di nuove nel Centro-Italia, nel resto del Paese e all'estero. Va detto che si tratta di un processo che interessa poco più di 2.300 casi nel 2012, dove i settori più coinvolti sono il commercio, i trasporti, i servizi alle imprese e la manifattura.

A questo trend va associato il fatto che Ancona, intesa come provincia, ha attirato poche realtà esterne, seppure di grandi dimensioni.

Tra le imprese plurilocalizzate, infatti, le unità locali riconducibili ad aziende estere sono 31, lo 0,31% del totale, incidendo meno che in regione (0,35%) e in Italia (0,8%). Parimenti se si guarda l'attrattività verso aziende nazionali il dato si ferma al 13,9% delle unità locali contro il 14 e 14,1% regionale e nazionale, così che le unità locali presenti sono riconducibili a imprese anconetane nel 69,1% dei casi, contro rispettivamente 67,2% nelle Marche e 67,5% in Italia.

Se si fa riferimento invece alla dimensione occupazionale si rileva come gli addetti in unità locali di imprese con sede giuridica in Italia, ma non provinciale, sono il 19,3% del totale, in linea col dato nazionale ma ben oltre quello regionale (13,5%). Sul fronte opposto, l'occupazione delocalizzata si attesta sul 17,3% del totale provinciale, ben 10 punti oltre il dato medio regionale.

⁴ Come noto i Comuni di Castel Colonna, Monterado e Ripe sono diventati un unico Comune con il nome di Trecastelli

Il sistema imprenditoriale anconetano è pervaso da aziende di micro e piccola dimensione ma in misura meno parcellizzata rispetto alla realtà nazionale e regionale. Le aziende con meno di 10 addetti nel 2012 sono il 93,3% del totale provinciale con un numero di medio di addetti per unità locale pari a 4,1 unità, contro un dato nazionale e regionale fermi a 3,6 e dove la quota di MPMI supera il 94% del totale.

Su questo dato influiscono la situazione del sistema della cooperazione e di quello artigiano, con una perdita di peso di quest'ultimo con il protrarsi della crisi.

Il sistema cooperativo nel 2012 contava 154 cooperative presenti capaci di generare 13.744 addetti, il 9,1% del totale provinciale contro il 5,6 marchigiano e il 7,7 nazionale. I dipendenti sono 13.621, l'11,8% di quelli dichiarati, quota che non supera il 7,6% in regione ed il 9,9% Italia.

Il sistema artigiano ha chiuso il 2013 con la presenza di 12.122 imprese artigiane in provincia, pari al 25,8% del totale, una percentuale inferiore di 2,1 punti rispetto al dato regionale, seppure più marcata rispetto a quella nazionale che si ferma al 23,2%. Tra il 2003 ed il 2013 il sistema artigiano è cresciuto di 139 imprese pari ad una variazione dell'1,2%, differenziandosi dal trend regionale e nazionale entrambi connotati da un calo (-3,3% e -2,5% rispettivamente). La crescita non impedisce un'erosione della quota di presenza che dal 26,3% del 2003 e del 2007, scende nel 2013 al 25,8%, 2,1 punti meno della media regionale e 2,6 in più di quella nazionale, dove si registra una traiettoria analoga.

La maggiore dimensione d'impresa ad Ancona risulta associata ad una minore inclinazione al lavoro in rete. I contratti di rete sono 25 sui 52 regionali e interessano in media meno di 2 soggetti (1,9) in provincia, con i 3,1 in regione e 5,2 in Italia.

La tenuta del tessuto d'impresa è dovuta a settori come il credito, il turismo e i servizi alle imprese; dal 2007 tiene la trasformazione industriale, mentre arretra il primario, una delle specialità produttive dell'area.

In termini imprenditoriali, il confronto con l'economia nazionale evidenzia come la provincia sia caratterizzata da specializzazioni in agricoltura (16,5% delle imprese), nella trasformazione industriale (12,1%), nel credito (2,3%) e nei servizi sociali e alle famiglie (6,5%), mentre è in relativo ritardo su costruzioni, commercio, servizi alle imprese e in misura minore nel turismo. Rispetto all'economia regionale invece, nonostante il ruolo del capoluogo, la provincia denota una vocazione terziaria poco spiccata, mentre risulta relativamente despecializzata nel primario e nel secondario.

I dati occupazionali forniti dall'ultimo censimento confermano il quadro, con una differenza sostanziale data solo dalla presenza di grandi operatori manifatturieri che annullano il gap con il resto della regione e dipingono la provincia come una delle più manifatturiere d'Italia.

Questo dato acquisisce maggiore rilevanza se si considera che le Marche sono prime in Italia per incidenza dell'occupazione manifatturiera su quella totale: il comparto impiega il 29,5% degli occupati regionali, quasi 10 punti percentuali superiore a quello italiano (20,1%), valore che anche nel primo semestre del 2013 ha registrato sia una crescita degli occupati 1,5% (+2.762 unità) che dell'export (+1,6%).

Ampliando ulteriormente la scale del confronto, secondo una ricerca condotta dall'Ufficio studi di Confartigianato, le Marche si posizionano al 16° posto per livelli di occupazione manifatturiera rispetto al totale, posizionamento che progredisce se si considerano solo i maggiori paesi europei: 3° posto a poca

distanza dalle regioni tedesche di Tubinga (31,8%) e Stoccarda (30,4%). La prima regione a seguire le Marche è il Veneto al 7^a posto.

La vocazione della provincia trova specifico conforto allorché la Provincia di Ancona si colloca al primo posto tra le province capoluogo di Regione, nel primo trimestre 2013, con il 27,3% di incidenza dell'occupazione manifatturiera davanti a Torino, Bologna e Perugia e in generale con quasi +10% rispetto al 20% totale dell'Italia.

In termini di numerosità l'AMMA comprende circa 3700 imprese manifatturiere, corrispondenti al 17,6% delle imprese manifatturiere della regione (circa 21mila).

La provincia, in particolare, concentra una maggiore quota di imprese manifatturiere di maggiori dimensioni operative nei settori della meccanica, degli apparecchi elettrici ed elettronici, della chimica e farmaceutica, degli alimentari: circa 90 imprese su 252 ("Classifica delle principali imprese manifatturiere marchigiane del 2011").

Ritornando al sistema economico complessivo, si osserva inoltre, come gli stranieri, pur avendo una incidenza demografica simile a quella regionale, e superiore al dato nazionale (vedi scenario 5), denotano una maggiore inclinazione all'attività imprenditoriale.

Le aziende guidate da stranieri nel 2012 sono 4.614, il 9,8% del totale provinciale, in vantaggio rispetto ad altri contesti dove gli stranieri conducono oltre l'8% delle imprese. Il 21% è attivo nel commercio, il 16% nell'edilizia, ma con una estesa diffusione all'interno di molti settori. Oltre il 30% delle imprese di abbigliamento sono gestite da stranieri, il 16% del commercio al dettaglio, l'11% della ristorazione, il 45% delle comunicazioni, tra cui rientrano i phone center, per citare quelli più cospicui. Dal punto di vista settoriale, in un raffronto con regione e Italia, un contributo relativamente più spiccato è dato nel turismo/ristorazione, nei trasporti e nei servizi sociali e domestici.

La solidità del tessuto si accompagna però ad un calo dell'occupazione e ad alcuni segnali di allarme sotto il profilo delle performance di impresa.

Solo nel 2013 l'occupazione è scesa secondo l'Inps del 6,5%, (al 30/9/2103); gli unici settori ad avere un segno positivo sono i trasporti e i servizi domestici, mentre scendono pesantemente il primario (-22%), la trasformazione industriale, il turismo (-8,2% rispettivamente) e le costruzioni (-7.5%).

Una vocazione all'impresa messa alla prova dalla crisi

Si tratta di un sistema con connotazioni di pregio ma che nel complesso denota numerosi elementi di fragilità, tanto da condizionarne la capacità di ricreare nel prossimo futuro la ricchezza del passato, con effetti negativi sugli standard di vita.

Trentunesima provincia per valore aggiunto pro capite nel 2012, Ancona è l'unica in regione ad avere davanti una prospettiva di arretramento alla luce del trend intrapreso, passando dalla 34esima posizione nella graduatoria nazionale del 2013 alla 36esima nel 2015. Anche se i 26000 euro medi restano per il 10% superiori alla media nazionale e regionale, il divario tenderebbe a ridursi, con le altre province che, pur su livelli decisamente più bassi, sembrano invece destinate a rimanere stabili, e così la regione (11esima).

Sul trend influisce l'espansione demografica, ma anche una crescente difficoltà a creare valore.

L'analisi dei bilanci, aggiornata al 2012, testimonia infatti una tenuta del giro d'affari rispetto al 2010, fatto di per sé positivo dato il contesto, ma che nasconde un continuo declino della redditività con un risultato netto, prima delle imposte, negativo per tutte le tipologie di imprese, quando solo l'anno prima le uniche in perdita erano le micro-imprese.

Tale risultato ha come ulteriore effetto quello di intaccare pesantemente il patrimonio, soprattutto tra le grandi e le piccole imprese, un segnale che dice quanto le imprese fossero già al limite della sostenibilità operativa e non trovino risorse finanziarie nel sistema. La struttura dei costi risulta quindi non più adeguata rispetto al profilo di business attuale, dove si segnala soprattutto un incremento dei costi per servizi che si cerca di contenere, riducendo, gli approvvigionamenti di materie prime e il costo del personale.

Il mercato estero per pochi

Quello anconetano è un sistema con una proiezione internazionale di poco superiore a quella regionale e nazionale, allorché il valore aggiunto esportato nel 2012 è rispettivamente pari al 29,6%, 28,2 e 27,8%. Ben maggiore il divario se al valore in uscita si sommasse quello delle importazioni, rispetto alle quali però pesa per oltre il 12,4% il greggio di origine iraniana diretto alla locale raffineria API.

La presenza estera del sistema economico locale è strettamente legata al comparto manifatturiero (98,6% del totale), e nel 2013 tenderebbe ad accelerare dal +0,8% su base annua della prima metà d'anno al +3,2% se si aggiorna la tendenza con il terzo trimestre.

Tuttavia allargando il periodo di analisi si vede come il sistema provinciale fatichi a mantenere i livelli di presenza estera. Guardando il bilancio 2002-2012, per cui i dati sono maggiormente consolidati, il valore esportato da imprese della provincia sale complessivamente di appena l'8%, il 20% in regione, ben il 45% nel Paese. Con la crisi, in media d'anno, le esportazioni anconetane cedono il 5,3%, quindi dal 2007, l'1,8% in regione, mentre aumentano dell'1,4% in Italia.

In particolare, la dinamica estera tende a indebolirsi a partire dal 2010 da quando la provincia si posiziona ben al di sotto del trend regionale e soprattutto da inizio 2012, periodo in cui si allinea 'al ribasso' su un dato nazionale in accelerata discesa.

Tra i settori più aperti spicca il progresso delle apparecchiature industriali (+8,5%) che da sole generano oltre un quarto dei valori esportati (27,2% del totale); mentre arretrano le apparecchiature elettriche e la meccanica leggera. Particolarmente positiva la dinamica della moda.

Le difficoltà sembrano essere ascrivibili sia alla specializzazione geografica sia a quella merceologica.

Sotto il profilo geografico pesa il soverchiante impegno in ambito continentale, che ha accusato dinamiche più modeste e presenta minori prospettive di crescita a breve.

Su questa inclinazione incide la struttura delle filiere di alcune produzioni, ma anche la dimensione delle imprese, troppo contenuta per servire mercati complessi come quelli del Far East, seppure emerga positivamente l'impegno verso i mercati nordamericani, in forte crescita nell'ultimo periodo e con un buon potenziale a breve.

Entrando maggiormente nel merito, il mercato continentale concentra il 42,9% delle merci dirette verso i Paesi UE 15, sebbene in forma meno accentuata rispetto alla regione o all'intero Paese. Va infatti segnalato come le imprese anconetane siano relativamente meno coinvolte nell'Europa a 15 rispetto al resto della regione (46%) o del paese (44,8%), mentre risultano più impegnate nell'Est Europa (Polonia, in particolare) attraverso catene di fornitura dell'elettronica, degli elettrodomestici e dell'*automotive*, oggi largamente prodotta in quelle zone e in America Latina (6,6), destinazione dei mezzi per l'agricoltura. Si segnala per contro un ritardo verso le mete asiatiche (5,7% del totale esportato), quelle che hanno garantito maggiori incrementi della domanda negli anni di crisi e che offrono maggiori opportunità in futuro.

Sotto il profilo merceologico, è vero che all'estero vanno soprattutto prodotti specializzati e high-tech (60,5%), più di quanto non si verifichi in regione (45,4) o nel paese (40,9), confermandosi l'esistenza di eccellenze, ma il dato resta condizionato dall'elevato peso degli elettrodomestici. Questo comparto è ancora quello più rilevante, determinando il 21,4% dell'export del 2012, sebbene dal 2007 abbia perso oltre il 60% del suo valore. Nonostante ciò il sistema resta molto polarizzato, dove i primi cinque comparti generano la metà del valore ceduto (era il 57% nel 2007) e altri 25 non più del 2% in media. Tra i top 5 da segnalare, la crescita del secondo settore, macchine per l'agricoltura +42% che sale al 12,4% del totale, così come la raffinazione petrolifera (+514%, 5,2% del totale) e le macchine per impiego generale (+8%, 4,6% del totale). Arretrano invece le macchine per impieghi speciali (-27%, 6,9% del totale).

Tra i prodotti, inoltre, si segnala la crescita della moda, delle navi e imbarcazioni e degli articoli in carta. Ancora deficitario il comparto casa, dove il calo degli apparecchi per uso domestico è accompagnato da quello dei mobili.

Posizionamento dell'economia anconetana

Alla luce delle migliori prospettive di crescita del mercato internazionale merita approfondire quale sia il posizionamento dell'economia locale.

Sotto il profilo geografico si segnalano alcune ombre e numerose luci. Ad oggi, come si è detto, spicca positivamente la maggiore esposizione verso Paesi entrati nella UE nel 2004 (Polonia in particolare), verso l'America Centro-Meridionale, i Paesi entrati nella UE nel 2007 (Bulgaria e Romania) e gli Altri paesi europei (tra cui la Russia). Rispetto alla proiezione estera nazionale appare più carente la penetrazione verso l'America Settentrionale, nonostante le buone performance recenti, l'Africa Settentrionale e soprattutto l'Asia, destinazione per verso la quale tutto il Paese fatica a impegnarsi in confronto alle altre economie avanzate.

Analizzando il posizionamento rispetto ai Paesi di destinazione, il quadro è in linea con quello nazionale. In particolare, nei Paesi che hanno il maggiore potenziale di crescita (per Pil, popolazione e reddito) individuati dall'OECD, il sistema produttivo anconetano risulta impegnato con il 21,3% delle merci, 21,5% a livello nazionale. Più specificatamente, si tratta di destinazioni come Polonia, Russia, Turchia, Cina, Arabia Saudita, India, Rep. Ceca, Hong Kong. Tra i Paesi con una migliore dinamica potenziale, appare più carente la penetrazione in Indonesia, Brasile, Cile, Sud Africa, Argentina, Messico, Australia, Slovacchia, Norvegia, Estonia. Corea, Israele e Nuova Zelanda.

Sotto il profilo merceologico, poi, il territorio conta diverse specializzazioni di rilievo. Di particolare importanza quella per macchinari ed apparecchi di uso generale, una specializzazione nazionale che negli anni sta avanzando, frutto di una posizione favorevole a livello mondiale.

Una seconda specializzazione forte interessa i prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature, anch'essa rafforzata dal crescente vantaggio competitivo nazionale. Una terza specializzazione che presenta le stesse caratteristiche è quella della carta e prodotti di carta, solo di recente divenuta una vocazione internazionale del nostro Paese, non già per l'anconetano. Da sole queste tre produzioni generano il 44,2% delle esportazioni provinciali.

Marginale una quarta specializzazione locale, quella dei prodotti in legno (del valore esportato) che oltretutto non vede nel Paese un vantaggio competitivo comparato.

Diversa invece la questione per altre due vocazioni locali: la produzione di apparecchi elettrici (tra cui spiccano gli elettrodomestici) e i mobili. Esse sono infatti produzioni per le quali il nostro paese aveva un vantaggio competitivo progressivamente eroso nel decennio scorso a favore, tra gli altri, degli altri paesi dell'Europa centrale.

Un mercato del credito inadeguato

Le imprese della provincia denotano una notevole inclinazione a differenziare le fonti di finanziamento, con una (relativa) maggiore propensione a finanziamenti bancari sul medio-lungo ed un meno marcato ricorso all'autofinanziamento. Motivo per cui l'esposizione verso il settore creditizio è più diffusa.

Mediamente il 36,1% delle imprese anconetane utilizza più di uno strumento, non diversamente da quello che si rileva in regione o nel paese (36,2% e 36,7%); quelle che fanno un ricorso prevalente all'autofinanziamento non superano però il 19,4%, vicino al dato marchigiano (19,6%) ma inferiore rispetto a quello nazionale (22,2%).

La situazione appare invertita per finanziamenti a medio-lungo, fonte rilevante per le imprese locali nel 19,2% dei casi, per le regionali nel 18,9% e per le nazionali nel 15,5%.

Assolutamente marginale il ricorso al venture capital e modesto quello a finanziamenti pubblici (0,3% dei casi, 0,4% in regione e Italia).

Il mercato dei capitali risulta pertanto fondamentale per la vita delle imprese anconetane. Con il perdurare della crisi e l'introduzione dei nuovi vincoli derivanti da processi internazionali (Basilea III, Unione bancaria europea) il sistema creditizio denota una progressiva difficoltà ad erogare finanziamenti: una situazione che interessa tutto il Paese, ma con alcuni indicatori di maggiore tensione nella provincia di Ancona.

I crediti a medio lungo, relativamente più utilizzati, tra il 2008 ed il 2012 sono rimasti invariati (-0,5%), crescendo dell'11,1% in regione e del 7,8% in Italia. Questo anche in ragione di elevati livelli di sofferenze, oltretutto in crescita. L'incidenza sugli impieghi ha raggiunto l'8,53% nel 2012, era l'8,06 l'anno prima. Si tratta di valori non dissimili da quelli regionali (8,61 e 7,93), ma ben al di sopra di quelli nazionali (5,97 e 5,38). Il peggioramento delle disponibilità di credito segnalato da Bankitalia per il 2013 dovrebbe portare ad un accresciuto razionamento spinto anche dal rallentamento della domanda, oltretutto dalla maggiore rischiosità della clientela.

Nel corso del 2013 le sofferenze sarebbero salite ulteriormente con picchi nelle costruzioni e nella manifattura, mantenendosi così superiori alla media nazionale.

Ciò ha impattato sempre di più anche sugli istituti di credito locali, come Banche Marche, dal 2013 commissariata da Bankitalia e che alla luce della sua esposizione è chiamata da tempo ad una ricapitalizzazione.

Non sembra aiutare la struttura dei confidi, anche loro impegnati in una riorganizzazione resa necessaria anche dalla riforma legislativa intervenuta col D.lgs. del 13/08/2010 n. 141. Già nelle prime fasi della crisi, a seguito della prima caduta del Pil, si era infatti registrato un peggioramento delle condizioni di erogazione, più marcato per le aziende aderenti, vedendosi più spesso rifiutato il credito rispetto a quanti si rivolgevano direttamente agli istituti bancari, e più in generale dovendo offrire maggiori garanzie.

Una dotazione di capitale umano altamente qualificato ancora da valorizzare pienamente

Sulla dinamica del tessuto imprenditoriale si segnala un contributo importante offerto da imprese giovanili (9,6%), come in regione, seppure in misura inferiore al dato nazionale (10,5%). Spicca il maggiore coinvolgimento dei giovani nelle costruzioni e nelle attività finanziarie, seguite da turismo e commercio.

Il confronto con il resto della regione e con il dato nazionale segna però una maggiore vocazione nelle costruzioni. Settore questo ad alta intensità di stranieri che negli ultimi anni ha accusato particolarmente la congiuntura economica.

Se si guarda ai comparti del terziario avanzato, per i quali è necessario un percorso di studi più articolato, in taluni casi almeno universitario, domina il comparto delle attività finanziarie con 133 imprese giovanili su 521 nel 2011, l'11% delle imprese registrate nei servizi avanzati della provincia. Si tratta di un tessuto in crescita (erano 500 nel 2011) dove però il settore di punta, complice la crisi, tende a contrarsi (-6 imprese), mentre crescono il secondo e il terzo contributore: Altre attività professionali, scientifiche e tecniche (87: +17) e Attività di servizi per edifici e paesaggio (82; +13).

Queste informazioni si incrociano con quelle delle cosiddette start-up innovative, istituite con la L. 221/12.

A fine maggio 2013 erano 19 le start-up attivate in provincia, su un totale regionale di 38 (811 a livello nazionale), 15 delle quali incardinate in settori del terziario diverso da quello commerciale e turistico, 2 nell'industria/artigianato, 2 in agricoltura/pesca.

Del dato va tenuto conto anche in maniera positiva, seppure la lettura debba tenere conto anche delle criticità sul mercato del lavoro che possono averlo generato e sulle sue prospettive.

Il dato di partenza vede la provincia connotata da una popolazione altamente scolarizzata, allorché nel 2011 il 12,2% è laureato, 1 punto in più rispetto al dato italiano e 0,9 punti sopra la media regionale, per un totale vicino alle 51.000 persone residenti.

È però vero che molti di essi non trovano lavoro, come rileva un tasso di disoccupazione per i laureati che in regione, nel 2013, è risultato pari all'8%, il più elevato tra le regioni del centro-nord dopo l'Umbria.

Il trend maturato in concomitanza con la crisi, tende inoltre ad aggravare il quadro, già che, nonostante il lieve calo rispetto al 2012 (-0,3%), si segnala un marcato peggioramento rispetto al 2007 (3,9%), anno in cui - oltre al Mezzogiorno - anche Valle D'Aosta, Friuli Venezia Giulia e Lazio avevano una situazione peggiore di quella marchigiana. Non solo aumenta la disoccupazione, ma dal 2009 tende anche a decrescere il tasso di occupazione dei laureati, che nel 2013 si assesta sul 77,2%, un valore migliore solo rispetto a Lazio, Umbria e regioni del Mezzogiorno.

Ritornando più puntualmente alla realtà locale, la fragilità è confermata dall'indagine Excelsior-Unioncamere sulle opportunità di lavoro, la quale delinea un sistema economico intento ad allineare la base occupazionale alla minore attività svolta seppure con una quota destinata a sostituzioni/ricambio di personale. Nella provincia la richiesta di laureati stimata dalle imprese per il 2013 si ferma a 1.330 unità pari al 8,9% del totale, seppur con un trend storico in aumento, confermando una crescente domanda di personale ad elevata scolarizzazione.

Date le condizioni occupazionali la scelta dell'auto-impiego può derivare da una necessità, da qui anche il buon esito delle iniziative imprenditoriali giovanili nei settori a maggiore dotazione di conoscenza.

Va però tenuto conto che il ciclo economico e la scelta settoriale rischiano però di frenare questa opzione. Il tasso di sopravvivenza indica che delle 100 imprese nate nel 2010, oltre un terzo ha chiuso nel 2013 (64,2% quelle ancora in vita), dato in peggioramento visto che erano il 65,3% nel monitoraggio precedente.

I dati migliori poi si rilevano nella cooperazione (74,4%), nel settore primario, dei trasporti e dei servizi domestici. Mentre il risultato peggiore interessa il comparto finanziario, che vende impegnati i giovani, e nel quale sono rimaste in vita meno della metà delle imprese. Nei servizi alle imprese il dato si colloca al 68,2% vicino alla media.

Dalle specializzazioni territorializzate ai distretti plurispecializzati

All'interno dell'AMMA possono essere riconosciuti tre principali sistemi di insediamenti produttivi:

- il sistema produttivo sviluppatosi lungo l'Esino si caratterizza per la presenza del settore meccanico, stampi a servizio della filiera del distretto del bianco di Fabriano e con recente evoluzione nel campo della domotica e coinvolto in percorsi di innovazione in rapporto con Università e Centri di ricerca;
- il sistema produttivo che si è sviluppato fra Ancona Sud e Loreto appartiene a quello che è stato identificato come distretto polisettoriale ed a crescente vocazionalità commerciale in ragione della vicinanza ai caselli autostradali (outlet e shopping mall; quasi la metà delle grandi strutture di vendita della regione sono localizzate in quest'ambito) e terziaria;
- la zona costiera lungo l'asse infrastrutturato litoraneo, dove sono sorti originariamente i grandi impianti specializzati in lavorazioni pesanti, oggi in parte abbandonati e con problemi di bonifica o in fase di riconversione, o ancora attivi come l'API e le attività presenti nel porto (produzione di yacht e mega yacht, cantieristica, aziende di servizio al settore nautico) che generano problemi di sostenibilità ambientale e di compatibilità con le aree residenziali di contatto ma che nel contempo rappresentano importanti bacini di occupazione.

Questi insediamenti sono associati nell'AMMA, come del resto l'intera regione Marche, a distretti produttivi storici, attivi in settori che vanno dalla meccanica, alla moda, agli strumenti musicali, ai servizi.

Questo sistema che può essere sinteticamente descritto, citando Favaretto⁵, nei termini seguenti: *“una decina di grandi imprese note a livello internazionale, un gruppo di aziende medie molto avanzate ed un tessuto di aziende piccole altamente specializzate, operanti in una serie variegata di sistemi locali: produzioni cartotecniche, elettrodomestici e cappe, circuiti stampati, microelettronica e componenti elettriche, strumenti musicali e oggettistica, macchine agricole e agroalimentare, abbigliamento e mobili”*, ha subito progressive mutazioni verso forme di plurispecializzazione e terziarizzazione. Anche nell'ambito delle produzioni meccaniche si sono affermati nuovi poli di specializzazione e altri se ne sono consolidati, a segnalare una capacità del sistema produttivo di riorganizzarsi e cogliere nuove opportunità. Contemporaneamente si sono affermate e diffuse imprese del terziario avanzato non più connesse al sistema manifatturiero provinciale.

Entrando maggiormente nel merito, i distretti propriamente detti ricadenti nel territorio di riferimento sono due: il Distretto della Meccanica Fabrianese e il Distretto Industriale Plurisettoriale di Recanati - Osimo – Castelfidardo.

Il primo comprende 16 comuni, 14 nella provincia di Ancona e due nella provincia di Macerata, con la presenza di imprese principalmente legate all'industria dell'elettrodomestico, da cui si è concretizzato lo sviluppo di una filiera meccanica e della domotica. Nel 2011 contava 510 aziende con una base occupazionale superiore ai 14 mila addetti, con una spiccata propensione all'export grazie alla presenza di grandi gruppi. Ogni azienda esportava prodotti mediamente per oltre 2,1 milioni di euro, contro una media regionale di 407 mila e nazionale di 351 mila euro.

Si tratta di un distretto colpito poi da vertenze che hanno interessato le due principali realtà imprenditoriali, Indesit e Merloni, coinvolgendo circa 8 mila lavoratori. Una situazione ancora non completamente conclusa e che, negli accordi presi, avrà un impatto importante per il territorio.

Il secondo distretto comprende 14 Comuni delle province di Ancona e Macerata: Camerano, Castelfidardo, Filottrano, Loreto, Montecassiano, Montefano, Montelupone, Numana, Offagna, Osimo, Porto Recanati, Recanati, Santa Maria Nuova, Sirolo. In quest'area coesistono numerose tipologie di produzione.

Il distretto plurisettoriale offre infatti: illuminotecnica, fotovoltaico, telecomunicazioni avanzate, giocattoli intelligenti, strumenti musicali, lavorazioni metalli e pietre preziose, articoli da regalo, articoli religiosi, apparecchiature elettroniche e componentistica, materie plastiche, circuiti stampati, abbigliamento, turismo.

Esso si connota per la natura plurisettoriale delle produzioni e l'adattabilità del sistema ai cambiamenti di mercato. Nato come area per la produzione di strumenti musicali (inizialmente fisarmoniche) nel tempo ha visto crescere la varietà delle tecniche di lavorazione e le relative competenze specialistiche maturate attorno alla produzione di strumenti: componentistica elettronica, meccanica di precisione, lavorazione della plastica, dei metalli, del legno.

⁵ Ilario Favaretto. Distretti e internazionalizzazione: il caso delle Marche. Sinergie n. 69/2006

Oltre ai settori tradizionali ed emergenti sopra menzionati, la provincia si caratterizza per un'importante parte di economia legata alla presenza del mare. Essa comprende attività di varia natura, che includono la filiera ittica, l'industria delle estrazioni marine, la filiera della cantieristica, così come attività di servizio quali la movimentazione di merci e passeggeri via mare, il terziario turistico (servizi di alloggio e ristorazione), quello avanzato (attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale) e quelle per la popolazione (attività sportive e ricreative).

Nel complesso questo sistema conta su 2.116 aziende attive nel 2011, pari al 4,5% del totale provinciale, una quota che si ferma al 4,1% in regione e 3,5% in Italia.

All'interno dell'economia del mare prevalgono le attività di alloggio e ristorazione, 33,5% del totale, seguite dalla cantieristica navale (21,7%) che a tutti gli effetti è una vocazione provinciale, anche grazie alla presenza di importanti società tra le quali il Gruppo Fincantieri e quello Ferretti (CRN).

Si tratta di un sistema che contribuisce per il 3,8% del valore aggiunto provinciale, quasi un punto in più della media nazionale e in linea col valore regionale, dove di nuovo emerge la cantieristica con circa il 30% del valore, 14 punti in più della media nazionale o oltre 6 rispetto a quella marchigiana. Per contro si osserva una carenza nei servizi di trasporto/movimentazione via mare e di quelli ricreativi e sportivi.

In termini occupazionali, poi, il contributo sull'ammontare complessivo è pari al 4%, come in regione, 0,8 punti in più del dato nazionale, dove spiccano i 3000 addetti nella cantieristica, ovvero il 30,1% dell'economia del mare, che confermano la specializzazione locale, e i 3400 della ricettività che invece segnalano un ritardo rispetto ai territori di confronto.

Qualche considerazione in più merita il settore della nautica già che esprime circa il 29% delle 500 imprese del settore dell'intera Regione. Esso infatti si pregia, tra gli altri, dei cantieri di Fincantieri e CRN nel capoluogo e di quelli della Pershing a Mondolfo, piccolo centro a ridosso di Senigallia.

Tuttavia, se dal 2000 al 2007 il numero delle aziende è cresciuto, a livello regionale, considerevolmente (da 224 a 425) così anche il fatturato complessivo del settore, a partire dal 2008-2009 sta subendo, più di altri, gli effetti della crisi economico-finanziaria mondiale, che ha spinto il Gruppo Ferretti a numerose riorganizzazioni con impatto anche sull'indotto locale.

Nello specifico secondo i dati della Camera di Commercio, il settore della nautica sta vivendo una netta riduzione dei fatturati (-22% tra il 2009 e il 2011) e un risultato d'esercizio complessivo di segno negativo in tutto il triennio 2009-2011 (nel 2011 la perdita d'esercizio è stata mediamente pari al 7,3% del fatturato). Fase di difficoltà non ancora riassorbita. Restando all'interno del Gruppo Ferretti, l'ingresso di investitori nuovi sta spingendo ad ulteriori riorganizzazioni che guardano in via prioritaria allo sviluppo di Mondolfo, con possibile ricadute anche per l'indotto anconetano.

Ricerca e trasferimento tecnologico e propensione all'innovazione

Se densità imprenditoriale, tenuta e estensione del tessuto manifatturiero denotano elementi di forza del sistema economico locale, altrettanto non si può dire rispetto alla produttività, agli investimenti in ricerca e sviluppo, alla propensione all'innovazione specie di prodotto, in parte riconducibile anche all'organizzazione produttiva ed alla specializzazione industriale di questo territorio.

Rispetto alla produttività del lavoro, l'ultimo dato disponibile relativo al 2010 segnala un ampio ritardo di quasi 10 punti tra il valore per addetto generato dall'economia anconetana e quella nazionale, seppure la prima sia di poco superiore al dato medio regionale. Con un divario che supera il 20% nella trasformazione industriale, si conferma al 9% per le costruzioni e scompare per i servizi (1%).

Sotto il profilo dell'innovazione, poi, si segnala come le domande di brevetto EPO siano crescenti negli anni, ma come restino lontane dai livelli nazionali. Le domande per addetto depositate nel 2010 erano infatti il 15% della media nazionale (0,43 domande ogni 1000 addetti, 0,25 nelle Marche, 2,8 in Italia).

Prevalgono piuttosto i marchi, a testimonianza di un'attenzione soprattutto commerciale e le domande depositate di invenzioni, meno onerose e meno articolate.

Marchi e disegni industriali, in particolare, monitorati ai fini della politica di coesione, confermano comunque il quadro di debolezza relativa.

Nel 2003 provincia e Italia erano allineati con circa 10 domande depositate ogni 1000 imprese, le Marche erano ferme a 7,9. Quattro anni dopo la regione era passata avanti con 13,1, di nuovo Italia e provincia erano allineate su 12-12,5 domande. Nel 2011, pur accelerando, la provincia è ultima con 15,9% domande, regione e Italia toccano rispettivamente 22,4 e 21,9 domande.

Il ritardo delle Marche rispetto agli investimenti in R&S appare considerevole. La quota di spesa in Ricerca e Sviluppo sul PIL presenta un valore pari allo 0,7% contro il dato medio italiano dell'1,3% (fonte Strategia Smart Specialisation Regione Marche, 2014) e nella comparazione la regione si posiziona nella quartultima categoria di regioni europee per intensità di ricerca e sviluppo (quella con un valore fra 0,51% e 1% di spesa in R&S sul PIL) e tale ritardo si evidenzia anche rispetto al target di Europa 2020.

Il ritardo è particolarmente cospicuo nelle innovazioni di prodotto, in relazione alle quali le Marche si collocano in uno dei cluster meno innovativi con un valore fra il 6% e 9%, a livello europeo (fonte: ibidem), con un impegno focalizzato piuttosto sulle innovazioni di processo, in merito alle quali l'investimento colloca la regione ai livelli delle regioni europee più dinamiche e superiore alla media nazionale.

Anche per quanto riguarda le innovazioni di marketing ed organizzative, le Marche si collocano in una buona posizione a livello europeo e tale aspetto risulta molto rilevante in quanto uno dei fattori cruciali per promuovere l'economia della conoscenza è la capacità di promuovere ed introdurre in azienda innovazioni organizzative

Dal punto di vista delle ricadute occupazionali vale la pena osservare che le innovazioni di processo sono associate nelle Marche ad una riduzione occupazionale mentre quelle di prodotto ad un lieve effetto occupazionale positivo.

Sul fronte specifico della domanda di innovazione, si vede come una riflessione meritano i mercati. Appare infatti come l'inserimento in catene di fornitura internazionali sembra spingere verso l'innovazione di processo ed organizzativa, pertanto chi si allontana da queste filiere stenta a cogliere i driver di innovazione. Chi guarda al mercato interno non trova neppure uno stimolo sufficiente nel mercato pubblico, anche se è interessante che nei servizi più legati alla pubblica amministrazione, la produttività del lavoro sia più elevata rispetto alla manifattura.

Le imprese della provincia hanno nella PA un cliente mediamente poco rilevante, perlomeno rispetto al resto del Paese, seppure più influente che nel resto della regione.

Sono 551 le imprese con 3 addetti e più che hanno nella pubblica amministrazione uno dei tre clienti di riferimento, pari al 5,8% del totale, contro 5,1% regionale e il 6,8% nazionale.

Si tratta soprattutto di aziende di servizi, con una incidenza molto al di sopra dei contesti di raffronto, mentre appare più modesto il coinvolgimento negli appalti di opere pubbliche. La percentuale di aziende del terziario coinvolte in Italia si ferma al 39,6% sale 51,3% nelle Marche e a ben il 65,4% in provincia. Per contro appare marginale il coinvolgimento delle imprese di costruzioni rispettivamente pari al 31,4%, 26,0%, 11,1%. Trasformazione industriale e commercio annoverano poi quote tra 10 e 15%, più basse in confronto al dato nazionale, ma in linea con quello regionale,

Vi sono altresì alcune eccellenze nella ricerca che stimolano e sostengono la transizione dei sistemi produttivi locali verso nuove economie.

In particolare l'Università Politecnica delle Marche si contraddistingue come un centro di relativa specializzazione nelle NBIC - acronimo che indica le seguenti discipline: nanotecnologie, biotecnologie, ICT e tecnologie nelle scienze cognitive. Questa relativa specializzazione riveste un'estrema importanza per il territorio marchigiano per due ordini di ragioni: da un lato indica una potenzialità del capitale umano e della specializzazione scientifico-tecnologica da poter sviluppare, almeno in parte, in un'ottica di smart specialisation; dall'altro, come si evidenzia nella mappa, nell'Area Mediterranea, Ancona risulta essere uno dei pochi centri di una certa rilevanza (cfr. studio ESPON FOCI e SIESTA).

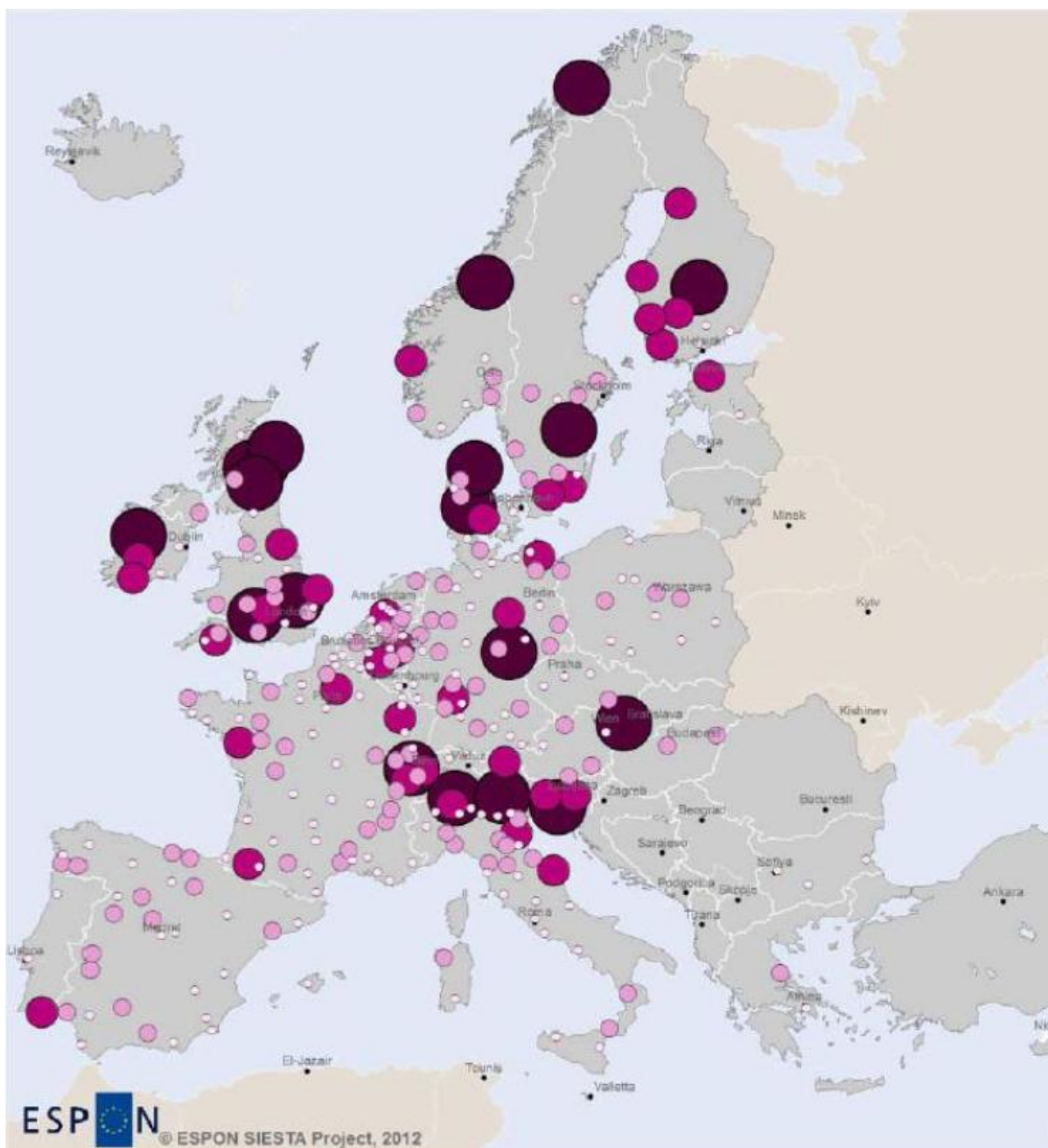


Figura 1 Specializzazione dei centri di ricerca nelle NBIC, fonte ESPON FOCI.

All' Università Politecnica si associa una rete dei centri di ricerca e trasferimento tecnologico quale fattore di forza dal quale partire assieme alla presenza di un capitale umano qualificato e laureato che tuttavia fatica a trovare occasioni di lavoro nel tessuto produttivo marchigiano mentre per il sistema universitario sembra profilarsi una diminuzione del grado di attrattività⁶. La combinazione di queste due tendenze rischia di alimentare il brain-drain, ovvero che i laureati marchigiani lascino la Regione per trovare lavoro.

⁶ Nel corso degli ultimi 5 anni gli iscritti, dopo il picco degli anni 2009/2010, sono diminuiti fino a tornare nell'ultimo anno (2012/2013) poco al di sotto dei livelli iniziali. Fonte: Istat Ufficio territoriale EMR

Come ha evidenziato la Strategia Smart Specialisation della Regione⁷, se l'attività di ricerca e sviluppo rappresenta l'elemento di maggiore criticità in quanto le Marche non sono finora riuscite a capitalizzare a pieno le grandi potenzialità del sistema pubblico e privato e registrano ancora una limitata performance nella ricerca e nell'innovazione, dall'altro si evidenziano recenti segnali in controtendenza. Il sistema universitario si sta distinguendo per un forte orientamento verso le scienze applicate che progressivamente porterà le Marche a specializzarsi in settori scientifici e tecnologici con un alto impatto per l'innovazione (ICT, biotecnologie e nutrizione, salute, ambiente, scienze socio-economiche e umane, nanotecnologie e nuovi materiali). Si veda quanto detto nel seguito.

Le economie emergenti: nuove tecnologie, economia della conoscenza, green economy

Se negli ultimi dieci anni il tessuto imprenditoriale del sistema dell'AMMA si è progressivamente trasformato confermando la tendenza alla terziarizzazione che caratterizza le economie industrializzate (dal terziario, inteso come servizi alle imprese, alle persone e il settore turistico proviene il 68,6% del valore aggiunto, mentre dalle attività manifatturiere il 25,3%), dall'altro ha visto emergere, a fianco dei poli industriali notoriamente "forti" che ruotano attorno ad alcune poche grandi imprese, una realtà costituita da piccole o piccolissime imprese attive in settori nuovi come quelli ad alta intensità di conoscenza e dell'ICT.

Ne è un esempio l'affermarsi di un distretto tecnologico sulla domotica "nuove tecnologie dell'abitare" sostenuto dalle misure della programmazione regionale che trova nel tessuto produttivo della Vallesina e del sistema Fabriano il luogo principale di innovazione. È riconosciuta a questo distretto emergente la potenzialità di divenire un polo di eccellenza a livello nazionale per i temi del *security* e *safety* nell'abitare e può contare su altre iniziative rilevanti come il progetto dell'Agenzia Nazionale della Terza Età, il progetto europeo "JADE - Investing in life and health" promossi dall'INRCA, istituto di ricerca di rilievo nazionale in campo geriatrico ed il progetto di realizzare un prototipo di Casa Intelligente per una longevità attiva e indipendente dell'anziano lanciato dalla Regione.

L'attenzione alla terza età in questa regione non è casuale: la struttura della popolazione delle Marche (e presumibilmente dell'AMMA) è fra le più anziane d'Europa, con una quota di circa il 20% della popolazione

⁷ La Regione Marche e le Associazioni di categoria sono intervenute negli anni a supporto del sistema produttivo locale anche attraverso alcuni Enti/società. Dall'articolo "Geografia dei distretti e politiche di piano: il caso marchigiano" di Michele Talia e Gloria Vitali, su "Riterritorializzare i distretti, bilanci e prospettive della pianificazione distrettuale", a cura di Francesco Domenico Moccia e Daniela di Leo, ed. Franco Angeli, 2007 è stata estrapolata una panoramica della situazione. Tra le società istituite dalla Regione Marche vi sono la SVIM Sviluppo Marche, il COMIT (Consorzio Marchigiano Innovazione Tecnologia, e cinque COICO (Comitati d'Indirizzo e di Coordinamento) su base locale. Questi ultimi sono stati istituiti nel 1999 per promuovere politiche di intervento volte a qualificare le aree riconosciute a valenza distrettuale. La SVIM è una società a capitale misto a cui partecipano, oltre alla Regione, anche il MIT (Marche Innovation Training) e l'Unioncamere Marche, che sostiene i soggetti economici ed amministrativi nell'attuazione di programmi complessi e nella valorizzazione del tessuto imprenditoriale. Il COMIT è lo strumento di coordinamento intersettoriale dei vari centri servizi attivati dalle associazioni di categoria, dalle associazioni imprenditoriali e dagli enti locali di ciascun settore produttivo caratterizzante il sistema dei distretti marchigiani. Per migliorare la competitività dei sistemi locali svolgono un ruolo strategico altri due organismi: TECNORETE e TECNOMARCHE. Il primo ha costituito una rete di centri che forniscono servizi reali alle piccole e medie imprese ed opera in sinergia con altre strutture o società di venture capital operanti sul territorio (B.I.C., TECNOMARCHE, MARCHE CAPITAL, INTERPORTO MARCHE). TECNOMARCHE è invece un parco scientifico e tecnologico.

oltre 65 anni. L'invecchiamento della popolazione si lega, al contempo, ad un'elevata speranza di vita, fra le maggiori in Europa e la maggiore in Italia: 80,3 anni per gli uomini, 85,5 anni per le donne.

Sempre in chiave di sviluppo dell'economia della conoscenza altre fonti consultate evidenziano, nell'ultimo decennio, un crescente peso degli occupati (impiegati e quadri) rispetto a quello, prevalente, degli operai esito anche di processi di up-grading qualitativo delle produzioni (investimento maggiore nelle fasi del ciclo produttivo a maggiore valore aggiunto, progettazione, marketing, commercializzazione). Ciò può essere interpretato come una progressiva affermazione dell'economia della conoscenza.

Relativamente al capitolo specifico della green economy infine, sulla base dei dati del Centro studi di Unioncamere, tra il 2008 e il 2013, 9.830 imprese marchigiane hanno investito in prodotti e tecnologie green e la provincia di Ancona si colloca in una fascia medio-alta tra le province italiane per numero di tali imprese sul totale delle imprese esistenti (nelle Marche solamente Ascoli Piceno si colloca in questa fascia, le altre più in basso).

La stessa indagine di Unioncamere, condotta assieme alla Fondazione Symbola, inserisce Ancona nella fascia delle province con la maggiore incidenza, superiore al 25%, delle imprese che hanno investito nel periodo 2008-2013 in tecnologie e prodotti green rispetto al totale delle imprese con almeno un dipendente.

Anche i cosiddetti "brevetti verdi", secondo i dati della Camera di Commercio, segnano una dinamica positiva, con una crescita costante dal 2006 al 2011 ed una lieve flessione nel 2012 (dei brevetti depositati) con la provincia di Ancona come maggiore serbatoio di invenzioni a livello regionale.

3.2 Area Metropolitana come cluster integrato per la logistica

La PLM, un fattore di competitività territoriale di grande potenziale

E' nota l'importanza che la logistica, intesa come insieme delle attività organizzative, gestionali e strategiche che governano, in un sistema economico, i flussi di materiali e delle relative informazioni, ha progressivamente assunto negli ultimi decenni, in relazione alle trasformazioni intervenute nei sistemi produttivi locali, imperniati nelle figure territoriali dei distretti industriali.

Qui, come in altre parti dell'Italia, i distretti hanno dovuto far fronte alle sfide imposte dalla globalizzazione dei mercati ed alla recente e perdurante crisi economica (nascita di una subfornitura a reti lunghe, con lo spostamento di fasi d'attività nell'Europa orientale e in Estremo Oriente, internazionalizzazione di quote crescenti delle pmi appartenenti alla subfornitura tradizionale, ecc.).

Nel nuovo scenario competitivo che si è venuto a configurare, l'efficienza della catena logistica ha assunto quindi un ruolo inedito e determinante; tale comparto, difatti, inizia ad essere considerato come un importante servizio sistemico per la crescita della competitività poiché in grado di garantire alle imprese:

- ✓ una riduzione del transit time dei semilavorati e dei prodotti finiti in entrata e in uscita dall'azienda;
- ✓ una riduzione del time to market, ovvero della collocazione del prodotto presso il cliente finale;
- ✓ un contenimento dei costi di trasporto;
- ✓ un maggiore controllo delle reti distributive e delle informazioni riguardanti i flussi di merci.

Il sistema delle infrastrutture a supporto della logistica è imperniato sulla cosiddetta Piattaforma logistica delle Marche (di seguito PLM)⁸ costituita dal complesso multipolare porto-aeroporto-interporto, parte della più complessiva Piattaforma Strategica nazionale Tirreno-Adriatico (già riconosciuta nel QCN 2007-2013) quale connessione trasversale tra il mare Adriatico e la sponda tirrenica ed incentrata sui capisaldi di Ancona e Civitavecchia.

La rilevanza della PLM è data anche dall'inserimento di alcuni suoi nodi nel disegno strategico europeo delle reti di trasporto (TEN-T), sviluppato a partire dagli anni '80 ed oggi articolato in un doppio livello di rete costituito dalla Core Network e dalla Comprehensive Network⁹. Nello specifico il porto di Ancora risulta inserito nel Core Network assieme ad altri 11 porti marittimi italiani.

⁸ Appare di interesse richiamare gli Accordi tra Enti relativi alla PLM: 2006_ Accordo Quadro tra Porto-Interporto ed Aeroporto con il quale i tre sistemi riconoscono il valore potenziale sul mercato della logistica di tale concentrazione infrastrutturale. 2009_ Protocollo d'Intesa tra l'Autorità Portuale di Ancona e l'Interporto Marche SpA, per rafforzare l'accordo quadro con l'impegno di valorizzare la Piattaforma Logistica. 2012_ Protocollo di Intesa fra Regione Marche, la Regione Umbria, Interporto Marche SpA e Sviluppumbria Spa per lo sviluppo dell'intermodalità nell'Italia Centrale attraverso una serie di azioni finalizzate a sistematizzare le attività delle piastre logistiche di Foligno e Terni con l'hub interportuale di Jesi. 2009-2012_ l'Osservatorio della Piattaforma Logistica delle Marche, promosso dalla Camera di Commercio, promuove un tavolo di approfondimento fra Autorità Portuale, Interporto Marche, Aerdorica, Comune di Ancona e Comune di Jesi, Regione Marche, Provincia di Ancona.

⁹ La core network rappresenta la struttura portante dei trasporti multimodali all'interno del mercato interno europeo e la sua completa attuazione, prevista entro il 2030, consisterà in azioni e progetti specifici finalizzati alla eliminazione

Accanto ai nodi cardine della rete europea del trasporto, sono stati poi individuati 10 Corridoi strategici (i cosiddetti Core Network Corridors): definiti in modo tale da congiungere efficacemente i nodi della rete centrale. Di questi il corridoio 5 Helsinki-La Valletta, individua nella tratta ferroviaria adriatica Bologna – Ancona, nel porto di Ancona e nell'interporto di Jesi un'antenna terminale dei sistemi connettivi transnazionali in grado di configurarsi come punto di accesso continentale preferenziale per i flussi di merci e persone provenienti dai più ampi traffici insistenti sull'area mediterranea.

A supporto di tale armatura, la Comprehensive Network, da completare entro il 2050, alimenterà la Core Network a livello regionale e nazionale e garantirà la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni. Essa sarà finanziata principalmente dagli Stati membri.

La comprehensive network individua nella direttrice ferroviaria appenninica Falconara-Orte elementi strutturanti la rete complementare di secondo livello.

Assieme alla PLM, la presenza di un asse autostradale strategico (A14), di una maglia infrastrutturale stradale e ferroviaria con direttrici nord-sud ed est-ovest, collocano la Provincia di Ancona, e quindi l'AMMA, all'11° posto nella graduatoria nazionale fondata sull'indice sintetico di dotazione infrastrutturale (Istituto Tagliacarne). Tra le direttrici non autostradali si può citare la SS 76 Vallesina che la collega all'Umbria e dove insiste un ambizioso progetto viario denominato "Quadrilatero Umbria Marche" il cui obiettivo è quello di mettere in relazione l'asse Perugia-Ancona con l'asse Foligno-Civitanova. Attualmente la connessione con il versante tirrenico e la direttrice Roma-Milano non è infatti adeguata.

Criticità e prospettive di sviluppo per la PLM

Vi sono tuttavia alcune significative criticità, bene evidenziate dal Piano per le Infrastrutture, Trasporto Merci e Logistica, approvato nel 2012 dalla Regione Marche. La PLM necessita per la sua efficace affermazione di un triplice livello di azioni che il Piano regionale declina in infrastrutturale, legislativo e di promozione.

Il primo livello identifica e definisce alcuni interventi "cardine" già programmati, si tratta in particolare di tre opere di implementazione e connessione specifiche riguardanti il Nodo di Falconara, con cui si garantirebbe l'interconnessione ferroviaria tra la linea adriatica e la linea Orte-Falconara¹⁰, le opere di difesa e banchinamento del porto previsti dal PRP vigente ed, infine, il suo collegamento con la grande viabilità nazionale (Uscita Ovest).

A questi interventi infrastrutturali di ri-connessione, la Regione si prefigge di affiancare una adeguata cornice legislativa regionale che sostenga ed incentivi l'intermodalità; in tal senso il Piano dichiara in maniera esplicita la necessità di un piano di intervento pubblico che, sulla base di esperienze realizzate in

delle principali strozzature esistenti e alla costruzione dei collegamenti transfrontalieri mancanti e dei nodi multimodali considerati strategici. La Comprehensive Network, da completare entro il 2050, è costituita dalla rete secondaria, di livello regionale e nazionale ed alimenta la Core Network, garantendo così la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni. Lo scopo è quello di permettere progressivamente alla grande maggioranza dei cittadini e delle merci d'Europa di poter raggiungere la rete globale entro 30 minuti. Essa sarà finanziata principalmente dagli Stati membri, con la possibilità, in alcuni casi, di attingere a fondi UE della politica dei trasporti e della politica regionale, anche mediante nuovi strumenti innovativi di finanziamento.

¹⁰ Sotto il punto di vista infrastrutturale, la piastra interportuale di Jesi soffre di alcune gravi inefficienze legate alla necessità di istradare i treni fino alla stazione di Falconara in regime di tradotta, con un costo aggiuntivo rispetto alla normale vezione che oscilla tra i 1200 ed i 3200 euro a treno.

altre regioni, finalizzi risorse e misure finanziarie a favore di singole specifiche iniziative anche nel quadro delle misure ambientali che possono mettersi in campo per il perseguimento degli obiettivi delineati dalla UE nel recente Libro Bianco dei Trasporti (2011).

Tali interventi consentirebbero ad esempio all'Interporto di Jesi l'assunzione piena di un ruolo di hub, catalizzatore delle merci dell'area centrale del paese (Marche-Umbria- Abruzzo Nord) con l'obiettivo di unificare i flussi su canali intermodali a medio-lunga distanza ed al Porto¹¹ di poter ampliare il proprio potenziale (con l'entrata in funzione della banchina lineare) avendo una indispensabile connessione diretta col sistema autostradale. Ad oggi la carenza di spazio, di infrastrutture adeguate penalizza fortemente il porto di Ancona nella gestione del traffico di container. Il porto è fuori dai circuiti di terminal operator internazionali o di network portuali che possono suscitare nel loro complesso l'interesse delle compagnie di navigazione.



Figura 2 Telaio italiano rete TEN-T, 2013 (Core e Comprehensive network).

¹¹ La pianificazione del porto è regolata dai seguenti strumenti: PIANO REGOLATORE PORTUALE (1988), PIANO DI SVILUPPO DEL PORTO (2007), PPE DEL PORTO

Se la presenza delle tre strutture che compongono la PLM rappresenta un fattore di sostegno all'internazionalizzazione del tessuto produttivo con capacità ancora non del tutto utilizzate (nello specifico si fa riferimento all'interporto di Jesi, ma anche in prospettiva al porto con il potenziamento del terminal container), occorre evidenziare che il funzionamento dei tre nodi si è caratterizzato nel tempo secondo una specializzazione dal lato della domanda e non solo dell'offerta. I tre nodi rispondono alla domanda di trasporto delle merci marchigiane su segmenti totalmente distinti ed indipendenti.

Il porto soddisfa in prevalenza l'approvvigionamento di materie prime di provenienza varia su scala globale ed il trasporto delle merci regionali prevalentemente via container da e verso il Mediterraneo Orientale ed il Far East.

L'interporto tende a soddisfare la domanda di trasporto delle merci marchigiane con origine o destinazione Nord Italia e Nord Europa e potrebbe in prospettiva dirottare le merci che raggiungono il Mediterraneo occidentale via mare alla ferrovia.

L'aeroporto, recentemente inserito nell'elenco dei 26 aeroporti di interesse nazionale (del Piano nazionale degli aeroporti), offre servizi di trasporto per alcune nicchie (merci ad elevatissimo valore aggiunto, merci deperibili).

Dal punto di vista del traffico è da evidenziare che il porto di Ancona ha visto nel 2012 una forte contrazione dei flussi passeggeri (da e verso la Grecia) ed una relativa contrazione dei traffici merci (dove però occorre rilevare il buon andamento del segmento dei container, con una crescita del 18%).

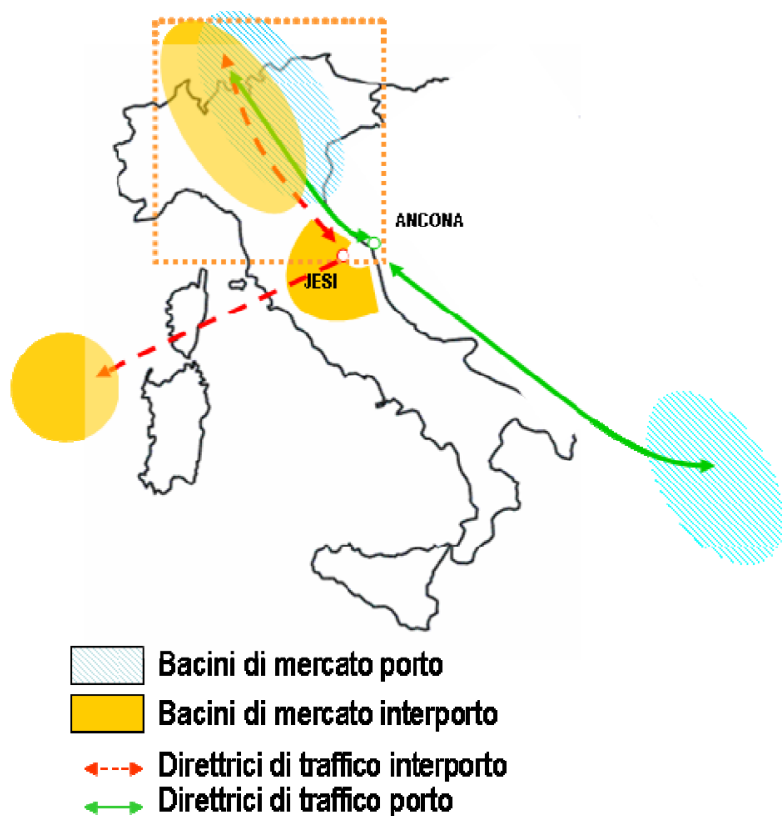


Figura 3 I mercati potenziali di riferimento di porto e interporto, ISTAO, Osservatorio Logistico, 2010.

Le prospettive future della PLM sembrano legate, oltre ai necessari interventi infrastrutturali e di sostegno finanziario, prospettati dal Piano regionale, anche:

- all'opportunità per il porto di stringere alleanze con gli altri porti del bacino adriatico-ionico (come ad esempio avvenuto per Venezia, Trieste, Fiume e Capodistria), ovviando ad un isolamento che potrebbe penalizzare lo scalo anconetano nella gestione dei traffici internazionali diretti verso l'Europa settentrionale (cfr. Camera di Commercio di Ancona, Rapporto sull'economia 2013);
- in generale all'opportunità per porto ed interporto rappresentata dai mercati del consumo più distanti, quali quelli del nord Italia e del Nord Europa; le due strutture potrebbero, oltre a soddisfare la domanda del tessuto produttivo regionale, assumere un nuovo ruolo di gateway rispetto ai flussi multimodali esogeni, creando così l'occasione di una riorganizzazione delle possibili sinergie e forme di collaborazione in chiave intermodale delle singole strutture;
- ai servizi di logistica integrata (magazzinaggio, lavorazione merci, packaging, ecc.), specie per l'interporto;
- al funzionamento integrato tra i nodi della PLM: ad esempio uno studio commissionato nell'ambito delle attività dell'Osservatorio della Logistica, dalla camera di commercio di Ancona all'ISTAO, presentato nel 2011, ha indagato la fattibilità di un collegamento ferroviario "navetta" tra porto ed interporto, sondandone i benefici ambientali, sociali ed economici per l'area vasta.

Con riguardo al tema dell'integrazione e quindi del (ri)posizionamento della PLM interessanti sono le considerazioni contenute nel Rapporto 2012 dell'Osservatorio della Logistica: preso atto del funzionamento delle due strutture su segmenti distinti della domanda con offerte che non si sovrappongono, allo stato attuale (conservando i segmenti di mercato conquistati) nessuna forma di integrazione, né di cooperazione strategica appare strettamente necessaria (se non in termini di promozione coordinata). Per contro solo nell'ipotesi di (ri)posizionamento della PLM, e quindi di ricerca di nuovi mercati, diviene necessaria una maggiore integrazione: ad esempio un treno che si formi nel porto potrebbe essere completato in interporto; oppure in caso di picchi di domanda in porto alcuni treni potrebbero partire dall'interporto; in prospettiva già il porto potrà essere in grado di creare treni completi. Altre forme di integrazione sono individuate nella costituzione di una cabina di regia tecnico-commerciale comune (si vedano i diagrammi sotto riportati);

- con riguardo all'aeroporto all'integrazione con l'interporto: sempre il Rapporto 2012 sopra citato, individua possibili sinergie con l'interporto (che potrebbe fornire servizi aggiuntivi alla catena logistica come il groupage); infine anche il recente inserimento nel Piano nazionale degli aeroporti potrebbe favorire una crescita dello scalo.

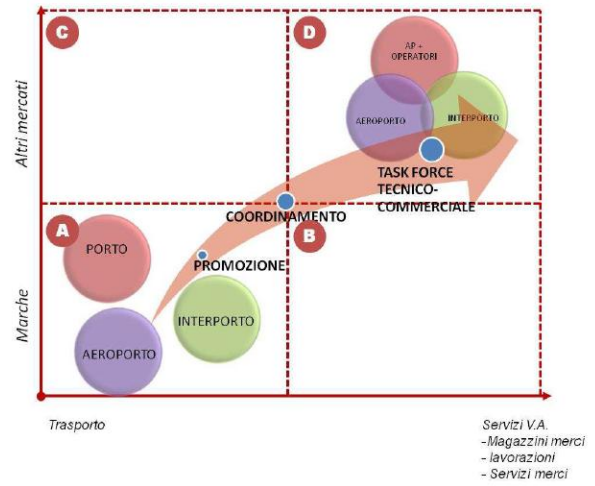


Figura 4 Strategie di (ri)posizionamento della PLM. ISTAO, Osservatorio Logistico, 2013.

Efficienza e sostenibilità ambientale

Sotto il profilo dell'efficienza e della sostenibilità ambientale il sistema logistico dell'AMMA presenta alcune criticità. Una piattaforma logistica territoriale multimodale non dovrebbe infatti generare solo valore economico, ma dovrebbe anche riverberare effetti positivi sulla qualità ambientale e sull'organizzazione spaziale del contesto territoriale locale. In questa direzione si ritiene che la PLM non dovrebbe qualificarsi solo quale efficiente nodo proiettato nelle reti lunghe, ma anche quale attrezzatura che ottimizza la logistica di distretto e la distribuzione delle merci intercompany.

Il sistema del trasporto e della logistica, nel territorio dell'AMMA (come del resto in larga parte dei territori con elevata densità e diffusione di imprese), continua ad essere prevalentemente incentrato su vettori su gomma, frammentato e poco orientato al controllo del ciclo di trasporto e, solo parzialmente, in grado di valorizzare le potenzialità offerte dalle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

A fronte di ciò e considerando che, i pur necessari interventi di potenziamento infrastrutturale hanno orizzonti temporali di medio lungo termine, potrebbero essere promosse, nel breve periodo e con un impiego di risorse molto più limitato, sperimentazioni nel campo della ottimizzazione dei flussi logistici tra imprese (tra reti di subfornitura ed altre reti di imprese), ad esempio attraverso l'uso di nuove tecnologie. Al di fuori delle Marche interessanti progetti pilota sono stati promossi dall'Istituto Trasporti e Logistica della Regione Emilia Romagna¹². Analogamente buoni risultati (anche in chiave di sostenibilità finanziaria) stanno dando alcuni progetti di city logistics attraverso l'ottimizzazione della logistica distributiva nelle aree urbane (si veda ad esempio l'esperienza di City porto a Padova), anche utilizzando spazi messi a disposizione dal porto e dall'interporto. A tal riguardo può giocare un ruolo importante l'Osservatorio della

¹² I progetti pilota promossi da Regione Emilia Romagna e Fondazione ITL hanno riguardato la razionalizzazione dei flussi tra un'impresa e la propria rete di fornitura a livello locale e regionale. I progetti hanno previsto la Mappatura dei flussi inbound e dell'organizzazione logistica delle imprese coinvolte, la Predisposizione di piani di ottimizzazione dei flussi merci a livello locale e regionale, lo Sviluppo di software applicativo specifico e relativa sperimentazione aziendale.

Piattaforma Logistica delle Marche promosso dalla Camera di Commercio di Ancona (con il coinvolgimento di Regione, Provincia, Comuni di Ancona e Jesi, Autorità Portuale, Interporto Marche ed Aerodrica).

3.3 Area Metropolitana come fabbrica di sviluppo culturalmente orientato, creatività e turismo

Gli asset territoriali

La rappresentazione del sistema culturale e turistico restituisce un quadro complesso ed estremamente variegato sia sotto il profilo ambientale con il quale condivide le tematiche legate al paesaggio, sia sotto quello produttivo.

La caratteristica, anche percettiva, che emerge è quella di un territorio densamente e diffusamente provvisto di beni culturali e paesaggistici, che si innestano saldamente sulla struttura del sistema ambientale e insediativo, contribuendo a fornirne valori e significati.

All'interno dell'AMMA, infatti, sono stati individuati circa 5.000 Beni Architettonici, che rappresentano il 25% del patrimonio dell'intera Regione Marche, altamente differenziati per tipologia, luoghi di cultura e per la formazione. In particolare si segnalano le seguenti presenze:

- archeologia industriale: 23 edifici (35% della Regione);
- istituti culturali attrattori di socialità :49 contenitori (12% della Regione);
- biblioteche: 85 strutture (26% della Regione);
- teatri : 26 di cui 13 storici (24% della Regione);
- luoghi per la formazione: 47 istituti superiori (soprattutto nei comuni principali);
- Università Politecnica delle Marche (facoltà di Agraria, Economia, Ingegneria, Medicina, Scienze Matematiche Fisiche e Naturali)
- ISTAO. Istituto Adriano Olivetti di studi per la gestione dell'Economia e delle Aziende, formazione nel settore dell'economia territoriale e dell'industria culturale.

L'ambito dell'Area Metropolitana presenta quindi una buona dotazione di strutture per la formazione, che costituisce un elemento di attrattività a livello regionale e nazionale.

Il paesaggio costituisce l'altra fondamentale risorsa per il sistema turistico, che a livello regionale esprime 11 aree protette: 2 parchi nazionali (Monti Sibillini e Gran Sasso e Monti della Laga), 4 parchi regionali (Monte Conero , Sasso Simone e Simoncello, Monte San Bartolo, Gola della Rossa e di Frasassi), 5 riserve naturali (Abbadia di Fiastra, Montagna di Torricchio, Ripa Bianca, Gola del Furlo e Sentina); più di 100 aree floristiche, 15 foreste demaniali, oltre 60 centri di educazione ambientale.

Delle 16 bandiere blu europee, ottenute nel 2012, 4 (Senigallia, Portonovo, Sirolo e Numana) sono all'interno della costa dell'Area Metropolitana che ha uno sviluppo lineare di 60km.

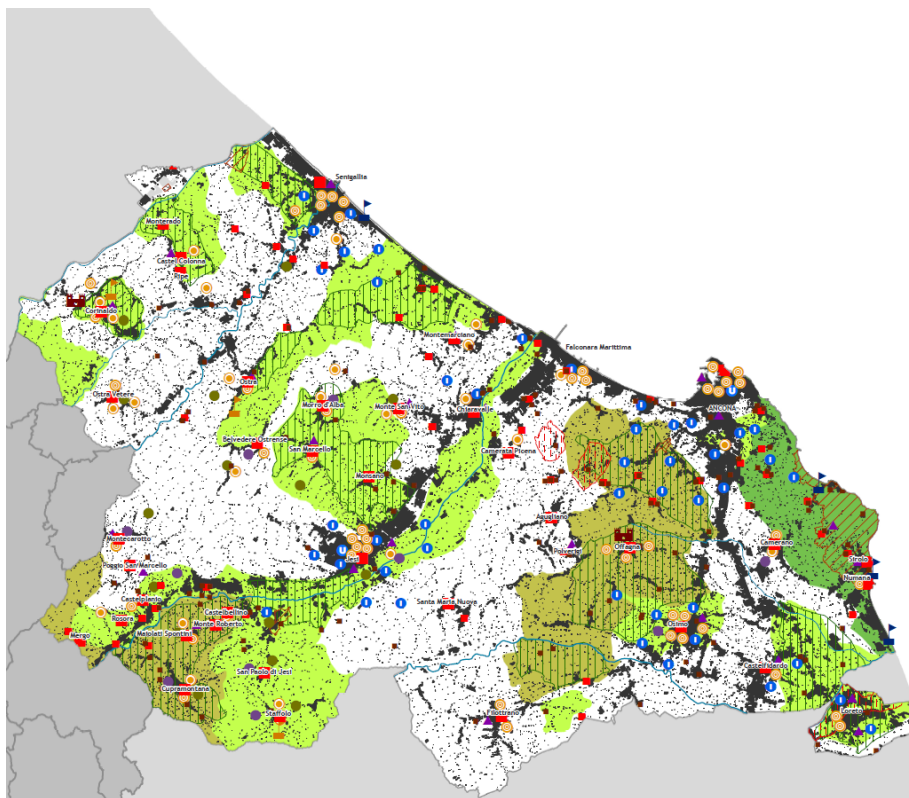


Figura 5 Il sistema culturale (fonte Documento Preliminare Piano strategico Area Metropolitana Medio Adriatica)

Continuando con la ricognizione degli asset è inoltre da segnalare che:

- sulla costa sono localizzate alcune eccellenze regionali come Senigallia e la Riviera del Conero diversificate dalle caratteristiche dei litorali;
- le Colline di Maiolati Spontini fanno parte del Catalogo dei Paesaggi Rurali di interesse Storico individuati dal Ministero delle Politiche Agricole;
- Corinaldo e Offagna fanno parte dell'associazione dei Borghi più belli d'Italia ed, assieme ad Ostra, hanno una bandiera arancione come 'località eccellenti dell'entroterra';
- Loreto, con il suo santuario, attira un turismo religioso.

La connessione tra questi asset e il sistema produttivo ha un impatto sulle produzioni agroalimentari che si sono progressivamente evolute impegnando quasi 2mila operatori del biologico e moltiplicando le produzioni di qualità riconosciute, ben 93 tra vini DOC, DOCG e IGT e produzioni DOP e IGP.

I comuni si sono inseriti, con atti di promozione non sempre coordinati e sistematizzati tra loro, ma spesso sovrapposti, nelle reti tematiche di valorizzazione¹³, legando le produzioni di eccellenza al paesaggio e alla cultura enogastronomica del territorio, tanto da poter annoverare:

¹³ Sulla promozione del territorio è attiva la Regione con il portale Destinazione Marche, associazioni di categoria come CNA, Confartigianato, Confcommercio con progetti legati al settore dell'artigianato (marchi di qualità come

- 16 comuni fra le Città dell'olio;
- 11 comuni fra le Città del vino;
- 1 comune fra le città del Miele, il totale rappresenta il 40% dell'intera Regione.

Tuttavia si tratta di un patrimonio non adeguatamente percepito e anche per questo non adeguatamente valorizzato. Comparando, ad esempio, la mappatura risultante dalla catalogazione censita dal Sistema Informativo Regionale per il Patrimonio Culturale (SIRPAC) con la corrispondente mappatura del patrimonio risultante dalla lettura dei siti web comunali emerge un notevole sottodimensionamento della percezione da parte comunale, così che può diventare difficile attivare delle azioni per valorizzare le risorse effettivamente presenti. Esiste invece un'offerta degna di nota per quanto riguarda le manifestazioni culturali, musicali, sportive che si svolgono in alcune città (Sirolo, Polverigi, Jesi, Fabriano, Ancona, Senigallia...) che, grazie a queste, hanno guadagnato una rilevanza internazionale.

La dotazione territoriale è stata inoltre potenziata e rinnovata di recente, anche grazie al ricorso ai fondi per la coesione territoriale. Nell'ambito dell'Area Metropolitana, in particolare, sono state avviate delle opere di restauro comprensivo di interventi strutturali tramite l'utilizzo sia di risorse statali sia comunitarie (Docup 2000-2006 e FEASR 2007-2013) per complessi edilizi di pregio.

Un esempio degno di nota è la Biblioteca EffeEmme23 di Moie di Maiolati Spontini realizzata in una ex fornace restaurata con risorse del Consorzio intercomunale per la gestione dei rifiuti, una vera e propria eccellenza di rilievo regionale, capace di dialogare alla pari con strutture come la Biblioteca San Giovanni di Pesaro e di attivare quindi sistemi di relazione che coinvolgono attività di tipo culturale.

I "contenitori" rappresentano una straordinaria opportunità per innescare uno sviluppo "cultural-oriented", soprattutto se le diverse destinazioni d'uso saranno pensate in un'ottica intercomunale, in modo che ognuno non sia "competitivo" rispetto all'altro ma svolga un ruolo specifico entro un'ottica di rete. E' necessario quindi operare per:

- incentivare le nuove professionalità e le aggregazioni tra beni e attività culturali e produttive,
- promuovere la visibilità del comparto anche in ambito internazionale,
- costituire filiere orizzontali e verticali,
- integrare attori pubblici e privati.

Le Marche si qualificano come territorio vocato alla cosiddetta "**culture based innovation**", una forma di innovazione che integra alta tecnologia a creatività, che nasce e cresce nell'impresa culturale e creativa, mettendo in circolo professionalità della cultura e della creatività nella impresa manifatturiera tradizionale. Le politiche regionali di settore hanno fortemente incentivato nell'ultimo biennio progetti speciali di valenza trasversale che, oltre al progetto del Distretto culturale evoluto, hanno incentivato l'animazione e la fruizione dei contenitori culturali, gli interventi a sostegno del lavoro di giovani e anziani; gli interventi per garantire e incrementare l'accessibilità e i servizi dei luoghi della cultura. E' stata inoltre riorganizzata e

MarcheEccellenza Artigiana). L'Accademia Marchigiana dell'Anno promuove i prodotti nobili marchigiani e premia i personaggi marchigiani del mondo meritevoli per la cultura, sport e musica.

razionalizzata la rete regionale dello spettacolo con la costituzione del **Consorzio Marche Spettacolo** e la **Fondazione Marche Cinema Multimedia**, il progetto di infrastruttura **'Smart Culture'** nei luoghi della cultura.

L'attività culturale e l'impatto sull'economia locale

L'elevata dotazione di asset culturali ha effetti in chiaro scuro sul sistema territoriale; sotto il profilo dell'attività svolta l'AMMA è allineata con una regione fortemente impegnata, ma le ricadute economiche appaiono ancora limite in confronto con molte parti del Paese.

Entrando maggiormente nel merito, secondo l'Osservatorio Siae, nel primo semestre del 2013 gli spettacoli realizzati in provincia sono stati oltre 21.000, con incassi per 7,5 milioni di euro e un volume d'affari di 14,7 milioni.

Si tratta di un buon livello di attività, con 44,7 manifestazioni ogni 1000 abitanti, l'area si colloca al di sopra degli standard nazionali (35,1), seppure in ritardo in confronto con quelli marchigiani (48,1).

Se da un lato il calendario appare denso di manifestazioni, dall'altro emerge che queste generano incassi limitati. Questo perché da una parte la bigliettazione remunera poco, ma anche perché la dimensione e tipologia degli spettacoli genera poche spese ulteriori da parte dagli spettatori, laddove per servizi (previdita dei biglietti, prenotazioni di tavoli, servizio guardaroba, consumazioni al bar, ecc.) si incassa il 31% del totale, 2 punti in meno che in regione o in Italia.

Ma soprattutto è il contesto a finanziare meno le attività realizzate. Sul volume d'affari generato la quota derivante da introiti per prestazioni pubblicitarie, sponsorizzazioni, contributi pubblici e privati, riprese televisive, ecc. si ferma sul 18,3% nell'area, mentre tocca il 24,9% in regione e il 23,4% in Italia.

La spesa al botteghino per spettatore, in particolare, è pari 15,7 euro, contro i 16,3 euro a livello nazionale e i 13 all'interno della regione, laddove ogni manifestazione incassa mediamente 352 euro, 465 in Italia e 286 in regione.

Da una parte ciò è attribuibile alla netta prevalenza di manifestazioni cinematografiche, 74,4% del totale che generano 40% degli incassi, un dato in linea con quello regionale, ma fortemente sbilanciato se confrontato con quello nazionale.

Ma questo risultato deriva anche dal limitato apporto di alcune tipologie di manifestazioni, a partire da quelle sportive che in Italia determinano oltre il 13% degli incassi, mentre nell'AMMA non raggiungono il 5%, ovvero 357 mila euro.

Estremamente modesto appare inoltre il contributo economico dell'attività espositiva, soprattutto in considerazione degli asset evidenziati più sopra e dei recenti investimenti segnalati. Si tratta di manifestazioni che nel primo semestre hanno incassato circa 191 mila euro, il 2,5% del totale, pur con 280 iniziative all'attivo (sulle 387 regionali). L'incasso medio, poi, è stato decisamente ridotto visto che in media è stato di 682 euro, quasi la metà di quello regionale (1373 euro), e un quarto di quello nazionale (2801 euro), facendo emergere una scarsa attrattività delle iniziative realizzate.

Per contro, all'interno dell'AMMA, appaiono di rilievo attività come i concerti con 1,41 milioni di incassi, le attività di ballo con 1,4 milioni e il teatro 1,07 milioni. Nella concertistica si rilevano attività di maggiore

respiro e reddito, con 8400 euro di incasso medio, 1000 euro in più di quanto si rilevi in Italia e oltre il doppio del risultato regionale (4000 euro). Le attività di ballo risultano strutturalmente simili a quelle che si realizzano nelle Marche o nel Paese, ma denotano una minore diffusione rispetto al resto della regione dove sono il 20% del totale circa, 3,5 punti in più che in provincia con i suoi 3517 appuntamenti.

Le 719 attività teatrali (3,4%), infine, spiccano perché rappresentano il 38% di quelle realizzate in regione ma risultano meno redditizie, con 1490 euro di media contro 1704 e oltre 2000 euro in Italia.

Il contenuto indotto economico ha effetti anche sul sistema delle imprese della cultura. Guardando in particolare al sistema culturale e creativo in modo aggregato, così come trattato da Uniocamere e Fondazione Symbola¹⁴, nelle Marche si osserva infatti un peso maggiore per valore aggiunto e occupazione generata.

In regione, più nello specifico, il sistema culturale determina il 6,3% del valore aggiunto totale mentre si ferma al 6% in provincia; e dove l'occupazione generata è rispettivamente il 6,9% del totale ed il 6,3% nell'area del capoluogo.

Nella graduatoria nazionale, poi, Ancona si colloca al 22° posto, laddove Arezzo, Pisa, Lecco, Trieste sono invece tra le prime 10. Inoltre, in termini di incidenza dell'export culturale e creativo sul totale del valore aggiunto provinciale la provincia di Ancona scende al 30° posto nel 2012, ultima delle province marchigiane (2,8%), quando era 25° nel 2009.

Andando ad esaminare le varie componenti, emerge come nel 2012 il 28% del sistema produttivo culturale nelle Marche è localizzato in provincia di Ancona, 3734 imprese (+96 rispetto al 2011). Il valore aggiunto generato è di 762,1 milioni di euro, pur arretrando lievemente in provincia (-0,2%) e ancora di più in Italia (-0,4%), mentre ristagna in regione (+0,1%). L'occupazione tocca nel 2012 i 15000 addetti, in crescita rispetto al 2011 (+1% ad Ancona, +1% nelle Marche e +0,5% in Italia).

Quello dell'AMMA è però un sistema connotato da imprese mediamente più strutturate, con un valore aggiunto medio che nel 2012 si assesta sui 204 mila euro, contro i 178 mila in regione e 165 mila in Italia, ma con livelli di produttività superiori solo al contesto marchigiano. Il valore aggiunto per occupato si attesta infatti su 50.807 euro contro i 46.364 medi delle Marche, ma arretrato rispetto a quello nazionale (54.055),

Il primato dimensionale interessa soprattutto le aziende culturali, coinvolgendo tutti i settori, mentre interessa solo design per quelle creative. Per contro si rileva una netta carenza nel settore museale, che ha un valore aggiunto per addetto di poco superiore ai 18 mila euro, la metà del valore regionale e nazionale.

La crescita del numero di imprese nel 2012, seppure più sostenuta negli altri contesti (2,6% ad Ancona, 3,8% nelle Marche e 3,3% in Italia), tende tuttavia a far declinare i valori medi, aumentando la parcellizzazione del sistema culturale che ha un'occupazione media di 4 addetti ad Ancona, 3,8 in Regione e 3 in Italia.

¹⁴ Si fa riferimento alla classificazione Ateco 2007:

- Industrie culturali (architettura, comunicazione e branding, design, artigianato)
- Industrie creative (film video, radio televisione, videogiochi e software, musica, libri e stampa)
- Patrimonio storico artistico (musei, biblioteche, archivi, gestione di luoghi e monumenti storici)
- Performing arts e arti visive (rappresentazioni artistiche, divertimento, convegni, fiere).

Turismo

L'attività culturale è trainata e traina al contempo il comparto turistico, comparto che mostra delle similitudini soprattutto con la realtà regionale.

Ancona rappresenta un territorio con un coefficiente di attrattività turistica elevato, ma con quasi 6 presenze per residente nel 2012 risulta inferiore alla media nazionale (6,4) e – soprattutto - regionale (7,1). Tale dato, nel tempo, sconta senza dubbio un peggioramento legato alla modesta dinamica della domanda turistica intercettata con la crisi, ma anche una crescita della popolazione residente più marcata che nei territori di confronto.

A fronte di una crescita dei clienti maturata tra il 2009 ed il 2012, il trend delle presenze turistiche nella provincia di Ancona ha avuto risultati peggiori rispetto alla regione o al Paese. In particolare, si osserva come in termini di arrivi, pur con una flessione nel 2012, la crisi sembra accompagnarsi ad un aumento dei viaggiatori, che in provincia passano da 645.585 a 711.498, per un incremento complessivo del 10,2%, contro un +9,6% in regione ed un più +8,6% nazionale. Per contro le notti vendute ristagnano, dopo un 2010 particolarmente negativo.

Più nel dettaglio, la dinamica complessiva vede le presenze salire dal 2009 al 2012 di 12.341 unità (+0,5%), passando da 2.667.867 a 2.680.208, mentre in regione ed a livello nazionale crescono rispettivamente del 2,1% e 2,7%.

La diversa evoluzione della clientela e delle notti vendute si traduce in una contrazione della permanenza media che nell'area tende a convergere verso la media nazionale. Dai 4,13 giorni del 2009 si scende infatti a 3,77, dato prossimo a quello del mercato italiano (3,67) che nel 2009 aveva però un valore molto più basso di quello anconetano, essendo stato pari a 3,88 giorni. La situazione regionale, che vive una contrazione della permanenza simile a quella provinciale, denuncia però un soggiorno di tipo più estivo e quindi vicino alla settimana con 4,92 notti vendute per cliente.

Relativamente al 2013, i dati diffusi dalla Regione Marche indicano un ritorno al segno positivo, con un +0,6% degli arrivi ed un +2,3% delle presenze, dinamica che riporta la domanda sui livelli del 2011.

I dati non brillanti osservati nel periodo di crisi non sembrano intaccare le potenzialità dell'offerta turistica presenti nel territorio in esame, che oltre agli asset riportati in precedenza, si pregia del Santuario di Loreto meta di oltre 4 milioni di visitatori annui e tra i primi in Italia ed in Europa per flusso di visitatori¹⁵.

¹⁵ *Il turismo religioso. Cifre e tendenze di un fenomeno in forte crescita.* Consorzio Operatori Turistici Pugliesi, spazioeventi.org 2005

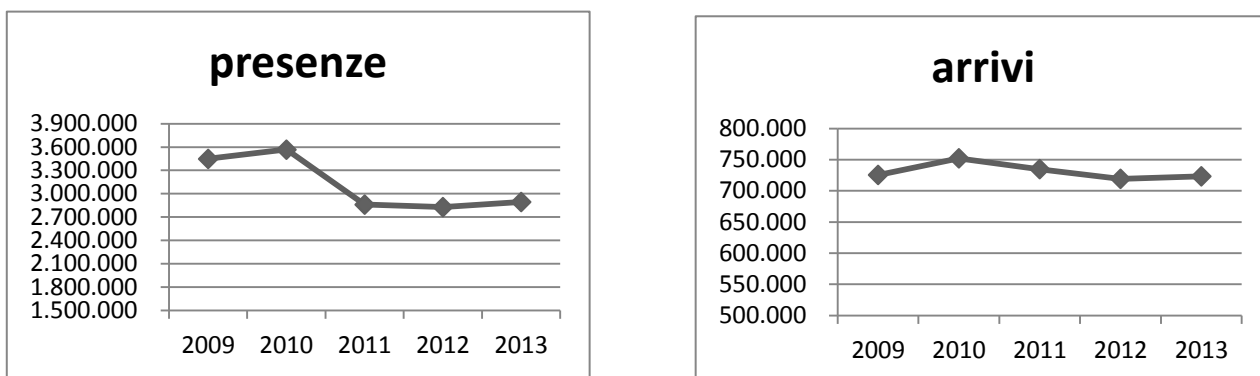


Figura 6 Andamento comparato degli arrivi e delle presenze (2009 = 100). Nostra elaborazione su dati Osservatorio Turistico Regione Marche.

Il risultati poco convincenti appaiono derivare in larga misura da un modello turistico sbilanciato verso il mercato nazionale, che con la crisi ha subito i maggiori contraccolpi. Dal 2008 al 2012 perde il 9% dei pernottamenti nazionali (pur vedendo contestualmente incrementare gli arrivi del 9% circa), mentre cresce del 22% la domanda degli stranieri. Pur con questo trend, nel 2012 ancora l'83% dei clienti e delle notti vendute viene dall'interno dei confini nazionali. Un dato non dissimile da quello regionale, ma molto lontano da quello nazionale dove la domanda interna si ferma al 53% di arrivi e presenze.

Strettamente connesso a questo risultato concorre un ulteriore fattore: il più modesto contributo delle strutture alberghiere, quelle che riescono ad intercettare meglio i flussi esteri, soprattutto nella componente superiore o lusso.

Gli alberghi dell'area in particolare hanno intercettato il 69,9% dei clienti e il 51,0% dei pernottamenti. Un dato che, di nuovo, non si allontana da quello regionale (67,6% e 47,8% rispettivamente) ma molto distante da quello nazionale (79,7%; 67,1%).

Sul lato dell'offerta, al 2012 le strutture a 4 stelle attive in provincia sono 32, assenti i 5 stelle (fatta eccezione per alcune dimore storiche), ovvero il 27,6% dell'offerta regionale, dove si registrano solo 3 strutture di lusso. Le camere vendibili si fermano a 2.036, il 26,5% del totale, contro il 34,7% nazionale.

Il calo della domanda poi tende ad aggravare le condizioni di utilizzo delle strutture già penalizzate dalla maggiore presenza di tipologia ricettive che meno si riempiono. Fattore aggravato da una serrata politica di prezzo, che impatta negativamente sulla redditività.

La restrizione creditizia tende inoltre a complicare le possibilità di investimenti e quindi il riposizionamento delle strutture, diverse delle quali sono passate di mano recentemente (7 nel 2011 su 11 in regione).

Sotto questo profilo Ancona, grazie anche ai nuovi proprietari, segnala qualche criticità in meno, con un 41,1% di strutture che avrebbe realizzato investimenti nel 2013, contro una media regionale del 37,1%, per un importo pari all'11,6% del fatturato contro una media del 10,3% in regione, e con gli alberghi più impegnati (14%, 43000 euro in media). Più frequenti gli interventi di restauro/ristrutturazione di fabbricati (23,3%) e di costruzione e manutenzione sito Internet (11,5%).

Da qui la necessità di nuove politiche per il settore, tra cui quelle della commercializzazione che nonostante il calo della domanda utilizzano solo in misura modesta le OTA (su Booking sono presenti 498 strutture pari al 6,5% del totale).

Per quanto attiene i servizi di accoglienza, se da un lato il territorio dell'AMMA, come del resto la regione Marche, presenta un'offerta ricettiva relativamente competitiva (sotto il profilo dei prezzi) rispetto a quella delle regioni più affini come Toscana e Umbria, dall'altro annovera, tuttavia, le criticità già evidenziate dal recente Piano strategico per lo sviluppo del turismo in Italia prodotto dal Governo nel 2013 (si veda il grafico seguente).

Come messo in evidenza anche dall'ISNART (2011), inoltre, le aree di criticità in provincia di Ancona riguardano l'accessibilità che la presenza dell'aeroporto solo in parte mitiga vista la scarsità di destinazioni servite e la frequenza contenuta; ma anche gli aspetti della comunicazione/promozione, l'offerta di servizi complementari e, in misura minore, l'alta incidenza di strutture ricettive antiche ed obsolete, di dimensione media ridotta e bassi standard di qualità.

Il turismo dell'area è inoltre ancora relegato al mercato estivo, laddove il 78,2% delle notti è venduto tra maggio e settembre, come in regione, ma ben oltre il dato nazionale (68,6%). Incidenza che oltretutto aumenta con la crisi (+0,7%), mentre resta stabile in regione e flette in Italia (-0,2%). Allo stesso tempo Ancona viene commercializzata dai tour operator come meta di mare e, solo secondariamente, per agriturismi e turismo religioso, meno ancora come meta culturale-città d'arte (Indagine sul turismo organizzato internazionale. ISNART, Osservatorio turistico della Regione Marche, settembre 2013).

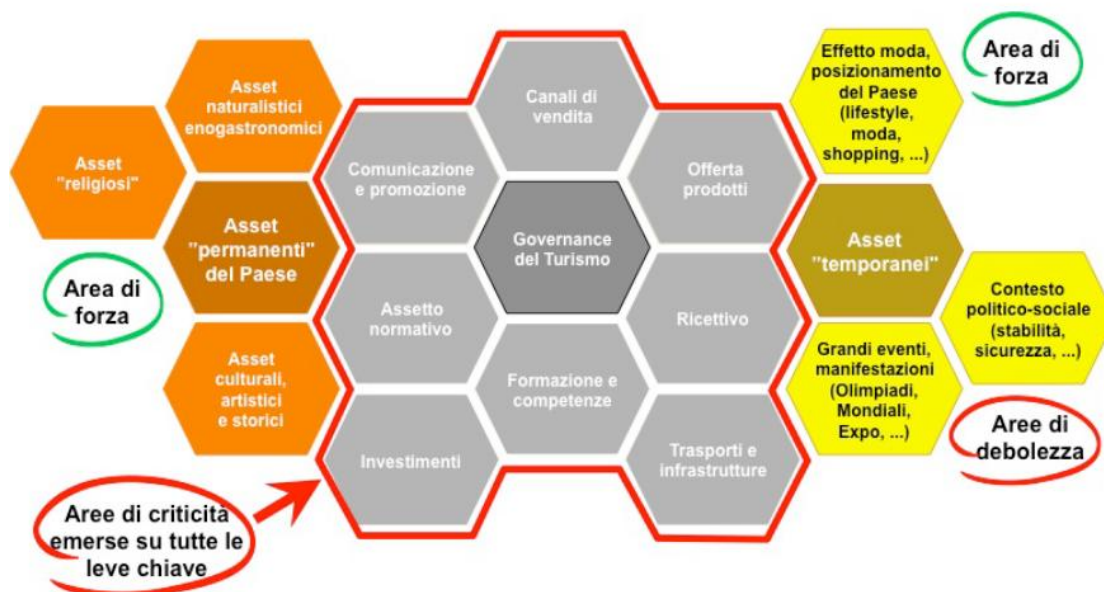


Figura 7 Le aree di criticità per lo sviluppo del turismo in Italia (fonte: Turismo Italia 2020. Piano strategico per lo sviluppo del turismo in Italia. Ministero per gli Affari Regionali, il turismo e lo sport, Roma, 2013).

3.4 Area Metropolitana come territorio della resilienza

I cambiamenti climatici

La sfida dei cambiamenti climatici deve essere posta tra le priorità dell'agenda politica dell'AMMA, territorio caratterizzato, come gran parte dei territori appenninici e costieri, dalla compresenza di fragilità strutturali (quali dissesti idrogeologici, erosione costiera e rischi di esondabilità di diversi bacini idrografici) e di una diffusione insediativa di tipo residenziale e produttiva, dall'alta densità infrastrutturale con un elevato consumo di suolo, dalla ricchezza del patrimonio storico-artistico-culturale.

Secondo lo studio CLIMAT di ESPON (2011) le province di Ancona, Pesaro e Macerata risultano essere le più vulnerabili della regione in termini di impatto potenziale dei cambiamenti climatici e di capacità istituzionale adattativa. Secondo lo studio CLIMATE di ESPON gli effetti riguarderanno segnatamente l'erosione costiera, il rischio di alluvioni, l'innalzamento del livello delle acque marine con conseguenti pesanti impatti sia a livello economico che sociale.

Lo studio evidenzia la necessità per le Marche, ma in generale per l'Italia, di predisporre delle **politiche di mitigazione ed adattamento** ai cambiamenti climatici (dal punto di vista infrastrutturale e regolatorio) e di stimolare la sensibilità e la consapevolezza dei cittadini.

Per quanto attiene alle **politiche di mitigazione** se si considera che l'80% delle emissioni di gas serra è legato ai consumi energetici è evidente che è nell'uso razionale dell'energia e nella promozione delle fonti rinnovabili che si giocano le sfide imposte dai cambiamenti climatici.

Le necessità prioritarie in campo energetico, quali la garanzia di un corretto funzionamento del mercato interno dell'energia e la sicurezza dell'approvvigionamento, dovranno perciò essere sempre più indirizzate verso uno sviluppo sostenibile basato su una nuova economia a basse emissioni di CO₂, quindi ad elevata efficienza energetica, più sicura e più competitiva. L'esigenza è quella di disaccoppiare il binomio che ancora oggi caratterizza il nostro modello di sviluppo, cioè quello di una crescita di ricchezza associata ad una crescita delle emissioni. In questa direzione sono orientate le politiche europee (Tabella di marcia verso un'economia a basse emissioni del 2011, Direttiva sull'efficienza energetica del 2012, Libro verde sulla lotta ai cambiamenti climatici del 2013), nazionali (Strategia Energetica Nazionale 2013 e Piano per la riduzione dei gas serra del 2013) e regionali (PEAR in fase di aggiornamento¹⁶, Piano Clima Regionale del 2010).

Sotto questo profilo il Comune di Ancora e numerosi altri comuni dell'AMMA, nonché la Provincia di Ancona hanno aderito, od hanno in corso, l'adesione al Patto dei Sindaci. Il Comune di Ancona ha recentemente approvato il Piano d'azione per l'energia ed il Piano di adattamento (di cui si dirà in seguito).

A livello locale un'immagine energetica di questo territorio, ancorché basata su dati del 2009 e quindi al lordo della crisi e del forte sviluppo delle fonti rinnovabili verificatosi proprio a partire dal 2007, è contenuta nel Piano Energetico Provinciale (APPEAR). Nonostante la recente approvazione di diversi PAES, tra cui quello del comune capoluogo e di Piani Energetici Comunali non sono disponibili, ad oggi, dati recenti riguardo l'andamento dei consumi energetici e delle relative emissioni su tutto il territorio, ovvero

¹⁶ Deliberazione amministrativa assemblea legislativa 15 gennaio 2013, n. 62: Adeguamento del Piano Energetico Ambientale Regionale (DACR 175/2005) alla normativa "burden sharing" e individuazione delle aree non idonee alla installazione di impianti a biomassa e a biogas.

che tengano conto degli effetti della crisi economico-finanziaria. E' possibile comunque considerare ancora attuali i tratti connotativi del sistema energetico (domanda-offerta) di questo territorio delineati nel Piano provinciale (gli effetti della crisi hanno probabilmente determinato una contrazione dei consumi sia nel settore industriale che civile). Ciò non può ritenersi del tutto valido per quanto attiene il settore delle rinnovabili visto lo sviluppo esponenziale (per la fonte fotovoltaica ad es.) registratosi proprio nell'ultimo quinquennio.

La provincia di Ancona, oltre ad essere esportatrice di energia elettrica, è di gran lunga la più energivora delle Marche sia per la presenza di alcuni grandi poli del consumo (raffineria, ecc.), ma anche per la presenza di quel tessuto produttivo diffuso cui si è accennato in precedenza: il consumo regionale di gas nel settore termoelettrico è praticamente uguale a quello della provincia di Ancona (sono presenti 4 centrali di medie e grandi dimensioni¹⁷), il consumo di gas naturale per usi industriali nella provincia di Ancona è pari a poco più del triplo di quello delle altre province; dal punto di vista dei consumi elettrici è ancora il settore produttivo quello maggiormente energivoro.

¹⁷ Centrale API Energia e Centrale elettrica a Falconara, Jesi Energia di rilevanza nazionale; Centrale Elettrica Turbogas Enel a Camerata Picena e Centrale cogenerativa per teleriscaldamento ASTEA a Osimo.

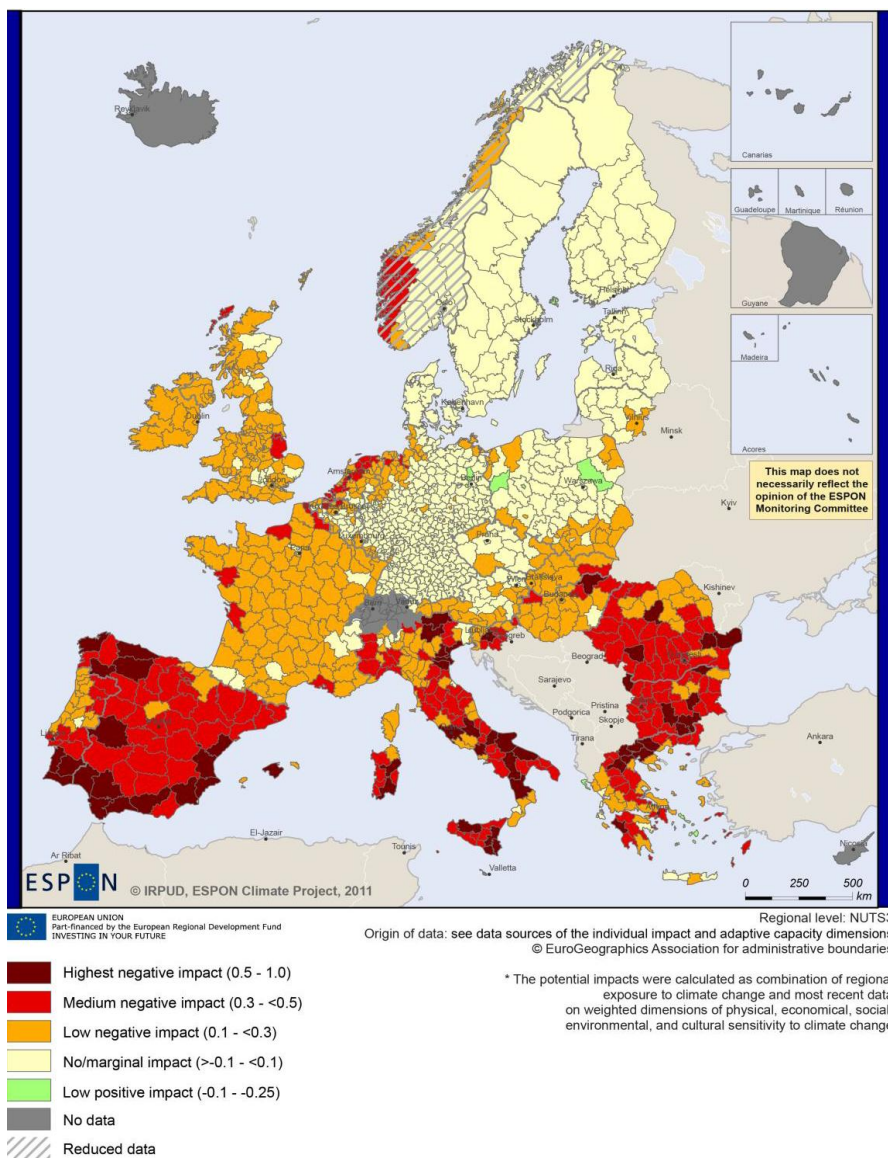


Figura 8 Vulnerabilità dei territori ai cambiamenti climatici, anno 2011, Studio ESPON CLIMATE.

Dal lato dell'offerta la produzione di energia elettrica nella provincia di Ancona avviene principalmente in alcune grandi centrali termoelettriche (tutte le medie e grandi centrali termoelettriche della provincia si trovano nell'AMMA), e, per quanto riguarda il contributo delle fonti rinnovabili, negli impianti fotovoltaici, nelle centrali idroelettriche e in alcuni impianti di produzione energia elettrica da biogas, ubicati presso le maggiori discariche. Se questo era il quadro al 2009, occorre evidenziare il forte impulso registrato, come in tutto il resto dell'Italia, dal fotovoltaico che nell'AMMA ha raggiunto (marzo del 2013) i 232 MW di potenza installata.

Per quanto attiene la produzione di energia da biogas/biometano nell'AMMA sono presenti (nel 2009) solo tre impianti che impiegano il gas prodotto da discariche.

Per quanto attiene ai potenziali territoriali di sviluppo delle fonti rinnovabili (tenendo conto che il Decreto Burder Sharing ha attribuito alla Regione Marche una quota del 15% di energia da fonti rinnovabili sui consumi finali al 2020), dalle analisi condotte dalla Provincia è emerso un buon potenziale nella

valorizzazione delle biomasse e del biodiesel in quanto ampiamente presente nel territorio e con un discreto potenziale di sviluppo, soprattutto se confrontato con le possibilità delle altre fonti rinnovabili. Infatti, escludendo il fotovoltaico per il quale le modifiche del sistema incentivante (con il raggiungimento della grid parity prevista nel 2015) hanno portato nell'ultimo anno ad una contrazione della domanda e ad un ri-orientamento verso le installazioni su edifici, comunque da valorizzare, le risorse eolica ed idroelettrica presentano al contempo limitati potenziali e rilevanti implicazioni ambientali-paesaggistiche.

Per quanto attiene l'eolico le analisi del Piano provinciale hanno mostrato la presenza di siti idonei per ventosità (ad es. in Vallesina), tuttavia alla data di elaborazione del Piano provinciale non risultavano proposti progetti per la realizzazione di parchi eolici; così anche per quanto riguarda l'idroelettrico le caratteristiche idrologiche del territorio determinano modeste possibilità di produzione di energia sotto forma idroelettrica rispetto alle altre province della regione.

Efficienza energetica e territorio smart

La caratterizzazione della provincia di Ancona, e dell'AMMA, come territorio fortemente energivoro richiede la messa a punto, prima ancora dello sviluppo, pur necessario, delle fonti rinnovabili (che tuttavia dalla documentazione consultata presentano un potenziale limitato) di strategie ed azioni per l'efficientamento energetico del sistema produttivo e del patrimonio edilizio quali ambiti prioritari assieme alla mobilità di persone e merci.

Su questo fronte si possono segnalare diverse azioni, oltre alle misure contenute nei piani per l'efficienza energetica nazionali, intraprese sia dalla Regione Marche (vedi il sistema di certificazione energetica degli edifici "ITACA" ed i vari progetti finanziati nell'ambito del POR-FESR 2007-2013), sia dalle amministrazioni locali che dovrebbero trovare sistematico riferimento nei PAES in corso di redazione, quali strumenti di coordinamento delle politiche energetiche locali. Auspicabile sarebbe un'attività di coordinamento a livello di AMMA o di sub-ambiti territoriali (la costa, la collina interna, la valle dell'Esino) nell'elaborazione ed attuazione dei piani d'azione anche al fine di fare "massa critica" per l'accesso ai finanziamenti europei (nuova programmazione 2014-2020, ecc.).

Sul fronte della **mobilità**, i consumi energetici e l'elevato impiego di prodotti petroliferi, denotano, come sovente accade, un sistema caratterizzato da una ripartizione modale degli spostamenti che evidenzia una netta prevalenza dei modi di trasporto privati su quelli collettivi, sia su gomma sia su ferro. A livello regionale la mobilità privata, nel 2007, soddisfaceva l'86% circa della domanda giornaliera, relegando il mezzo pubblico su gomma al 13,3% e quello su ferro solo all'1,3% (fonte: Piano Regionale Trasporto Pubblico Locale, 2011).

Le problematiche maggiori in termini di congestione e produzioni di inquinanti sono limitate al corridoio adriatico, all'area urbana del capoluogo e dei centri urbani principali.

Come è noto la mobilità sostenibile di persone e merci rappresenta uno degli obiettivi strategici di Europa 2020, inoltre la "Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti - Verso un sistema di trasporti competitivo ed economico nelle risorse" pubblicata dalla Commissione Europea nel 2011, fissa ambiziosi

traguardi al 2050¹⁸. Più in generale, per raggiungere gli obiettivi indicati dal Libro Bianco dell'UE, o quanto meno avvicinarsi a tali traguardi, occorre fare un salto concettuale: la mobilità deve essere intesa come un servizio che viene offerto, in particolare dai sistemi urbani, in una logica di co-modalità e integrazione, supportato dalle necessarie tecnologie (ICT in primis) e con una spinta verso l'incremento di sostenibilità sia dei singoli servizi sia di sistema. Per questo occorre promuovere anche un cambiamento di mentalità.

Il territorio dell'AMMA, caratterizzato da una relativa bassa densità abitativa e diffusione insediativa con limitati addensamenti lungo i nastri infrastrutturali, la costa e alcuni sistemi vallivi, non presenta le condizioni ottimali per lo sviluppo di assi forti del trasporto pubblico (se si esclude probabilmente la costa ed il corridoio Esino supportati dalla ferrovia con numerose stazioni), può, per contro, trovare benefici da quell'insieme di interventi anche immateriali e basati sul largo impiego di ITC che caratterizzano oggi le politiche per le smart cities.

Le "città intelligenti" (in questo caso un'area metropolitana smart), coniugano in un unico modello urbano tutela dell'ambiente, efficienza energetica e sostenibilità economica, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita delle persone che vi abitano e creare nuovi servizi per i cittadini, le imprese e per le stesse pubbliche amministrazioni¹⁹. Si pensi alle potenzialità del cosiddetto *smart welfare* ed in generale all'impiego delle ICT nell'erogazione di servizi alla popolazione ed alle imprese, alle reti *e-care* ed *e-health*, all'ottimizzazione dei trasporti, ecc. ove rilevanti possono essere i benefici in termini di riduzione della necessità di spostamento delle persone ed accessibilità ai servizi anche per aree "interne" o marginali. Sotto questo profilo occorrerà intensificare gli sforzi per ridurre il digital divide e completare la rete telematica a banda larga e ultra larga in linea con gli obiettivi del Piano Telematico Regionale e dell'Agenda digitale italiana (DM 1 marzo 2012).

Territorio resiliente

Con riferimento alle **politiche di adattamento** è necessario evidenziare che il Comune di Ancona è stato tra i primi enti locali che, in Italia, si è attivato in linea con le strategie europee in tema di clima e adattamento. A tutt'oggi, è il primo ad avere un piano di adattamento al cambiamento climatico già operativo (2013), e per questo ha ottenuto il riconoscimento europeo assegnatole come Municipalità di Ancona dalla DG Clima della UE.

¹⁸ Il Libro Bianco definisce i traguardi e le azioni per ridurre di almeno il 60% le emissioni di gas serra dovute ai trasporti entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990. Tra i traguardi proposti, che riguardano tutte le modalità di trasporto, è utile sottolineare i seguenti:

- spostamento modale (modal shift) del 50% per il trasporto passeggeri da strada a rotaia (ferrovia);
- raggiungimento del 50% del trasporto merci su rotaia e acqua (30% entro il 2030);
- progressiva piena applicazione del principio "chi inquina paga";
- esclusione totale delle auto ad alimentazione convenzionale dalle città (50% entro il 2030);
- logistica urbana delle merci a zero emissioni (entro il 2030);
- zero vittime degli incidenti stradali (dimezzamento entro il 2020).

¹⁹ Una smart city è una città che investe nel capitale umano e sociale, nei processi di partecipazione, nell'istruzione, nella cultura, nelle infrastrutture per le nuove comunicazioni e in tanti altri ambiti soft e non solo hard, alimentando uno sviluppo economico sostenibile, garantendo un'alta qualità di vita per tutti i cittadini e prevedendo una gestione responsabile delle risorse naturali e sociali, attraverso una governance partecipata. (Brussels, 10.7.2012 c(2012) 4701 "Communication from the commission smart cities and communities - european innovation partnership").

Attivare politiche di adattamento appare ancora più urgente specie se, alle fragilità strutturali, si sovrappongono alcune fragilità “indotte, come nel territorio in esame:

- sul fronte della qualità dell’aria l’AMMA e, nello specifico, la fascia costiera e le principali agglomerazioni urbane risentono dell’inquinamento da polveri sottili legato al traffico veicolare ed all’attività portuale, ma anche di altri inquinanti legati alla presenza di importanti poli industriali;
- la concentrazione di siti inquinati ha determinato l’individuazione di una vasta Area di Elevato Rischio di Crisi Ambientale denominata “ Falconara e bassa valle dell’Esino (AERCA)” di circa 85 Km² su cui insistono i comuni di Ancona, Falconara Marittima, Montemarciano, Chiaravalle, Camerata Picena, Agugliano, Jesi, Monte San Vito e Monsano a cui si aggiunge un’area di circa 53 km² di mare. L’AERCA è oggi interessata da un Piano di Risanamento approvato con Delibera del Consiglio regionale n. 172/2005.²⁰

In primo luogo le politiche di adattamento, estese alla scala territoriale, dovrebbero proseguire nell’implementazione dei progetti già avviati negli ultimi anni relativi al rafforzamento dell’armatura ambientale e (ri)connessione delle “riserve di naturalità” presenti nel territorio dell’AMMA, vista la grande capacità di resilienza dei sistemi naturali, di immagazzinamento del carbonio, di mitigazione micro-climatica, di filtro e trattenimento degli inquinanti²¹.

Inoltre a partire dalla significativa esperienza del piano di adattamento del comune capoluogo, viste le problematiche comuni ad omogenee parti dell’AMMA (la costa, la valle dell’Esino e l’AERCA, ecc.), sarebbe auspicabile la messa a punto di piani coordinati alla scala intercomunale ed integrati di adattamento e mitigazione dei rischi naturali-antropici anche a partire da azioni di adattamento “leggero” con investimenti sulle ICT e sensoristica applicata al monitoraggio ed all’analisi di rischio (che potrebbero trovare interessanti sinergie con le competenze qualificate e le capacità imprenditoriali emergenti nel settore delle ICT²²).

²⁰ Le criticità ambientali riguardano nello specifico: il netto arretramento della linea di costa legate alla raffineria IPI ed alle sue opere di difesa; le modifiche del corso dell’Esino legate alle escavazioni, emungimenti, opere realizzate sui margini del fiume con restringimento dell’alveo; la grande frana di Ancona, instabilità dei versanti, aree soggette ad esondazione e inondazione legate allo stato dei corsi d’acqua; la presenza di attività impattanti a vario titolo; la popolazione esposta al rischio.

²¹ Nel 2013 la Regione Marche ha approvato l’istituzione della disciplina della Rete ecologica delle Marche (REM), strumento di analisi interpretazione e gestione della realtà ecologica regionale più completo che introduce anche le Unità Ecologiche Funzionali (UEF). Sono stati redatti nel corso di questi ultimi anni una serie di progetti da parte di comuni singoli o in “cordata”: MACROPROGETTI DEL CONERO E DELLA VALLESINA NELLA REM, PROGETTO PILOTA CONERO PER L’ATTUAZIONE DELLA REM, COMETA VERDE DEL COMUNE DI ANCONA, PROGRAMMA ARSTEL CORALE , PERCORRIMISA, PROGETTO ECOGATE E PARCO LITORANEO DEL COMUNE DI SENIGALLIA.

²² Si tratta di potenziare quanto già esiste.

3.5 Area Metropolitana come laboratorio per la rigenerazione urbana e l'inclusione sociale.

Rigenerazione urbana

La rigenerazione urbana, come policy, è entrata a far parte delle priorità dell'Agenda Urbana approntata dal Comitato Interministeriale Politiche Urbane (2013) e del Piano Nazionale delle città (L 134/2012 e DM 3 agosto 2012). E' noto che le tematiche contemplate nella rigenerazione urbana hanno carattere multidimensionale, come ben evidenzia la L.R. 22/2011 della Regione Marche "norme in materia di riqualificazione urbana sostenibile e assetto idrogeologico", laddove all'art. 1 declina le finalità della rigenerazione urbana nel:

- a) promuovere la trasformazione urbana in termini di qualità, riducendo il consumo di suolo;
- b) creare spazi pubblici di elevata qualità;
- c) modernizzare le reti infrastrutturali e migliorare l'efficienza energetica;
- d) semplificare le procedure per le trasformazioni urbane complesse finalizzate alla riqualificazione di parti consistenti del sistema urbano;
- e) definire strategie integrate per il miglioramento dei quartieri degradati, anche attraverso la previsione di servizi e infrastrutture;
- f) aumentare il livello di sicurezza e ridurre il rischio idrogeologico;
- g) mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici;
- h) contribuire alla realizzazione delle reti ecologico-ambientali.

Nondimeno, la rigenerazione urbana amplia il proprio campo d'azione per investire non più solo i "vuoti urbani", ovvero le aree dismesse della prima industrializzazione, che ancora oggi non vedono pienamente compiuti alcuni processi di rifunzionalizzazione. Si tratta, nel territorio dell'AMMA, di aree di produttive a forte specializzazione funzionale, di consistente dimensione, in genere di proprietà uniche o poco frazionate, anche demaniali, nelle quali occorreva ridisegnare completamente le funzioni, l'assetto urbano, l'infrastrutturazione, ma che hanno incontrato una forte inerzia alla trasformazione. Gli elevati costi di bonifica e risanamento e, negli ultimi anni, il crollo del mercato immobiliare, sono tra le ragioni di un forte rallentamento delle azioni di riconversione. Queste aree rappresentano al tempo stesso criticità e formidabili occasioni di rinnovamento urbano, come ad esempio l'area ex Montedison a Falconara, l'area Angelini e lo Scalo Marotti ad Ancona, l'area Sadam a Jesi, etc..

Se questi grandi "vuoti urbani" non possono che far parte di un'agenda urbana per l'AMMA, di cui tuttavia occorre investigare e valutare possibili nuove strategie per una loro "rimessa in circolo" assicurando anche un maggiore coordinamento e regia alla scala d'area vasta delle ipotesi di rifunzionalizzazione, dall'altro occorre attivare interventi pervasivi e maggiormente diffusi di manutenzione "straordinaria" - per utilizzare un linguaggio edilizio - del territorio, a partire dall'ingente patrimonio di edilizia abitativa, ma anche produttiva e, in minor misura, di edilizia pubblica, costruita tra il secondo dopoguerra e la fine degli anni settanta che necessita, soprattutto, di interventi massivi di messa in sicurezza sismica e riqualificazione energetica.

Si estende così il campo d'azione della riqualificazione urbana dagli insediamenti dismessi o comunque obsoleti a tutto il patrimonio edilizio di vecchia data, ossia al patrimonio in uso. Da policy mirata a determinate particolari situazioni diventa policy generale.

Porsi l'obiettivo della rigenerazione del patrimonio edilizio complessivamente inteso significa quindi porsi l'obiettivo di intervenire su insediamenti molto più estesi e che hanno caratteristiche affatto diverse da quelli oggetto della riqualificazione urbana e dei suoi strumenti (PRUSST, PRU, ecc.).

Si tratta infatti di:

- tessuti urbani che di norma non necessitano di trasformazioni sostanziali dell'impianto urbano e delle funzioni insediate, ma nei quali occorre operare dentro ad un impianto consolidato (con i suoi eventuali limiti...);
- edifici prevalentemente in uso, dove si richiede di intervenire in presenza dell'utenza o, in alternativa, di disporre di soluzioni 'parcheggio';
- proprietà piccole, frazionate ed eterogenee, committenti con ridotta disposizione imprenditoriale e ridotta disposizione all'investimento;
- interventi la cui fattibilità economica non può godere del sostanziale incremento di valore derivante dal cambio d'uso, che è la principale leva della riconversione degli insediamenti produttivi dismessi.

In questa accezione, ad esempio, se gli strumenti per agevolare l'efficienza energetica degli edifici hanno agito finora sul versante delle normative tecniche (definizioni di livelli minimi di prestazioni energetiche nei nuovi edifici e nelle ristrutturazioni rilevanti) e sul versante fiscale (con risultati comunque significativi, vedi i rapporti ENEA), le politiche urbane e la strumentazione urbanistica dei comuni non svolgono ancora il ruolo efficace che potrebbero e dovrebbero svolgere.

Si tratta quindi di problematiche che richiedono approcci specifici, in primo luogo dal punto di vista delle disposizioni urbanistiche, poi dal punto di vista dell'approccio progettuale e ancora dal punto di vista delle tecniche di intervento, delle procedure, delle forme di incentivazione e finanziamento.

La rigenerazione urbana richiede anche la messa a punto di iniziative di housing sociale più estese e diffuse di quanto si sia fatto sinora. Il progressivo crescere delle fasce di famiglie in condizioni di disagio abitativo effettivo o potenziale (emergere e/o consolidarsi di nuove domande: anziani soli, single separati, famiglie monoparentali e fenomeni come la convivenza di più famiglie nello stesso alloggio, ecc.) impone non solo una risposta quantitativa, ma anche qualitativa in ordine ai nuovi standard abitativi richiesti, da ricercarsi prioritariamente nel recupero e adeguamento del patrimonio edilizio esistente.

Da segnalare, sotto questo profilo, gli interventi di housing sociale effettuati nei centri storici dei borghi collinari e montani del territorio dell'AMMA, che hanno visto nell'ultimo decennio il consolidarsi di una componente straniera immigrata, attirata dai valori immobiliari contenuti, dove la dimensione ridotta delle comunità residenti, il forte carattere storico-identitario e il legame con il territorio hanno sviluppato processi di micro-coesione, integrazione graduale tra comunità locali e nuovi residenti, creando la base per modelli di inclusione sociale.

Il territorio dell'AMMA è poi caratterizzato da numerose situazioni di conflittualità funzionale e fragilità insediativa riconducibili a diverse fattispecie: prossimità tra recinti produttivi specializzati ed insediamenti

residenziali (ad esempio alla foce dell' Esino), tra infrastrutture e insediamenti residenziali che generano aree frammentate intercluse (ad esempio le aree residenziali della costa intercluse tra la SS 16 e la linea ferroviaria nord- sud, ecc.), presenza di aree produttive e aree residenziali poste in particolari ambiti di fragilità ambientale (si è già detto dell'AERCA o le aree residenziali nel versante in frana di Posatora nel comune di Ancona, ecc.).

Affrontare un problema di rigenerazione urbana con questi caratteri, può trovare nel ricorso ad un insieme di puntuali, ma pervasivi, interventi di manutenzione e messa in sicurezza, un'efficace soluzione, rispetto ad interventi più "radicali" ma di dubbia fattibilità.

In questa direzione vi sono già alcune iniziative attivate nel territorio in esame, esito anche della predisposizione, da parte della Regione Marche, di nuovi strumenti tecnici d'intervento: ad esempio con la L.R. 22 "Norme in materia di riqualificazione urbana sostenibile e assetto idrogeologico" sono stati introdotti specifici Programmi Operativi di Riqualificazione Urbana-PORU) ovvero strumenti finanziari (POR 2007-2013).

Così anche l'inserimento del progetto presentato dal Comune di Ancora di riqualificazione del fronte mare, tra i 28 progetti finanziati dal Piano Nazionale per le Città, rappresenta un altro possibile canale per l'attivazione di interventi di rigenerazione urbana.

Quali spazi per l'inclusione sociale

Una prima considerazione va alla dimensione ed alla struttura demografica del territorio.

Si tratta infatti di una popolazione in crescita sia nel lungo periodo sia nel recente passato. A livello provinciale tale trend, in particolare, è confermato nell'ultimo decennio e anche nella fase di rallentamento dell'attività economica avviatasi nel 2007 e non ancora conclusa. I ritmi annuali però rallentano da +0,8% (periodo 2003-2006) a 0,2% (2007-2013).

Anche la popolazione straniera continua a crescere, anch'essa con ritmi ridotti dal 2007. Nel 2011, con la seconda 'caduta' ciclica, si osserva in particolare una riduzione degli stranieri, sebbene con segnali di ritorno già nel 2012.

Gli stranieri nel complesso a inizio 2013 rappresentano il 9% della popolazione residente, pressoché in linea col dato regionale, seppure con un trend di crescita più sostenuto (anche rispetto a quello nazionale).

Il maggiore impulso dato dagli immigrati influisce positivamente sulla struttura demografica anconetana, che però resta più fragile rispetto a quella nazionale e regionale.

L'indice di vecchiaia, in particolare, resta più elevato rispetto ai territori di confronto, ma in calo diversamente dagli altri. L'iniezione di popolazione più giovane influenza il rapporto tra over 65 e under 14, grazie ad una maggiore crescita dei secondi. Resta però lo sbilanciamento che vede 173 anziani per ogni 100 giovani.

L'aumento di giovani e anziani, categorie che per assunto non producono reddito, favorisce la continua espansione dell'indice di dipendenza, che mette in rapporto la popolazione attiva con quella che non lo è. Di nuovo il valore provinciale pur crescendo meno resta il più elevato, con 58 persone in età attiva ogni 100.

Analogo il quadro che emerge dall'indice di ricambio che misura la sostenibilità del mercato del lavoro guardando alla popolazione vicina all'uscita (55-64 anni) rispetto a quella prossima all'ingresso (15-24). Il valore denota un maggiore sbilanciamento in provincia dove tendono ad uscire quasi il 39% delle persone in più di quante ne entrino, segno anche che l'immigrazione ancora recente non ha influenzato la dotazione di adolescenti, come invece già si riscontra nell'infanzia. E che stante la conferma della quota di stranieri la cosa potrebbe verificarsi nei prossimi anni.

Parimenti l'indice di struttura ci dice che in provincia più che altrove prevalgono lavoratori più adulti (40-64) rispetto a quelli più giovani (15-39), di oltre il 26% e in crescita nel decennio.

A comprova è l'età media ad Ancona di 44,7 anni, vicina a quella regionale e di oltre 1 anno sopra a quella nazionale. L'aumento osservato nel decennio testimonia come l'immigrazione non riesca a bloccare il trend ma solo a rallentarlo, seppure in misura ancora una volta maggiore rispetto ai territori di raffronto.

Un ulteriore indicatore potenzialmente influente sul mercato del lavoro è il carico di figli che tanto maggiore è, maggiore è la probabilità che le donne restino fuori dal mercato del lavoro e quindi è un fattore che preme sul bisogno di servizi alla famiglia. Con un indice di 21.2% la provincia registra più di un bambino di età compresa tra 0-4 anni ogni cinque donne sotto i 50 anni, valore più elevato e che tende a crescere più speditamente che altrove.

La pressione sui servizi all'infanzia ne è risultata più forte in provincia con un fabbisogno teorico di 21.900 posti, 2000 in più rispetto a dieci anni fa. Da notare però come in coincidenza con crisi economica il valore si sia stabilizzato testimoniando una minore fecondità che potrebbe aver effetti sulla domanda futura, spingendo ad un maggiore fabbisogno di strutture scolastiche più che all'infanzia.

Resta invece cogente la domanda di servizi mirati per alla terza età, specie per persone con autonomia limitata. Gli over 65 sono infatti il 23,3% della popolazione, quasi un abitante su quattro e negli anni si è assistito ad un aumento più che proporzionale dei cosiddetti grandi anziani, persone con 75 anni e oltre di età per i quali il rischio di non autosufficienza è più elevato e gravato spesso dalla vita in nuclei familiari unipersonali. Oggi rappresentano la metà degli anziani e sono cresciuti di circa 10 mila unità nel decennio, tanto che dal 2007 costituiscono l'unico segmento in crescita a fronte di un calo dei giovani anziani (65-74 anni).

Uscendo dal quadro demografico non mancano altre potenziali criticità, sebbene dai dati ufficiali l'area anconetana sembri ancora godere di adeguati livelli di benessere.

Il reddito disponibile pro-capite, ad esempio, pari a 19.447 euro nel 2011, in quell'anno è ancora superiore al dato regionale e nazionale (18.109 e 17.337 euro rispettivamente), oltretutto in crescita (+3,3%) rispetto al 2007, mentre ristagna in regione (+0,4%) e in Italia (-0,2%). Ma gli standard di vita sembrano essere garantiti intaccando il patrimonio più che altrove, con una riduzione del 2,8% rispetto al 2009 (-0,6% in regione, -1,1% in Italia).

Grazie a questa leva, e al patrimonio accumulato in passato, il numero di famiglie in condizioni di povertà resta relativamente più basso, coinvolgendo oltre 10292 nuclei, pari al 5,1% del totale (5,2% in regione, 11% in Italia). Tuttavia i consumi tendono comunque a ristagnare maggiormente segno di un maggiore attendismo, considerando anche che il numero di residenti comunque cresce.

A prezzi correnti i consumi finali interni salgono del 2,1% nel triennio 2009-2011 contro il +2,7% regionale e 3,7% nazionale.

Alcuni fattori più recenti debbono essere tenuti presente perché tendono ad amplificare le possibili tensioni sul fronte sociale.

In primo luogo il peggioramento del mercato del lavoro. Solo per ricordare un dato, le persone in cerca di occupazione sono salite da 7200 nel 2007 e 20800 nel 2012, (+5.900 solo nell'ultimo anno). In secondo luogo, guardando meglio le variabili che influiscono sui redditi non si può non evidenziare l'accelerazione delle ore di cassa integrazione salite del 13,6% in provincia tra il 2007 ed il 2012, contro +10,1% regionale e +4,9% nazionale, con un coinvolgimento di oltre 8900 unità di lavoro equivalenti (erano 612 nel 2007) e con segnali di ulteriore crescita nel 2013.

In terzo luogo incide la maggiore presenza di persone sotto-occupate, con il 15,3% impiegate meno di 10 ore a settimana (10,9% in Italia), mentre quelle impiegate oltre 30 ore sono il 61,4 contro il 67,9% nel paese.

3.6 Fonti

Documenti

- *Piano di sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica. Documento preliminare per la definizione degli scenari e del partenariato territoriale*, Comune di Ancona, gennaio 2014;
- *Piano di sviluppo dell'area vasta. Progetto integrato dell'Area Vasta Ancona-Jesi. Documento Preliminare per la definizione degli scenari e del partenariato territoriale. SISTEMA PRODUTTIVO E DEI DISTRETTI INDUSTRIALI. Bozza di Lavoro*. Università Politecnica delle Marche, 7 gennaio 2014;
- *Piano di Sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica. Documento Preliminare. 03_SISTEMA INFRASTRUTTURALE E LOGISTICO*. Comune di Ancona, febbraio 2014;
- *Piano di Sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica. Documento Preliminare. 05_Sistema culturale e turismo*. Comune di Ancona, febbraio 2014;
- *Piano di Sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica. Documento Preliminare. 02_Sistema ecologico-ambientale*. Comune di Ancona, gennaio 2014;
- *Piano di Sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica. Documento Preliminare. 06_Sistema energetico*. Comune di Ancona, gennaio 2014;
- *Piano di Sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica. Documento Preliminare. Sistema insediativo, bozza di lavoro*. Comune di Ancona, gennaio 2014;
- *Strategia per la ricerca e l'innovazione per la smart specialisation*, Regione Marche, Del. Giunta Regionale n. 157 del 17 febbraio 2014;
- *Il sistema della ricerca e dell'innovazione nelle Marche*, Regione Marche – Università Politecnica delle Marche, Ancona Maggio 2011;
- *Rapporto 2012. L'economia reale dal punto di osservazione della Camera di Commercio di Ancona*. Giugno 2013;
- *Il 6° censimento generale dell'agricoltura nelle Marche*. Regione Marche;
- *Second ESPON 2013 Scientific Report*. Unione Europea, dicembre 2013
- *Piano Regionale Infrastrutture Trasporti e Logistica*, Regione Marche, luglio 2012;
- *Piano Regionale Trasporto Pubblico Locale*, Regione Marche, 2011;
- *Osservatorio sul porto di Ancona – Rapporto 2010 – Il porto di Ancona e le prospettive di sviluppo della intermodalità ferro-mare*. ISTAO;
- *INTERMODALITÀ: DALLE INFRASTRUTTURE ALLO SVILUPPO DEI SERVIZI. Rapporto 2012*. ISTAO-Osservatorio della Logistica, Ancona, dicembre 2012.
- *Io sono cultura. L'Italia della qualità e della bellezza sfida la crisi. Rapporto 2013*. Fondazione Symbola, Unioncamere, Regione Marche;

- *Libro verde. Le industrie culturali e creative, un potenziale da sfruttare, Bruxelles, 27.4.2010 COM(2010) 183;*
- *Valorizzare i settori culturali e creativi per favorire la crescita e l'occupazione nell'UE, Bruxelles, 26.9.2012 COM(2012) 537;*
- *Statistica arrivi e presenze 2009-2013. Osservatorio Regionale del Turismo, Regione Marche;*
- *Identikit, bisogni e opportunità di sviluppo degli imprenditori turistici. ISNART, Osservatorio turistico della Regione Marche, dicembre 2011;*
- *Indagine sul turismo organizzato internazionale. ISNART, Osservatorio turistico della Regione Marche, settembre 2013;*
- *Turismo Italia 2020. Piano strategico per lo sviluppo del turismo in Italia. Ministero per gli Affari Regionali, il turismo e lo sport, Roma, 2013.*
- *Piano di adattamento del comune di Ancona, Comune di Ancona, 30 aprile 2013;*
- *APPEAR. Il Piano d'azione della tua Provincia. Provincia di Ancona, 2012;*
- *Piano d'azione per l'energia e sostenibile. Comune di Ancona, febbraio 2013;*
- *ESPON Climate. Climate Change and Territorial Effects on Regions and Local Economies. Final Report 2011.*
- *Nuovo Piano Urbanistico della città. Documento programmatico. Comune di Ancona, febbraio 2010;*
- *Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana. Comitato Interministeriale per le Politiche Urbane, Roma, 20 marzo 2013;*

Siti web:

- www.regione.marche.it
- www.mit.gov.it/mit/site
- www.tentdays2013.eu
- www.univpm.it
- www.espon.eu

3.7 Sintesi diagnostica: la swot

L'attività di ricognizione e ricostruzione del quadro conoscitivo, al fine di essere massimamente efficace nei confronti delle fasi ed attività successive, deve essere supportata dalle opportune tecniche di analisi. In questo contesto ci si avvale di una metodologia consolidata nei processi di pianificazione strategica ed in generale nell'ambito dei progetti integrati ed intersettoriali: la Swot Analysis.

La Swot Analysis fornisce un imprescindibile schema logico al fine di identificare i punti di forza e di debolezza, insieme alle opportunità e alle minacce che si prospettano per un dato territorio. Questi meritano di essere identificati ed analizzati allo scopo di trarre le informazioni utili alla progettazione del futuro dell'area. Tale analisi è una delle tecniche più diffuse nella pianificazione strategica, peraltro l'impiego dello schema logico ad essa sotteso è prescritto nei piani e progetti territoriali di origine comunitaria quali i Programmi Urban ed i Progetti integrati territoriali (Pit). I punti di forza e di debolezza si riferiscono all' "ambiente interno", vale a dire alla città considerata autonomamente rispetto al contesto, e riguardano inoltre la situazione attuale. L'esplorazione delle opportunità e delle minacce si concentra invece sull' "ambiente esterno", comporta quindi l'allargamento del campo di indagine dalla città al più ampio contesto territoriale, economico, sociale e istituzionale cui appartiene e con cui interagisce. Tale livello di indagine, a differenza del precedente, è proiettato verso il futuro.

L'esplicitazione di tali elementi è funzionale al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- esaltare i punti di forza del contesto locale;
- minimizzare ed elidere i punti di debolezza;
- approfittare delle opportunità che si potranno presentare;
- cercare di contrastare le minacce future

01_scenario_

AMMA come contesto di supporto al sistema produttivo: rafforzare l'innovazione ed il legame fra qualità del prodotto e valori identitari del territorio

PUNTI DI FORZA

Esteso tessuto produttivo anche nella fase più acuta della crisi

Presenza di un nucleo di aziende leader

Relativa minore diffusione di micro e piccole aziende

Presenza di un ampio tessuto artigiano

Presenza di un solido sistema cooperativo

Segnali di rafforzamento della struttura giuridica d'impresa

Capacità di attrazione del territorio verso grandi gruppi

Sistema territoriale connotato da marcata multi-settorialità

Forte connotazione manifatturiera con importanti realtà d'impresa

Presenza di specializzazioni economiche non manifatturiere (agricoltura, finanza e servizi

PUNTI DI DEBOLEZZA

Elevata incidenza di micro e piccole imprese con capacità di attrazione limitata a pochi gruppi

Moderata inclinazione a lavorare in rete

Marcata presenza di imprese organizzativamente arretrate

Crescente diffusione di imprese in disequilibrio economico-finanziario

Modesta vocazione terziaria anche rispetto al resto della regione

Scarsa redditività delle imprese

Marcata fragilità gestionale e finanziaria

Forte peso del mercato UE e insufficiente presenza nei mercati lontani, in particolare del Far East

Eccessiva dipendenza dalle dinamiche esportative degli elettromodestici bianchi

Eccessivo ricorso all'indebitamento

OPPORTUNITA'

Programmazione regionale 2014-2020 in attuazione della nuova programmazione UE

Posizionamento all'interno delle strategie di sviluppo territoriali dell'Unione Europea.

Affermazione della Macro Regione Adriatica Ionica

Riorganizzazione delle imprese leader della cantieristica nautica

Presenza di aree a maggiore potenziale di crescita rispetto all'Europa, (Nordamerica, Far East...)

Presenza di una rete di centri di ricerca e trasferimento tecnologico tra cui un centro NBIC di livello europeo (Università Politecnica delle Marche), tra i pochi dell'area

MINACCE

Crescente ricollocamento delle aziende multilocalizzate fuori dal territorio

Rimodulazione dei vantaggi competitivi internazionali verso paesi oggi clienti delle imprese anconetane (Est Europa)

Difficoltà aziende leader del distretto del "bianco"

Basilea III

Unione Bancaria Europea

Riorganizzazione dei confidi

Rischio aumento "mortalità" nelle neo imprese che hanno rappresentato un modo di impiego per la forza lavoro laureata

	<p>sociali e alle famiglie)</p> <p>Presenza storica dei distretti</p> <p>Capacità di rinnovamento e riposizionamento verso beni intermedi a contenuto innovativo medio-elevato (in particolare domotica)</p> <p>Specializzazione nell'economia del mare in cui spicca la cantieristica navale</p> <p>Ampio impegno delle popolazione straniera in attività economiche</p> <p>Buon livello di propensione all'export</p> <p>Inserimento in numerose catene di fornitura internazionali</p> <p>Prevalente esportazione di beni a medio-alto contenuto tecnologico</p> <p>Apprezzabile posizionamento geografico e merceologico internazionale</p> <p>Buona capacità di produrre innovazioni di processo ed organizzative</p>	<p>bancario</p> <p>Ricorso al capitale di rischio pressochè assente</p> <p>Insufficiente solvibilità delle imprese</p> <p>Fragilità del sistema del credito locale</p> <p>Ampio gap di produttività del lavoro, particolarmente accentuato nella manifattura</p> <p>Scarsa capacità di innovazioni di prodotto</p> <p>Insufficiente inclinazione alla brevettazione</p> <p>Scarsa cooperazione fra imprese</p> <p>Modesta spesa in R&S sul PIL</p> <p>Elevato tasso di mortalità nelle imprese giovanili anche nel terziario avanzato</p>	<p>mediterranea</p> <p>Presenza dell'Agenzia Nazionale della Terza Età e dell'INRCA "Istituto nazionale di ricovero e cura a carattere scientifico per gli anziani" (Network ITALIA LONGEVA)</p> <p>Risoluzione di alcuni nodi problematici presenti nella pur ampia dotazione infrastrutturale</p> <p>Presenza nel territorio di centri di ricerca e per il trasferimento tecnologico, pubblici e privati</p> <p>Elevata scolarizzazione della popolazione</p> <p>Numerosità di laureati in particolare nelle discipline economiche e tecnico scientifiche</p>	<p>Riduzione delle risorse per le università</p> <p>Riduzione dell'attrattività degli atenei marchigiani</p> <p>Aumento della disoccupazione qualificata ed acutizzarsi del fenomeno del brain-drain</p> <p>Riduzione degli investimenti ICT delle imprese in periodo di crisi</p> <p>"Resistenza culturale" delle micro-imprese all'utilizzo delle ICT.</p> <p>Forte calo dell'occupazione soprattutto nel primario, industria e costruzioni</p> <p>Forte peggioramento della disoccupazione a maggiore scolarizzazione</p> <p>Calo delle iscrizioni universitarie</p> <p>Mancato potenziamento dell'offerta intermodale e di miglioramento di alcune</p>
--	--	---	---	--

	<p>Buona dotazione crescente domanda di forza lavoro laureata e qualificata nelle discipline tecnico-scientifiche</p> <p>Esperienze di spin-off di successo (biomedicale, ICT e energia e ambiente)</p> <p>Presenza di un distretto della domotica “nuove tecnologie dell’abitare”, buona presenza di imprese green e di start up innovative</p>			<p>connessioni viarie/ferroviarie di interesse strategico</p>
--	--	--	--	---

02_scenario_

AMMA
 come cluster integrato per la logistica:
 gateway multimodale
 e relazioni transfrontaliere/
 sostenibilita' e sviluppo di servizi a maggior valore aggiunto

PUNTI DI FORZA

Territorio interessato da un **telaio infrastrutturale di interesse europeo/nazionale**, (Nord- sud: corridoio 5 Helsinki-Valletta; est - ovest: Civitavecchia-Ancona)

Presenza di tre hub logistici: porto (inserito tra i porti Core network della rete TEN-T e scalo di interesse nazionale); Interporto (inserito nei nodi della Comprehensive Network della rete TEN-T); aeroporto (inserito tra i 26 aeroporti di interesse nazionale del PNA)

Porto
 capacità intermodale portuale di buon livello
 Traffico merci/persone verso Albania in crescita

Interporto
 Collegamento esistente "round/trip" bi-settimanale tra Pescara – Jesi – Milano-Melzo.
 Presenza all'interno dell'Interporto di servizi doganali

Aeroporto
 Posizione geografica strategica;

PUNTI DI DEBOLEZZA

Mancanza di un' efficace politica di gestione della logistica intermodale in modo integrato, complessa articolazione dei soggetti coinvolti

Porto
 Ridotta disponibilità di spazi per una crescita delle movimentazioni merci (Progetto banchina e scalo Marotti non ultimati);
 Mancanza di accessibilità diretta all'asse infrastrutturale autostradale
 Traffico merci/persone verso Grecia e Croazia in calo

Interporto
 gravi inefficienze legate alla necessità di istradare i treni fino alla stazione di Falconara in regime di tradotta
 carenza nel fornire supporto tecnico-amministrativo alle realtà imprenditoriali

Aeroporto
 Scalo che conserva ancora una dimensione regionale per quanto riguarda l'attrattività turistica e la convenienza per il traffico passeggeri

OPPORTUNITA'

Piattaforma territoriale/antenna terminale del Corridoio Transeuropeo Helsinki-Valletta/Core Network (possibilità di accedere a finanziamenti UE)

Affermazione Macro Regione Adriatica Ionica

Approvazione di una legge regionale per incentivare l'intermodalità delle merci

Nuovi mercati: porto e interporto potrebbero assumere un nuovo ruolo di gateway rispetto ai flussi multimodali esogeni (Nord Italia e Nord Europa)

Offerta di servizi di logistica integrata (magazzinaggio, lavorazione merci, packaging, ecc.), specie per l'interporto

Opportunità derivanti dalla tendenza alla esternalizzazione della logistica dalle imprese e

MINACCE

Fondi UE non sufficienti/difficoltà nell'intercettarli
 Aggravamento della crisi del comparto manifatturiero e della catchment area dei tre nodi (riduzione della domanda).

Persistenza di un funzionamento disgiunto dei nodi della PLM ed accentuazione della frammentazione dei soggetti coinvolti

Porto
 Competitività di altri scali marittimi (nord adriatico, ecc.)

Mancanza di risorse per la realizzazione del Progetto banchina e scalo Marotti

Ritardi nella realizzazione del progetto USCITA OVEST della A14

Ulteriore contrazione del

le caratteristiche della pista di volo lo rendono idoneo alla quasi totalità degli aeromobili.

Offre servizi di trasporto di alcune tipologie di merci ad altissimo valore aggiunto.

Per movimento merci il 12° scalo nazionale (peso di movimentazioni) ed il 5° per tasso di crescita.

Linee infrastrutturali

Il telaio strutturato su due reti gerarchicamente prioritarie
 -nord-sud (A14, rete ferroviaria, ss16)
 -est-ovest (rete ferroviaria, ss76)
 Realizzazione Nodo di Falconara, per la connessione diretta, verso nord, con la linea Bologna-Lecce

Linee infrastrutturali

tratto A14 Senigallia –Ancona sud con lavori non ancora ultimati
 asse stradale Ancona-Civitavecchia non ultimato

capacità del sistema intermodale di : ridurre il transit time dei semilavorati e dei prodotti finiti in entrata e in uscita; ridurre il time to market, ovvero la collocazione del prodotto presso il cliente finale; contenimento costi di trasporto; maggiore controllo delle reti distributive e delle informazioni riguardanti i flussi di merci.

Porto

Opportunità di stringere alleanze con altri porti del bacino adriatico-ionico
 Opportunità legate al traffico crocieristico (Nuovo attracco della Costa Crociere)
 Completamento di alcune opere infrastrutturali strategiche: potenziamento banchina e scalo Marotti e contestuale realizzazione dell’Uscita Ancona Ovest

Interporto

Realizzazione del nodo di Falconara per garantire l’interconnessione tra la linea Orte-Falconara e la linea Adriatica
 Realizzazione della stazione ferroviaria merci presso

traffico merci/persone verso Grecia e Croazia

Interporto

Competitività di altri scali
 Persistenza delle gravi inefficienze legate alla necessità di istradare i treni fino alla stazione di Falconara in regime di tradotta per mancata realizzazione degli adeguamenti infrastrutturali.

Aeroporto

Rischi evidenziati da ENAC negli studi propedeutici al PNA

Infrastrutture

Mancata realizzazione degli adeguamenti e potenziamenti del telaio infrastrutturale viario e ferroviario nelle direttrici Nord –sud

l'interporto
Possibilità di rilanci **nazionali** per merci dirette a Dinazzano, Padova, Venezia, La Spezia, Genova, e **internazionali** verso Francia del Nord, Inghilterra, Germania, Belgio, Olanda, Paesi Scandinavi e Russia

Aeroporto

Il recente inserimento nel Piano nazionale degli aeroporti potrebbe favorire una crescita dello scalo

Funzionamento integrato specie di porto-interporto e aeroporto-interporto, con cabina di regia

03_scenario_

AMMA come fabbrica di sviluppo culturalmente orientato/ambiente favorevole alla crescita di una classe "creativa" ed un turismo in grado di mettere in valore in modo integrato beni materiali ed immateriali (i saperi) a sostegno delle diverse filiere produttive, a partire dal manifatturiero e da un'agricoltura rinnovata ed orientata alla multifunzionalità

PUNTI DI FORZA

Territorio densamente e diffusamente provvisto di beni storici, culturali, paesaggistici, naturalistici, enogastronomici.

Presenza di attrattori per differenti motivazioni di viaggio (mare, verde, religione, cultura, enogastronomia..)

Presenza di un esteso sistema ricettivo competitivo sui prezzi

Elevata attività culturale

Presenza di manifestazioni concertistiche di rilievo

Ampia attività espositiva

Esteso tessuto produttivo in ambito culturale

Marcata capacità di produzioni di valore da parte imprese culturali

Vocazione nell'editoria e nella produzione di audiovisivi

PUNTI DI DEBOLEZZA

Carente percezione delle potenzialità reali degli asset diffusi sul territorio

Eccessiva proiezione nazionale del mercato turistico

Limitata incidenza del sistema alberghiero

Carente dotazione di strutture ricettive di categoria superiore e lusso

Eccessivo peso del mercato turistico balneare

Obsolescenza delle strutture ricettive

Limitata dimensione delle strutture ricettive

Scarso ricorso ad intermediazione turistica e ai viaggi organizzati

Carente comunicazione/promozione integrata

Insufficiente produttività delle

OPPORTUNITA'

Programmazione UE 2014-2020

Norme in materia di beni e attività culturali (L.R. 4/2010; DGR 1753 del 17/12/2012)

Piano regionale per i Beni e Attività Culturali nel triennio 2011-2013

Programma operativo di promozione turistica della Regione Marche per il 2014

Presenza di numerosi contenitori culturali utilizzabili

Previsioni di crescita per alcuni segmenti di rilievo (religioso, croceristico, wellness, senior ed enogastronomia)

Aumento della connettività aerea (moltiplicazione delle rotte e delle frequenze di volo a corto e lungo raggio anche grazie ai voli low-cost)

Miglioramento dell'accessibilità con la

MINACCE

Concorrenza di altri paesi del Mediterraneo

Incapacità del sistema d'offerta turistica locale ad intercettare i nuovi segmenti della domanda in crescita

Progressiva obsolescenza e scarsa attrattività delle strutture alberghiere

Basilea III

Unione Bancaria Europea

Riorganizzazione dei confidi

Riduzione delle risorse pubbliche per il recupero dei contenitori culturali

Tensioni politiche in paesi dell'area del Mediterraneo

		<p>strutture culturali</p> <p>Relativa carenza delle imprese culturali nei settori dell'intrattenimento e museale</p> <p>Scarsa capacità di attrarre investimenti culturali (pubblicità, sovvenzioni..)</p> <p>Scarsa remunerazione dei servizi integrativi alle manifestazioni</p> <p>Ridotta dimensione delle manifestazioni</p>	<p>realizzazione di alcune opere infrastrutturali</p> <p>Attrazione di flussi sovralocali legati alla buona dotazione di strutture per la formazione</p> <p>Crescita delle manifestazioni musicali-teatrali-sportive con rilevanza internazionale</p>	
--	--	--	---	--

04_scenario_

AMMA come territorio della resilienza: sviluppare politiche di adattamento ai cambiamenti climatici e di risanamento ambientale

PUNTI DI FORZA

Presenza di Parchi e riserve lungo la fascia costiera e lungo il Fiume Esino che permettono di garantire una biodiversità e di mantenere un collegamento ecologico tra fascia pedemontana e costa (eccetto fiume Musone)

Forte produzione di energia primaria (provincia esportatrice di energia elettrica), presenza di centrali termoelettriche (API e Centrale Elettrica Consorzio Jesi Energia di rilevanza nazionale).

Crescente produzione di energia fotovoltaica in linea col resto dell'Italia e , in minor misura, da altre fonti: impianti idroelettrici lungo il fiume Esino impianti di valorizzazione del biogas da discarica (Corinaldo, Castel Colonna, Maiolati Spontini)

Elevata adesione dei comuni dell'AMMA al Patto dei Sindaci;

Presenza di un sistema di pianificazione energetica strutturato: regionale (PEAR), provinciale (APPEAR) e locale (per

PUNTI DI DEBOLEZZA

Fragilità "strutturale" del territorio con debolezza della connettività della rete ecologica, dissesto idrogeologico (Frana di Posatora e la Falesia); rischi esondazione lungo la zona costiera; rischio sismico

Fragilità "indotte" dal sistema insediativo, produttivo ed infrastrutturale diffuso con elevati consumi energetici di fonti fossili e conseguenti emissioni di gas serra; inquinamento da polveri sottili; siti inquinati che definiscono un'area ad elevato Rischio di Crisi Ambientale, AERCA (Bassa Vallesina, Falconara e Ancona).

Potenziale di sviluppo delle fonti rinnovabili limitato (APPEAR)

Difficoltà di accesso al credito e tempi di ritorno ancora lunghi per interventi di efficienza energetica del sistema produttivo;

Mobilità: sistema caratterizzato da una ripartizione modale degli spostamenti che evidenzia una netta prevalenza dei modi di trasporto privati su gomma

OPPORTUNITA'

Programmazione UE (2014-2020), nazionale (SEN, ecc.) regionale (nuovo POR e nuovo PEAR) fortemente incentivante efficienza energetica e diffusione rinnovabili

Consolidamento di un quadro di incentivi fiscali per efficientamento edifici, utilizzo di energie rinnovabili, titoli di efficienza energetica/certificati bianchi (linee guida operative ENEA)

Consolidamento adesione Patto dei Sindaci, sviluppo/attuazione dei PAES

Maggiore ricorso alle ESCO per la riqualificazione del patrimonio edilizio pubblico e privato

Politiche per la mobilità sostenibile e le smart cities

Crescente attenzione degli Enti su sostenibilità e mitigazione rischi ambientali (

MINACCE

Rischi connessi ai cambiamenti climatici ed effetti sulle fragilità "strutturali" di questo territorio

Rischio sismico

Riduzione delle risorse disponibili per interventi di messa in sicurezza del territorio

Riduzione (contenimento) dei prezzi dei prodotti petroliferi legati ad una aumentata offerta a scala globale

Riduzione del costo dell'energia per le imprese che potrebbe disincentivare efficientamento energetico e uso delle rinnovabili

Persistenza di una situazione di crisi economico-finanziaria con ridotte capacità di investimento di imprese e

	<p>alcuni comuni).</p>	<p>Condizioni non ottimali per lo sviluppo di assi forti del trasporto pubblico (bassa densità abitativa e diffusione insediativa con limitati addensamenti)</p>	<p>piani di adattamento coordinati alla scala d'area vasta, attuazione Piano di adattamento Comune di Ancona)</p> <p>Attuazione progetti di rafforzamento armatura ambientale e (ri)connessione delle "riserve di naturalità"</p>	<p>famiglie per azioni di efficientamento energetico</p> <p>Contrazione delle risorse per il trasporto pubblico con ricadute sulla revisione del servizio TPL (Programma Triennale Regionale, per l'assegnazione del Fondo Unico Trasporti gomma e ferro).</p>
--	------------------------	--	---	--

05_scenario_

AMMA come laboratorio per la rigenerazione urbana e l'inclusione sociale

PUNTI DI FORZA

Processi di mini-coesione, integrazione graduale tra comunità locali e nuovi residenti dove è forte il carattere storico-identitario e il legame con il territorio

Sistema integrato intercomunale con un comune maggiore di riferimento che garantisce l'erogazione dei servizi

Presenza di iniziative di housing sociale (Erap) e di operazioni di rigenerazione urbana, anche in piccoli centri

PUNTI DI DEBOLEZZA

Inerzia nella trasformazione di alcune grandi aree dismesse (bonifica, investimenti ingenti, ecc.)

Ingente patrimonio edilizio abitativo e produttivo (in uso) che necessita di interventi di adeguamento sismico, efficientamento energetico, ecc., con proprietà piccole, frazionate ed eterogenee, committenti con ridotta disposizione imprenditoriale e capacità di investimento

Edilizia rurale sparsa e degradata della collina urbanizzata

Condizione di relativa "perifericità" di alcune aree con problemi sociali e degrado del patrimonio edilizio

Sistema urbano molto diffuso con problemi di perdita di ruolo dei centri abitati più marginali e periferici.

OPPORTUNITA'

Agenda Urbana (2013) e Piano Nazionale delle città (L 134/2012 e DM 3 agosto 2012). Riqualficazione fronte porto di Ancona tra i progetti selezionati dal Piano Nazionale delle città.

Nuovo POR 2014-2020

Nuovi strumenti urbanistici introdotti dalla L.R. 22 (Poru)

Messa a punto di un sistema incentivante e di nuovi strumenti per intervenire nella rigenerazione urbana di patrimoni in uso

Operazioni su contesti di forte criticità ambientale possono rappresentare un volano di crescita e sviluppo sostenibile del territorio (area ex Montedison a Falconara, l'area Angelini e lo Scalo Marotti ad Ancona, l'area Sadam a Jesi).

MINACCE

Persistenza di una situazione di crisi economico-finanziaria con ridotte capacità di investimento di imprese e famiglie

Persistenza di una situazione di crisi del settore immobiliare

Riduzione delle risorse pubbliche erogate dal Governo

Inefficacia delle leve per attuare interventi di rigenerazione urbana

Progressiva crescita del numero di famiglie in condizioni di disagio abitativo

Presenza di grandi poli commerciali in posizioni territorialmente baricentriche (ma esterne ai centri urbani) che comporta una perdita di valore del commercio di prossimità

Nuove politiche/strumenti per l'housing sociale (fondi di rotazione, fondi di garanzia, fondi per l'affitto, concorso degli strumenti urbanistici, nuovi incentivi a livello governativo)

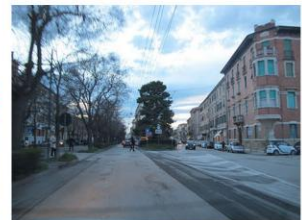


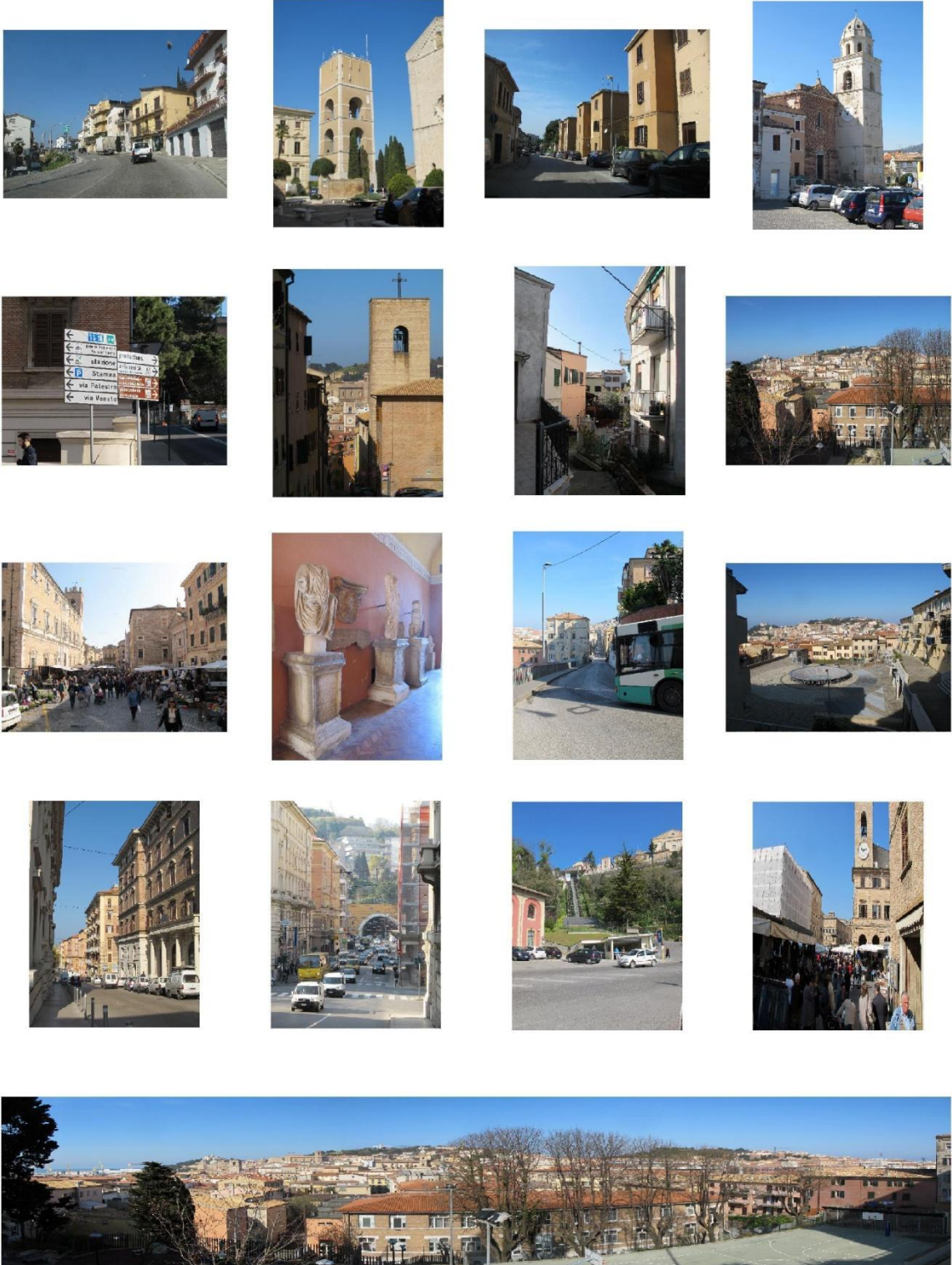
1 Paesaggi costieri

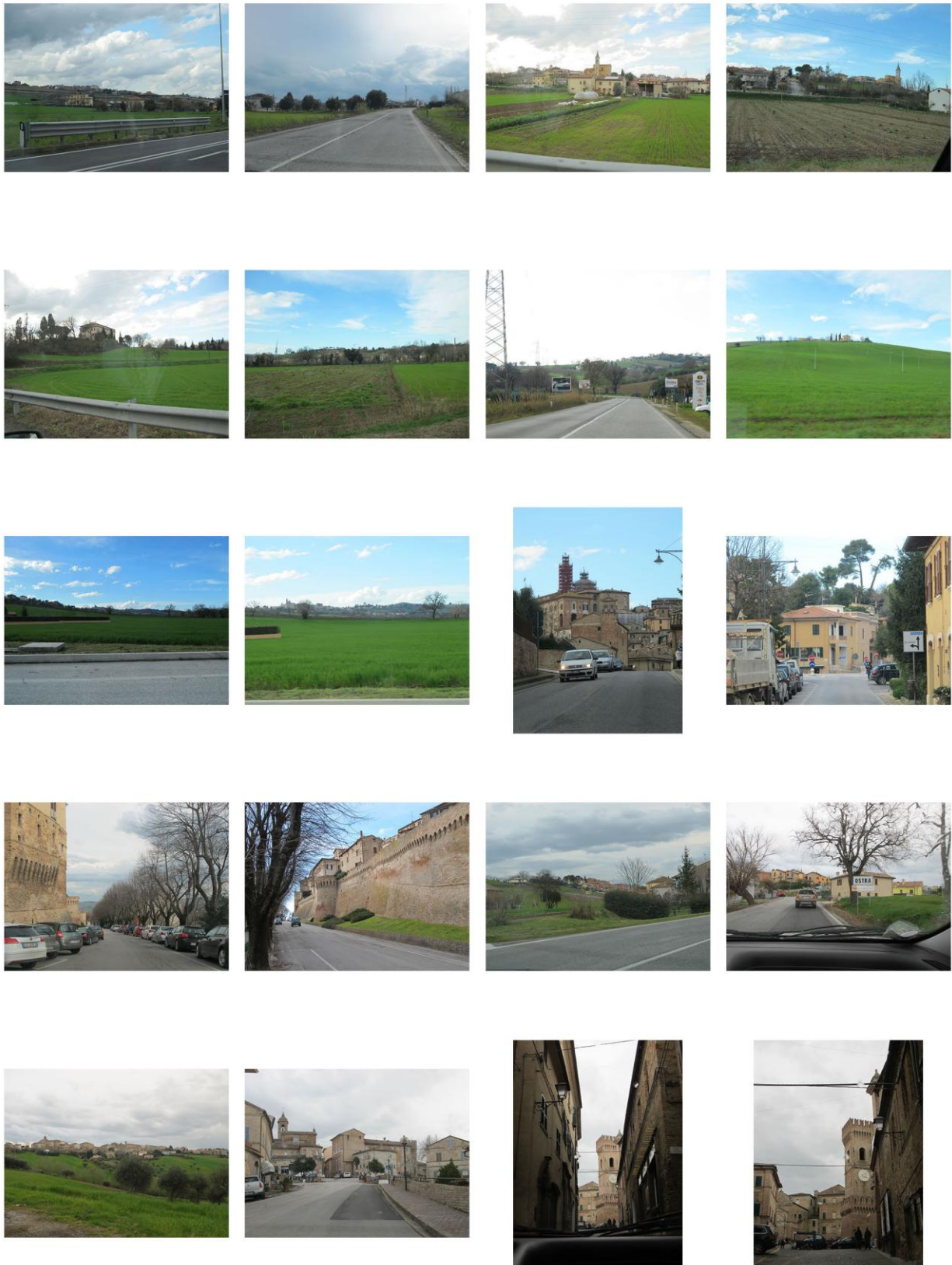




2 Paesaggi urbani

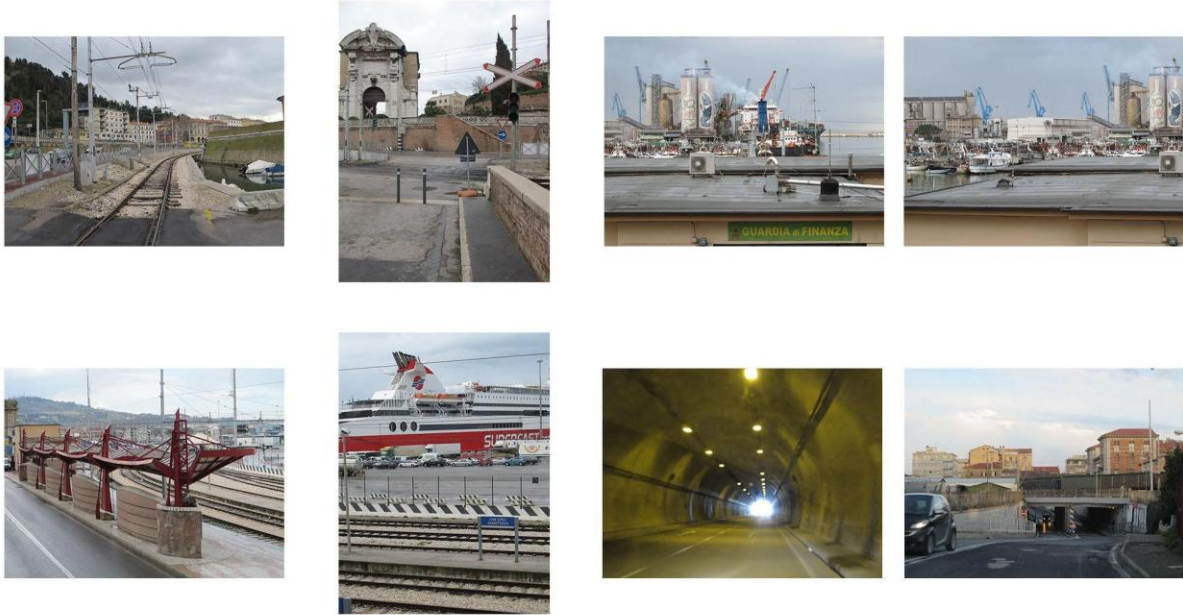






33 Paesaggi rurali e collinari





4 Paesaggi di reti e nodi

INDICATORI D'AREA**Lista delle fonti**

1. Istat, Censimento generale dell'industria e dei servizi 2011
2. Istat, Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011
3. Infocamere, Stockview; Demo Istat (mediana gen-nov 2013)
4. Infocamere, Stockview
5. Unioncamere-Istituto Guglielmo Tagliacarne; Istat, Censimento generale dell'industria e dei servizi 2011
6. Infocamere
7. Istat, Registro Statistico delle Unità Locali 2010
8. Istat
9. INPS
10. Istat; Unioncamere-Istituto Guglielmo Tagliacarne
11. Banca d'Italia
12. Ministero dello Sviluppo Economico - Ufficio Italiano Brevetti e Marchi
13. Unioncamere-CamCom
14. Istat, Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011
15. Unioncamere -Istituto Guglielmo Tagliacarne
16. Inps
17. Osservatorio regionale del turismo, Istat
18. Osservatorio regionale del turismo
19. Siae
20. Unioncamere -Fondazione Symbola

INDICATORI D'AREA – SISTEMA PRODUTTIVO

aspetto analizzato	DATO PROVINCIALE	DATO REGIONALE	DATO NAZIONALE	FONTE
AMMA concentra quasi l'intera economia della provincia		36138 (89,4%)		1
Stabilità del tessuto imprenditoriale con segnali di indebolimento		130882 (85,4%)		1
Bassa produttività del lavoro, soprattutto nella manifattura				
Minore attrattività dell'area, ma verso imprese di grandi dimensioni				
Maggiore dimensione delle imprese				
Sistema della cooperazione strutturato				
Sistema artigiano diffuso che regge la crisi				
Occupazione tiene grazie ai servizi e alla cassa integrazione				
Marcata presenza su mercato estero ma con maggiori difficoltà di tenuta				
Elevata incidenza di prodotti mid-high tech, dovuta anche alla dipendenza dagli elettrodomestici				
Forte proiezione verso l'Est Europa				
Maggiore dipendenza dal sistema creditizio, più frequente inclinazione all'uso di finanziamenti a medio-lungo termine e maggiore razionamento ..				
.. Anche per l'elevata e crescente rischiosità				
Poca innovazione formalizzata				
Peso rilevante dell'economia del mare grazie soprattutto alla cantieristica navale, mentre sono carenti le attività di trasporto				
Inc. % unità locali riconducibili ai comuni AMMA su totale provincia (2011)				
Inc. % addetti alle unità locali riconducibili ai comuni AMMA su totale provincia (2011)				
Densità imprese registrate ogni 100 abitanti 2013	9,88			3
Var % numero imprese registrate 2007-2013	47062 (0,48%)	-1,64%	10,13	4
Var % numero imprese inattive, sospese, in liquidazione/scioglimento, in procedura concorsuale 2007-2013	14,46%	10,84%	-7,65%	4
Valore aggiunto per addetto totale (2011; Italia=100)	89,63%	92,50%	100,00%	4
Valore aggiunto per addetto trasformazione (2011; Italia=100)	77,21%	78,59%	100,00%	5
Valore aggiunto per addetto costruzioni (2011; Italia=100)	95,93%	105,93%	100,00%	5
Valore aggiunto per addetto servizi (2011; Italia=100)	105,89%	113,29%	100,00%	5
Unità locali riconducibili ad aziende a diversa provincia (2012)	30,90%	32,80%	32,50%	6
Addetti in unità locali di imprese con sede giuridica in Italia ma non provinciale (%) (2012)	19,30%	13,50%	19,30%	6
Numero di medio di addetti per unità locale (2010)	4,06	3,57	3,58	7
Numero addetti nelle cooperative sul totale (%) (2012)	13744 (9,1%)	5,60%	7,70%	6
Var % numero imprese artigiane registrate 2007-2013	-1,69%	-6,59%	-5,80%	6
Var % occupati totali (2007-2013)	-3455 (-1,72%)	-4,57%	-3,45%	8
Var % occupati trasformazione (2008-2013)	-14,33%	-15,54%	-9,63%	8
Var % occupati servizi (2008-2013)	6,25%	1,60%	-0,34%	8
Var % ore cassa integrazione mandate (2007-2012)	13,59%	10,14%	4,94%	9
Valore esportato su PIL (2012)	29,57%	28,22%	27,84%	10
Var % valore esportato (2002-2012)	7,77%	20,42%	45,01%	8
Var % valore esportato (2007-2012)	-5,29%	-3,78%	1,36%	8
Quota prodotti specializzati e high-tech su totale (2012)	60,50%	45,40%	40,90%	10
Quota elettrodomestici su totale (2012)	21,38%	8,91%	1,32%	8
Var % valore elettrodomestici esportati (2007-2012)	-62,99%	-55,35%	-30,02%	8
Quota merci dirette verso paesi europei non UE 15 sul totale (2012)	28,16%	28,55%	22,81%	8
Quota imprese con utilizzo prevalente dell'autofinanziamento (2012)	19,40%	19,60%	22,20%	8
Quota imprese con utilizzo prevalente di finanz. bancari medio-lunghi	19,20%	18,90%	15,50%	8
Variazione impieghi a medio-lungo termine tra 2008 e 2012	-0,50%	11,10%	7,80%	11
Sofferenze/impieghi (2012)	8,53%	8,61%	5,97%	11
Var. sofferenze/impieghi (2012-11)	0,47%	0,68%	0,59%	11
Domande di brevetto EPO (domande ogni 1000 addetti, 2010)	0,43	0,25	2,80	12
Inc % valore aggiunto imprese del mare su totale (2011)	3,79%	3,84%	2,92%	13
Inc % occupazione imprese del mare su totale (2011)	3,97%	3,96%	3,22%	13
Quota valore aggiunto cantieristica navale su sistema mare	29,89%	23,82%	15,95%	13
Quota valore aggiunto movimentazione di merci e passeggeri via mare su sistema mare	7,36%	7,97%	15,52%	13

INDICATORI D'AREA – DEMOGRAFIA E INCLUSIONE

aspetto analizzato	DATO PROVINCIALE	DATO REGIONALE	DATO NAZIONALE	FONTE
AMMA concentra quasi l'intera popolazione della provincia		414.758 (87,31%)		2
Inc. % residenti riconducibili ai comuni AMMA su totale provincia (2011)				
Inc. % famiglie riconducibili ai comuni AMMA su totale provincia (2011)		173.207 (87,56%)		2
Età media elevata e in crescita	44,73	44,63	43,50	8
Variazione età media, anni (1/1/2013)	0,99	1,20	1,82	8
Una popolazione sbilanciata verso gli anziani, nonostante i progressi dell'ultimo decennio	172,59%	172,52%	151,41%	8
Indice di vecchiaia (1/1/2013)				
Variazione indice di vecchiaia (1/1/2013-2003)	-3,71%	2,82%	17,62%	8
Inc. % residenti stranieri (1/1/2013)	9,00%	9,05%	7,35%	8
Favoriti da una più marcata presenza popolazione straniera				
Variazione inc. % residenti stranieri (1/1/2013-2003)	5,46%	5,37%	4,65%	8
Gli immigrati mantengono più elevato il peso della popolazione attiva				
Ma la popolazione che si avvicina alla età pensione supera di molto chi è prossimo ad entrare nel mercato del lavoro	58,24%	57,38%	54,24%	8
La partecipazione delle donne al mercato del lavoro può essere penalizzata dalla maggiore presenza di bambini in età pre-scolare				
Indice di dipendenza strutturale (1/1/2013)				
Gli immigrati mantengono più elevato il peso della popolazione attiva	138,59%	134,19%	126,10%	8
Ma la popolazione che si avvicina alla età pensione supera di molto chi è prossimo ad entrare nel mercato del lavoro				
Indice di ricambio della popolazione attiva (1/1/2013)				
La popolazione anziana cresce per effetto degli over 75, che incidono più che altrove	21,17%	20,51%	20,36%	8
Carico di figli per donna feconda (1/1/2013)				
La popolazione anziana cresce per effetto degli over 75, che incidono più che altrove	2,57%	1,92%	1,05%	8
Variazione del carico di figli per donna feconda (1/1/2013-2003)				
Gli immigrati mantengono più elevato il peso della popolazione attiva				
Ma la popolazione che si avvicina alla età pensione supera di molto chi è prossimo ad entrare nel mercato del lavoro	58,24%	57,38%	54,24%	8
La popolazione anziana cresce per effetto degli over 75, che incidono più che altrove				
Indice di dipendenza strutturale (1/1/2013)				
Gli immigrati mantengono più elevato il peso della popolazione attiva	+124 (0,24%)	-1,28%	6,68%	8
Ma la popolazione che si avvicina alla età pensione supera di molto chi è prossimo ad entrare nel mercato del lavoro				
Indice di ricambio della popolazione attiva (1/1/2013)				
La popolazione anziana cresce per effetto degli over 75, che incidono più che altrove	+9683 (19,63%)	19,99%	27,04%	8
Carico di figli per donna feconda (1/1/2013)				
La popolazione anziana cresce per effetto degli over 75, che incidono più che altrove	59009 (12,41%)	12,31%	10,56%	8
Variazione del carico di figli per donna feconda (1/1/2013-2003)				
Gli immigrati mantengono più elevato il peso della popolazione attiva	51000 (12,2%)	11,20%	11,30%	8
Ma la popolazione che si avvicina alla età pensione supera di molto chi è prossimo ad entrare nel mercato del lavoro				
Indice di ricambio della popolazione attiva (1/1/2013)				
La popolazione anziana cresce per effetto degli over 75, che incidono più che altrove	3,29%	0,36%	-0,22%	13
Carico di figli per donna feconda (1/1/2013)				
La popolazione anziana cresce per effetto degli over 75, che incidono più che altrove	5,08%	5,17%	11,03%	13
Variazione del carico di figli per donna feconda (1/1/2013-2003)				
Gli immigrati mantengono più elevato il peso della popolazione attiva	-2,81%	-0,60%	-1,14%	15
Ma la popolazione che si avvicina alla età pensione supera di molto chi è prossimo ad entrare nel mercato del lavoro				
Indice di ricambio della popolazione attiva (1/1/2013)	2,11%	2,69%	3,72%	15
Carico di figli per donna feconda (1/1/2013)				
La popolazione anziana cresce per effetto degli over 75, che incidono più che altrove	+13658 (190,20%)	127,70%	82,17%	8
Variazione del carico di figli per donna feconda (1/1/2013-2003)				
Gli immigrati mantengono più elevato il peso della popolazione attiva	13,59%	10,14%	4,94%	16
Ma la popolazione che si avvicina alla età pensione supera di molto chi è prossimo ad entrare nel mercato del lavoro				
Indice di ricambio della popolazione attiva (1/1/2013)	15,35%	13,62%	10,92%	8
Carico di figli per donna feconda (1/1/2013)				
La popolazione anziana cresce per effetto degli over 75, che incidono più che altrove				
Inc. % persone sotto-occupate - meno di 10 ore a settimana (2012)				

INDICATORI D'AREA – CULTURA E TURISMO

aspetto analizzato	DATO PROVINCIALE	DATO REGIONALE	DATO NAZIONALE	FONTI
AMMA concentra quasi l'intera economia della provincia	41583 (91,56%)			8
Inc. % posti letto riconducibili ai comuni AMMA su totale provincia (2012)				
Inc. % presenze turistiche riconducibili ai comuni AMMA su totale provincia (2012)	2645161 (98,69%)			8
Numero presenze ogni 1000 abitanti (2012)	5,95	6,38	7,07	17
Variazione arrivi (2012-2009)	10,21%	9,62%	8,62%	18
Variazione presenze (2012-2009)	0,46%	2,10%	2,68%	18
Variazione presenze nazionali (2012-2008)	-8,67%	-7,50%	-5,55%	8
Variazione presenze estere (2012-2008)	22,06%	10,94%	11,62%	8
Quota presenze nazionali (2012)	2340516 (82,72%)	83,03%	52,56%	8
Quota presenze periodo maggio-settembre (2012)	2097351 (78,18%)	78,12%	68,63%	8
Quota presenze alberghiere (2012)	1442612 (50,99%)	47,79%	67,14%	8
Quota camere in alberghi 4 e superiore (2012)	2036 (26,53%)	21,09%	34,70%	8
Numero manifestazioni ogni 1000 abitanti (1° sem. 2013)	44,71	48,15	35,14	19
Spesa al botteghino per spettatore (1° sem. 2013, euro)	15,75	13,79	16,33	19
Inc. % introiti per prestazioni pubblicitarie, sponsorizzazioni, contributi	18,27%	24,92%	23,41%	19
Spesa al botteghino per sport (1° sem. 2013, euro)	357309 (4,77%)	6,63%	13,09%	19
Spesa al botteghino per mostre (1° sem. 2013, euro)	190850 (2,55%)	2,41%	6,39%	19
Spesa al botteghino per concerti (1° sem. 2013, euro)	1410625 (18,84%)	10,45%	13,03%	19
Incasso medio per concerto (1° sem. 2013, euro)	8.396,58	4.042,43	7.421,64	19
Inc % valore aggiunto imprese culturali su totale (2011)	5,98	6,32	5,36	20
Valore aggiunto per imprese culturali su totale (2011, euro)	209.877	184.221	170.867	20
Inc % valore aggiunto patrimonio storico-artistico su totale cultura (2011)	0,49%	0,92%	1,40%	20
Inc % valore aggiunto performing arts e intrattenimento su totale cultura (2011)	2,35%	2,56%	4,95%	20

Punti di attenzione e idee guida per lo sviluppo dell'area (vision)

L'agire per lo sviluppo richiede alle comunità una straordinaria capacità di immaginare il proprio futuro, il perseguimento del quale dipende, in buona misura, anche dalle scelte della società locale.

Dal punto di vista metodologico l'elaborazione di strategie di sviluppo (visioni - pre-visioni) proietta le problematiche dell'oggi verso opzioni possibili, desiderate e probabili: le strategie implicitamente ricomprese all'interno della visione dell'area metropolitana hanno radici nel presente e lasciano un ampio ventaglio di scelte possibili nel futuro. Il punto di partenza nella costruzione di visioni è costituito dalla conoscenza della situazione attuale e delle sue dinamiche evolutive. Le ricadute di questo percorso, che coinvolgono "quello che è" ma anche "quello che potrebbe diventare se..." costituiscono le fondamenta dell'azione progettuale.

La definizione della strategia da perseguire non è quindi un'operazione istantanea e richiede una forte interazione tra gruppo di assistenza tecnica e attori della comunità locale. La costruzione di scenari è infatti elemento centrale della cosiddetta attività di visioning. Il termine visioning è dato dall'unione di vision e planning e trova ampia applicazione quale approccio del community planning a partire dai primi anni '90 negli USA. Il community visioning è così un processo attraverso il quale una comunità locale compie un esercizio di immaginazione sopra il futuro che ritiene più desiderabile e quindi costruisce una strategia per il suo conseguimento²³.

Un percorso simile è quello proposto dalla UE per la costruzione di strategie di sviluppo locale integrato su scala sub-regionale con il contributo prioritario delle forze locali (attori pubblici e privati)²⁴.

Dalla ricostruzione del quadro conoscitivo diagnostico e dagli scenari prefigurati nel documento preliminare emergono alcuni punti di attenzione che consentono al gruppo di assistenza tecnica di proporre alla discussione alcune "immagini del futuro" di questo territorio.

Un tessuto produttivo solido e "pervasivo", con distretti plurispecializzati, che mostra oggi una difficoltà crescente a creare valore; una dotazione di capitale umano qualificato non pienamente valorizzato.

Se densità imprenditoriale e relativa tenuta ed estensione del tessuto manifatturiero denotano elementi di forza del sistema economico locale, altrettanto non si può dire su propensione all'innovazione e investimenti in ricerca e sviluppo. Si tratta di un sistema produttivo dunque con connotazioni di pregio ma che nel contempo denota numerosi elementi di fragilità che potrebbero condizionarne la capacità di ricreare nel prossimo futuro la ricchezza del passato, con effetti negativi sugli standard di vita.

E tuttavia sono presenti alcune importanti leve per gestire in positivo la transizione verso un nuovo posizionamento più competitivo dell'area: alcune eccellenze nella ricerca che possono stimolare e sostenere la transizione dei sistemi produttivi locali verso nuove economie; una realtà di piccole o

²³ Curti F. e Gibelli M. C., a cura di, 1996, "Pianificazione strategica e gestione dello sviluppo urbano", Alinea, Firenze.

²⁴ Si tratta del cosiddetto Community-Led Local Development (CLLD) da costruire attraverso un percorso articolato nei seguenti punti: definizione dell'area e della popolazione interessata; analisi dei bisogni e delle potenzialità; descrizione della strategia e degli obiettivi; descrizione del coinvolgimento della comunità locale; piano di azione che dimostri come gli obiettivi si traducano in azioni concrete; meccanismi di gestione, monitoraggio e valutazione; piano finanziario, con l'allocazione di ciascun Fondo utilizzabile.

piccolissime imprese attive in settori nuovi (come le biotecnologie); aziende leader mondiali che hanno dato luogo ad un distretto tecnologico sulla domotica “nuove tecnologie dell’abitare” che ha la potenzialità di divenire un polo di eccellenza a livello nazionale per i temi del security e safety nell’abitare rivolto soprattutto alla terza età.

L’Area metropolitana, per la sua posizione territoriale geo-strategica lungo il Corridoio Transeuropeo Helsinki-Valletta, nonché caposaldo territoriale della Piattaforma Strategica Nazionale Tirreno-Adriatico (già riconosciuta nel QCN 2007-2013) e per la sua dotazione di infrastrutture, può divenire un territorio snodo, di rango europeo, tra il sistema economico sociale locale e l’Europa (centrale e orientale) e le economie emergenti (Far East, Asia, ecc.). È significativo infatti che la Regione Marche abbia acquisito il ruolo di Segretariato Tecnico per la Strategia Europea per la Macroregione Adriatico-Jonica (EUSAIR), una iniziativa di cooperazione transnazionale che sarà presentata entro la fine dell’anno, articolata su quattro pilastri: economia del mare, connessione e riduzione della marginalità, protezione e valorizzazione dell’ambiente, incremento dell’attrattività regionale.

Accanto alla dimensione materiale delle infrastrutture di trasporto di merci e persone vi è quella immateriale dei crescenti flussi di informazioni che richiedono di essere supportati dalla creazione di una vera e propria “area metropolitana smart”. Obiettivo di fondo da conseguire dovrebbe dunque essere lo sviluppo di un cluster logistico integrato, multimodale, a forte innovazione gestionale, capace di supportare la domanda di internazionalizzazione del sistema economico locale facilitandone gli scambi con l’esterno, ma anche in grado di ottimizzare i flussi interni e la distribuzione finale delle merci con il forte ausilio delle nuove tecnologie, migliorando anche la qualità ambientale.

Un territorio ricchissimo di beni culturali e di paesaggi di qualità che si innestano saldamente sulla struttura del sistema ambientale e insediativo, contribuendo a fornirne valori e significati. La connessione tra questi asset e il sistema produttivo ha avuto un impatto sulle produzioni agroalimentari che si sono progressivamente evolute con produzioni di qualità riconosciute.

Un territorio con un coefficiente di attrattività turistica elevato ma che sta subendo gli effetti della contrazione dei consumi in ragione di un modello turistico sbilanciato verso il mercato nazionale; di un prevalente peso del mercato turistico balneare, di una non adeguata qualità e completezza dell’offerta ricettiva. Potrebbe grandemente avvantaggiarsi delle previsioni di crescita previste per alcuni segmenti della domanda quali quello religioso (non dimentichiamo che il Santuario di Loreto è tra i primi in Italia ed in Europa per flusso di visitatori), crocieristico, wellness, senior ed enogastronomia. Un’offerta culturale che già adesso per alcune manifestazioni (culturali, musicali, sportive) che si svolgono in alcuni contesti quali Sirolo, Polverigi, Jesi, Fabriano, Ancona, Senigallia, ha una proiezione sovralocale. Occorre però migliorare il sistema di offerta; renderlo più integrato in relazione a distinti target di utenza ed occorre proporsi con una promozione coordinata nelle reti tematiche di valorizzazione.

Il sistema ambientale, che si struttura nella famosa conformazione a pettine (sistemi vallivi perpendicolari alla costa), presenta una fragilità “strutturale” caratterizzata da dissesto idrogeologico e rischi di esondazione dei corsi d’acqua, ma anche debolezza della connettività del sistema delle aree naturali (seppure sia presente l’area protetta costiera più estesa della regione).

Insistono nell’area anche fragilità “indotte” dal modello di sviluppo del sistema insediativo, produttivo ed infrastrutturale caratterizzato da una rilevante “dissipazione” di suolo, da consumi notevoli di energia, da inquinamento da polveri sottili; presenza di siti inquinati che definiscono un’Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale (Bassa Vallesina, Falconara e Ancona).

Un sistema di mobilità caratterizzato da una ripartizione modale degli spostamenti a netta prevalenza del trasporto individuale su gomma; d'altronde la relativa bassa densità abitativa frutto del modello insediativo diffuso non consente lo sviluppo di assi forti del trasporto pubblico; occorre dunque far leva sulle nuove tecnologie per ridurre gli spostamenti, lavorare sulla informazione e sull'organizzazione, promuovendo anche servizi di mobilità innovativi.

In questi ultimi anni è notevolmente cresciuta la sensibilità delle Amministrazioni comunali sui temi della sostenibilità energetica e ambientale.

Il recupero delle vaste aree dismesse, come ad esempio l'area ex Montedison a Falconara, l'area Angelini e lo Scalo Marotti ad Ancona, l'area Sadam a Jesi, etc., per le loro dimensioni e per i problemi di bonifica non possono che far parte di un'agenda metropolitana nell'ambito della quale investigare e valutare possibili nuove strategie per una loro "rimessa in circolo" e risanamento. Dall'altro lato è necessario attivare interventi diffusi di manutenzione "straordinaria" del territorio: dai paesaggi periurbani della urbanizzazione pervasiva, all'ingente patrimonio di edilizia abitativa, ma anche produttiva, costruito tra il secondo dopoguerra e la fine degli anni settanta che necessita di interventi massivi di messa in sicurezza sismica e di efficientamento energetico.

Il campo d'azione della riqualificazione/rigenerazione andrebbe esteso a tutto il patrimonio edilizio di vecchia data (ossia al patrimonio in uso) e nel contempo dovrebbe interessare anche lo spazio pubblico e la riqualificazione dei paesaggi rurali, specie quelli periurbani. Da policy mirata a determinate particolari situazioni a policy generale del territorio.

In termini di inclusione sociale va posta attenzione al progressivo crescere delle fasce di famiglie in condizioni di disagio abitativo effettivo o potenziale (emergere e/o consolidarsi di nuove domande: anziani soli, single separati, famiglie monoparentali e fenomeni come la convivenza di più famiglie nello stesso alloggio, ecc.); questo apre ad una riflessione sulle possibili azioni in termini di housing sociale ma anche sperimentando forme nuove dell'abitare (co-housing; servizi in comune, nuovi servizi da prevedere, ecc.) in grado di rispondere alle esigenze dei differenti segmenti della popolazione.

Un territorio così ricco di peculiarità di contesti e di paesaggi, di capacità imprenditoriale diffusa e di coesione sociale deve porsi l'obiettivo di **ACCRESCERE LE QUALITÀ** e **SVILUPPARE LE SINERGIE** per affacciarsi in posizione di maggiore forza nelle reti globali, creando un ambiente più favorevole alla circolazione delle idee ed allo scambio fra mondo della produzione/della ricerca/dell'università.

La valorizzazione del patrimonio paesaggistico e ambientale deve essere intesa come risorsa economica in grado di integrare i diversi settori a partire dai principali potenziali "prodotti" locali (storia, arte e cultura, saperi, enogastronomia, paesaggi costieri e collinari), promuovendo un'organizzazione ospitale dei servizi, vetrine dei prodotti, della loro qualità e uno sviluppo integrato delle azioni di promozione e commercializzazione.

La valorizzazione degli aspetti ambientali e culturali di un territorio rappresenta sempre più un fattore chiave per la qualità della vita e la competitività, dove si sviluppano le maggiori opportunità di crescita della nuova economia della conoscenza e delle attività innovative; uno spazio attraente dove investire, lavorare e vivere.

La corretta gestione delle risorse naturali, la restituzione all'uso collettivo delle aree contaminate, la sicurezza e la salubrità del territorio, la difesa della biodiversità sono fattori determinanti per aumentare qualità e competitività territoriale.

Lo scenario di riferimento (l'idea guida per lo sviluppo del territorio metropolitano) contiene una serie di macro-obiettivi che devono essere messi in opera per colmare il gap tra stato attuale e prospettiva futura. Ciascun macro obiettivo trova attuazione attraverso delle linee d'azione che tracciano le direzioni lungo le quali si svilupperà l'attività dei soggetti istituzionali e degli altri attori in gioco, costruendo un quadro operativo di intervento verso cui condensare, nei prossimi mesi, interessi, attori e risorse, propedeutico alla definizione degli specifici progetti.

4. Linee strategiche di azione

Le linee strategiche di azione rappresentano le traiettorie lungo le quali si svilupperà l'azione amministrativa dei soggetti istituzionali e degli altri attori che concorreranno all'attuazione della strategia di sviluppo dell'AMMA.

Ciascuna linea strategica rappresenta un livello di strutturazione mirato delle finalità che esplicitano la vision da perseguire; le linee di azione sono caratterizzate da maggiore operatività, tuttavia ancora non individuano i possibili interventi e si focalizzano su tematiche specifiche o settoriali che in futuro potranno preferibilmente aggregarsi in progetti integrati, attorno ai quali è possibile far convergere interessi, attori e risorse utili per la loro attuazione.

Le linee strategiche sono articolate nei cinque scenari di riferimento e per ciascuna di esse viene indicato l'obiettivo tematico (OT) dell'Accordo di partenariato 2014-2020.

AREA METROPOLITANA COME CONTESTO DI SUPPORTO AL SISTEMA PRODUTTIVO

Linee strategiche d'azione



Le condizioni che emergono dall'analisi richiedono una rappresentazione strategica verso cui tendere ambiziosa che guarda alle eccellenze presenti sul territorio, sostenendone il progresso ed il consolidamento e contestualmente favorendo la nascita di nuove realtà di pregio. Si tratta di un processo non certo semplice, con traiettorie non lineari, che richiede l'impegno di tutti gli attori territoriali pubblici e privati in uno sforzo teso ad estendere le frontiere delle capacità competitive di un sistema produttivo in cui certi players sono già vicini al risultato, ma tanti ancora oggi ne sono notevolmente distanti. All'interno delle loro competenze e in ragione delle esigenze strategiche individuate a livello territoriale, le amministrazioni comunali sono chiamate ad un ruolo pro-attivo a fianco di altri attori istituzionali e non (Regione, Area vasta, CCIAA, Università e centri di ricerca, istituti di credito, associazioni datoriali, sindacati dei lavoratori, ..). La declinazione delle linee evocherà i documenti di programmazione a cui far riferimento e le priorità di policy che essi individuano. Tra gli atti programmatori, un riferimento specifico va alla Strategia per la ricerca e l'innovazione per la smart specialisation (2014) e al relativo piano d'azione, elaborati dalla Regione Marche. Di esso si nutre l'idea che valorizzare le vocazioni produttive in un'ottica di specializzazione intelligente rappresenta un'opportunità strategica per il sistema produttivo marchigiano e per quello dell'AMMA, nella fase che sta affrontando. Risulta parimenti fondamentale la più ampia programmazione che coinvolge le risorse comunitarie, seppure ancora non definitiva nei suoi dettagli attuativi. Nella fase attuale è comunque possibile rilevare come vi siano strette connessioni tra le linee strategiche territoriali e gli obiettivi di fondo della strategia nazionale e regionale, nel caso specifico con l'Obiettivo Tematico 3 (Competitività dei sistemi produttivi) dell'Accordo di partenariato nazionale, in quanto finalizzato a promuovere la competitività delle piccole e medie imprese, oltreché del settore agricolo e del settore della pesca e dell'acquacoltura. L'azione sovra-locale si compone anche di altre finalità/esigenze, mentre qui si ambisce a concorrere con le fattispecie attuative che intervengono nel rafforzare il milieu territoriale (logistica e mobilità green, territorio 'smart', rigenerazione urbana e messa in sicurezza del territorio) capaci di incidere sui seguenti obiettivi: Aumentare la penetrazione nei mercati esteri a maggiore potenzialità di crescita e l'attrattività territoriale dell'AMMA; Migliorare l'accesso al credito; Favorire la competitività del sistema di imprese ed il consolidamento di nuove attività.

1. Rafforzare la collaborazione tra imprese, università e centri di ricerca e trasferimento tecnologico esistenti, consolidando i nuovi meta-distretti (Domotica, Meccatronica, Manifattura sostenibile, Salute e benessere), sostenendo lo start up e la crescita di nuove imprese verso nuovi prodotti ad alto contenuto tecnologico e servizi avanzati (OT.1, OT. 3, OT.8, OT.10)

La presente linea strategica è finalizzata a promuovere l'incremento della collaborazione tra imprese e tra reti di imprese e sistema della ricerca negli ambiti della Domotica, Meccatronica, Manifattura sostenibile, Salute e benessere con un conseguente aumento degli investimenti pubblici e privati in R&S, così da consolidare e far crescere questi nuovi meta-distretti. La presenza di centri di ricerca e trasferimento tecnologico pubblici e privati di questo territorio va quindi capitalizzata anche attraverso azioni volte: al potenziamento delle infrastrutture di ricerca; allo sviluppo di servizi connessi finalizzate al rafforzamento dei Cluster Tecnologici Nazionali, anche per aumentarne la proiezione internazionale; alla implementazione di Piattaforme di Trasferimento Tecnologico.

L'Area metropolitana rappresenta la dimensione idonea per rafforzare queste reti, che possono vedere i Comuni sia quali soggetti promotori, sia come soggetti attivi nella individuazione di settori dove sviluppare azioni di ricerca e sperimentazione finalizzate ad introdurre soluzioni e servizi innovativi (anche tra quelli erogati dalla stessa PA) per il miglioramento della qualità della vita delle comunità locali.

Un ruolo attivo dei Comuni può inoltre essere svolto sul fronte dell'offerta di strutture pubbliche ove collocare incubatori/acceleratori e centri di ricerca e trasferimento tecnologico. L'AMMA, è già stato detto, presenta diverse strutture esistenti, che tuttavia potrebbero necessitare di interventi di razionalizzazione, ma anche bisogni di nuovi spazi, ecc.. In questa direzione l'aumento delle start-up (e spin off) innovative (come ad esempio sta avvenendo nei settori della meccatronica, manifattura sostenibile, domotica, salute e benessere) che potrebbe conseguire da un rafforzamento delle relazioni tra imprese e le strutture della ricerca e TT, può contribuire all'assorbimento di parte della forza lavoro qualificata e laureata che altrimenti sarebbe incentivata a lasciare la regione.

2. Crescita digitale: migliorare la dotazione infrastrutturale, l'erogazione e la fruizione di nuovi servizi avanzati sia pubblici che privati di ICT (OT.1, OT.2, OT.3, OT.5, OT.8, OT.10, OT.11)

Come evidenziato nella Strategia Smart Specialisation della Regione Marche, l'economia digitale rappresenta un fattore in grado di attivare nuovi business in tutti i settori e di innovare i business esistenti, trasformando il sistema delle imprese e accompagnandone la transizione dal manifatturiero tradizionale al manifatturiero di qualità ed al terziario avanzato. Particolare rilevanza è data:

- agli interventi per l'adeguamento delle infrastrutture di rete territoriali a supporto della crescita del mercato digitale;
- ai progetti pubblico-privato in ambito e-health per lo sviluppo di servizi avanzati destinati al cittadino (accesso facilitato anche in mobilità al fascicolo sanitario elettronico, informatizzazione e gestione di dati per il monitoraggio dello stato di salute, la prevenzione, la proattività per la cura di soggetti malati cronici e/o anziani, l'empowerment del paziente);
- agli interventi volti a promuovere la diffusione delle tecnologie ICT nel settore agricolo (tracciabilità, sicurezza alimentare, metodi preventivi del danneggiamento delle colture, ecc.);
- agli interventi volti a promuovere la diffusione delle tecnologie ICT nel settore turistico e culturale (es. contenuti digitalizzati, conservazione e valorizzazione del patrimonio storico culturale, interattività e servizi condivisi, ecc.);
- agli interventi volti a promuovere la diffusione delle tecnologie ICT nel campo della tutela del territorio (es. cartografia digitale, rischio idrogeologico, conservazione degli habitat, ecc.);
- agli interventi a favore della diffusione e della accessibilità dei servizi di e-Government.

Questi sono tutti campi d'azione che possono vedere svilupparsi una progettualità anche da parte degli enti locali.

3. Marketing e sostegno all'internazionalizzazione coordinati nell'area vasta (OT. 2, OT.3)

Per incrementare la competitività nei mercati esteri e l'attrattività dei sistemi produttivi occorre approntare un serie di azioni che

supportino e accompagnino il sistema imprenditoriale marchigiano nei processi di internazionalizzazione. Sotto questo profilo può risultare efficace, oltre all'implementazione (o miglioramento) delle piattaforme di informazione/comunicazione istituzionali, anche l'organizzazione coordinata a livello metropolitano di *incoming* economico-istituzionali, per facilitare l'incontro tra diverse realtà imprenditoriali e presentare l'offerta integrata del sistema Marche. Al contempo le istituzioni locali potrebbero sostenere interventi finalizzati alla valorizzazione, salvaguardia, tutela e promozione del Made in Italy, incentivando la qualità dei prodotti, il loro legame col territorio (sempre più richiesti nel mercato globale).

4. Rafforzare l'economia green (OT.3, OT. 4, OT.5, OT. 8, OT. 10)

La valorizzazione degli aspetti ambientali e culturali di un territorio rappresenta sempre più un fattore chiave per la qualità della vita e la competitività, dove si sviluppano le maggiori opportunità di crescita della nuova economia della conoscenza e delle attività innovative.

Il primato della Regione Marche nel settore delle imprese green è dunque strettamente correlato con la ricchezza di beni culturali e ambientali e di paesaggi di qualità di questo territorio.

A sostegno di questo tessuto di imprese, gli enti locali possono giocare un ruolo fondamentale, a partire dalle politiche di governo del territorio finalizzate a mantenere elevati i livelli di qualità ambientale e paesaggistica di questa regione, a preservare i suoli a maggiore produttività agricola, ecc., ma anche intervenire nella semplificazione dei procedimenti autorizzatori.

Altra forma di sostegno riguarda gli "appalti verdi" a fronte dell'obiettivo nazionale di raggiungere entro il 2014, un livello di appalti conformi ai criteri ambientali minimi non inferiore al 50% sul totale degli appalti stipulati per ciascuna categoria di affidamenti e forniture.

Ma l'azione della Pubblica Amministrazione a supporto del mercato green non può limitarsi al ruolo di acquirente. Sul fronte della sensibilizzazione della domanda privata, il pubblico svolge un ruolo chiave che va esercitato attraverso iniziative educative e manifestazioni di pubblico interesse in grado di accrescere la cultura ambientale e le scelte di consumo consapevole.

5. L'area metropolitana medio adriatica come contesto "attraente" (OT.3, OT.8, OT. 10, OT. 11)

I Comuni dell'area metropolitana, di concerto con Provincia e Regione, potrebbero attivare un insieme coordinato di azioni (prevalentemente immateriali o di "piccole opere") volte a migliorare l'attrattività del contesto territoriale non tanto e non solo per attrarre imprese/competenze dall'esterno, ma per trattenere quelle che vi sono già insediate, favorendone il consolidamento, agendo su:

- miglioramento della qualità/accessibilità dei servizi anche attraverso l'uso delle ICT
- semplificazione delle procedure di interesse dell'attività d'impresa, maggiore certezza dei tempi burocratici, trasparenza delle informazioni,
- miglioramento della capacità amministrativa delle PA.

Il ruolo delle amministrazioni è inoltre risolutivo nel migliorare le condizioni di vita di chi lavora nelle imprese, si pensi all'ambiente, alla mobilità ai servizi che migliorano l'accesso al lavoro. Tra questi i servizi all'infanzia o alla terza età, in grado di favorire la partecipazione femminile, soprattutto in un'economia sempre più terziarizzata.

6. Migliorare le condizioni per l'accesso al credito (OT. 3)

Al contempo i Comuni dell'area metropolitana congiuntamente potrebbero generare una

"massa critica" tale da favorire la messa a punto di strumenti per facilitare e ampliare l'accesso al credito per le piccole e medie imprese (tra questi strumenti da considerare i confidi) contribuendo secondo modalità da definire con le istituzioni coinvolte.

Le azioni potrebbero riguardare:

- riduzione dei tassi di interesse
- riduzione dei costi delle garanzie
- aumento linee di credito alle imprese
- potenziamento fondi di garanzia
- predisposizione di nuovi strumenti alternativi/integrativi ai crediti bancari.

AREA METROPOLITANA COME CLUSTER INTEGRATO PER LA LOGISTICA

Linee strategiche d'azione



La Piattaforma Logistica Marche (PLM) per sviluppare a pieno le sue potenzialità richiede una serie di interventi di miglioramento delle connessioni dei nodi al telaio infrastrutturale su ferro/gomma e di potenziamento dei nodi stessi (Porto in primis). Tali interventi (per altro già ben identificati) tenuto conto dei grandi investimenti richiesti e dei tempi di realizzazione delle opere (difficilmente prevedibili entro il settennio della programmazione comunitaria) richiamano la necessità di mettere in campo strategie di sviluppo della PLM meno incentrate sulla realizzazione di grandi opere infrastrutturali; questo per altro, può risultare più compatibile con gli altri scenari prospettati per il territorio dell'AMMA (turismo, cultura, rigenerazione urbana).

Se una maggiore sinergia, oltre al compimento dei progetti infrastrutturali effettivamente cantierabili, può consentire alla PLM di svolgere il ruolo di hub logistico anche per nuovi mercati, al contempo può rafforzare il ruolo di piattaforma per lo svolgimento di funzioni esternalizzate (in misura crescente) dai tessuti produttivi, quali quelle legate ai servizi di logistica integrata (magazzinaggio, lavorazione merci, packaging, ecc.). La densità e la varietà del tessuto produttivo rende difficile pensare a una logistica di filiera, altamente specializzata al servizio di un numero ristretto di tipologie merceologiche, per contro occorre spingere verso una logistica plurisettoriale capace di combinare insieme le esigenze di comparti diversi con l'obiettivo di servire (in maniera efficiente, a costi competitivi e con tempi rapidi e certi) mercati internazionali localizzati in aree molto ben definite. L'insieme dei flussi logistici dell'area metropolitana non potrà essere, anche nella migliore delle ipotesi, interamente razionalizzato dai tre nodi per effetto delle caratteristiche diffuse del modello insediativo. Appare quindi necessario, in un'ottica multi scalare, affiancare allo sviluppo della PLM politiche per l'ottimizzazione dei flussi di corto raggio (intercompany) e nella logistica urbana, attraverso le potenzialità offerte dalle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione (affermando così l'idea guida di area metropolitana come cluster integrato della logistica e territorio smart).

Le opportunità di sviluppo di attività logistiche dipendono ovviamente da tantissimi fattori e sono difficilmente governabili localmente; tuttavia quello che può fare il territorio è un'attività costante di conoscenza e monitoraggio della situazione per cogliere le opportunità (e qui l'Osservatorio della logistica potrebbe avere un ruolo fondamentale) ed un'attività di marketing delle valenze del territorio finalizzata ad attrarre investimenti nella piattaforma (non esclusivamente nel settore specifico della logistica...).

1. Rafforzare le infrastrutture per l'intermodalità e completare le connessioni tra i nodi ed il telaio infrastrutturale della mobilità in un'ottica selettiva (OT.7)

Si tratta di:

- aumentare la competitività del sistema portuale, interportuale ed aeroportuale
- migliorare la capacità di accoglimento dei traffici e di inoltrare/ricevere le merci lungo i corridoi multimodali europei
- migliorare le connessioni tra il sistema produttivo ed i nodi logistici (ovvero tra la rete globale ed il territorio), organizzando in modo più efficiente e sostenibile l'interfaccia fra trasporto a lungo raggio e di ultimo miglio.

2. Integrare i nodi e ripensare la governance della Piattaforma Logistica Marche (OT.2, OT.7)

Questa linea strategica d'azione riguarda gli aspetti gestionali e commerciali, affinché i tre nodi operino in modo più sinergico ed integrato per (ri)posizionare la PLM ed intercettare nuovi traffici ed offrire nuovi servizi al sistema economico dell'area metropolitana.

Si potrebbe, ad esempio, creare un "tavolo di coordinamento territoriale" o cabina di regia (estendendo il tavolo già attivo tra Ancona-Jesi-Fabriano), con gli attori istituzionali locali (tra cui anche i Comuni dell'AMMA, la Provincia, la Regione, la CCIAA, ecc.) ed i soggetti gestori dei

tre nodi, tesa a strutturare un sistema di governance sui temi della logistica, supportata tecnicamente dall'Osservatorio della PLM.

Al contempo le singole strutture della PLM potrebbero organizzarsi e proporsi come un unico sistema di offerta, sfruttando al massimo le sinergie esistenti/attivabili tra loro. Tra le possibili sinergie gestionali/commerciali e di marketing si possono citare:

- l'attivazione di forme di promozione internazionale congiunta della PLM che può costituire il livello minimo di cooperazione tra i nodi;
- il ruolo dell'Interporto come "retroporto" dello scalo di Ancona a partire dall'approntamento di una qualche forma di coordinamento tra le due strutture, ad esempio nella scelta di un partner comune che svolga la funzione di vettore ferroviario, ecc.; sino alla fornitura integrata, non soltanto di servizi di trasporto, ma anche servizi a valore aggiunto come la lavorazione delle merci, servizi di magazzinaggio;
- da sviluppare anche possibili sinergie tra Interporto e Aeroporto

Ciò permetterebbe ai tre nodi di incrementare i servizi (all'interno verso il tessuto produttivo ed economico dell'AMMA) e l'attrattività (verso l'esterno, per gli operatori della logistica e del trasporto).

Per l'aeroporto di Falconara sarebbe inoltre auspicabile l'ampliamento e la continuità operativa delle rotte e la definizione di partnership per la gestione aeroportuale sia del traffico merci sia di quello passeggeri.

3. Indirizzare l'offerta logistica verso servizi al sistema produttivo diffuso, logistica urbana e mobilità green (OT.2, OT. 7)

Come detto, appare necessario affiancare allo sviluppo infrastrutturale della PLM (che tuttavia ha un orizzonte temporale di medio lungo termine, oltreché di incertezza su talune opere):

- politiche per l'ottimizzazione dei flussi di corto raggio (intercompany) e la logistica dell'ultimo miglio (dagli hub alle imprese),

- politiche la logistica urbana (con riferimento al capoluogo ed ai comuni maggiori),
- in generale, politiche la mobilità green delle merci
- iniziative di marketing territoriale per favorire l'insediamento di attività sinergiche.

Tali obiettivi saranno realizzati anche attraverso le potenzialità offerte dalle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione (affermando così l'idea guida di area metropolitana come cluster integrato della logistica e territorio smart).

AREA METROPOLITANA COME FABBRICA DI SVILUPPO CULTURALMENTE ORIENTATO, CREATIVITA' E TURISMO

Linee strategiche d'azione



Le linee strategiche d'azione qui richiamate, tenendo conto di quanto già approntato a livello regionale e provinciale sul fronte della promozione turistica e culturale,, propongono possibili ambiti d'azione in un'ottica di complementarità e di capacità d'intervento dei Comuni. Capacità di mettere in valore l'insieme degli elementi di interesse che l'area possiede (beni culturali, paesaggio, cultura, saperi, enogastronomia) in maniera coordinata e riconoscibile, ma nel contempo in grado di intercettare in modo mirato diversi target di utenza ed in particolare quelli in crescita (turismo religioso, croceristico, wellness, senior ed enogastronomico); utilizzo più diffuso e sostenibile dell'intermediazione e del web (come le on line travel agency - OTA), miglioramento nella struttura e nei servizi del sistema ricettivo ed ampliamento della varietà dell'offerta.

Va inoltre evidenziato che ai medesimi obiettivi contribuiscono, indirettamente, anche altre linee strategiche d'azione afferenti ad altri scenari, come ad esempio quelle attinenti alla rigenerazione urbana, alla messa in sicurezza del territorio, al miglioramento dell'accessibilità, all'affermazione delle tecnologie smart, ecc..

1. Luoghi della cultura e creatività (OT.1, 2, OT. 3, OT. 8, OT. 10)

I tanti “contenitori” presenti nel territorio dell’AMMA rappresentano una straordinaria opportunità per innescare uno sviluppo “cultural-oriented”, soprattutto se le diverse funzioni saranno pensate in un’ottica intercomunale, in modo che ognuno non sia “competitivo” rispetto all’altro ma svolga un ruolo specifico entro un’ottica di rete. Questi contenitori potrebbero divenire veri e propri fulcri di reti di cooperazione e sinergia tra i diversi Comuni, istituzioni e imprese culturali dell’area metropolitana, centri di produzione di cultura e creatività.

2. Rafforzare e coordinare gli eventi culturali alla scala metropolitana (OT. 1, OT. 3, OT. 8, OT. 11)

L’economia degli eventi culturali rappresenta una importante fetta della ricchezza prodotta dalle imprese culturali. Questo territorio presenta già un’offerta di manifestazioni culturali, musicali, sportive che si svolgono in alcune città (Sirolo, Polverigi, Jesi, Fabriano, Ancona, Senigallia...) che assume anche rilevanza internazionale. Tuttavia si ritiene possa migliorare ulteriormente specie se strutturata a partire da una qualche forma di cooperazione intercomunale (si veda l’esempio della Notte Rosa della costa romagnola). Al contempo si potrebbe esplorare anche la fattibilità di nuovi eventi sulla base del successo riscontrato da iniziative anche non strettamente collegate alle specificità del territorio. Si vedano ad esempio gli eventi legati alla diffusione di alcuni saperi accademici (Festival dell’Economia di Trento, Festival della Politica di Piacenza, Festival della Filosofia di Modena, Festival dei Saperi di Pavia,

ecc.) che rappresentano non solo manifestazioni di grande successo, ma anche laboratori di innovazione.

3. Rigenerare l’offerta ricettiva (OT. 2, OT.3, OT 4, OT.5, OT.8)

Stimolare e sostenere la rigenerazione delle strutture ricettive obsolete, coinvolgendo tutti gli attori in gioco, anche facilitando la “rottamazione” delle strutture non più in grado di competere rappresenta una strategia d’azione prefigurata anche dal Piano strategico nazionale per il turismo 2020. Sotto questo profilo gli enti locali, con il supporto della Regione, potrebbero verificare l’interesse delle associazioni di categoria e di istituzioni finanziarie (come banche, fondi, ecc.) per agevolare la rigenerazione del patrimonio edilizio ricettivo (agevolazioni al credito, fondo rotativo, ecc.), unitamente alla messa a punto di incentivi di tipo urbanistico-edilizio (premierità).

Si può inoltre pensare all’introduzione di nuove forme di soggiorno (tipo condo-hotel) promuovendo nuove forme di proprietà condivisa, utile ad aumentare la fidelizzazione e dare maggiore economicità al rinnovamento delle strutture. Alla rigenerazione fisica dovrebbe conseguire una rigenerazione dell’offerta ricettiva virtuale e delle relative piattaforme web (il giudizio degli utenti attraverso il web è divenuto cruciale per il successo di un prodotto e la presenza online e sui social network è sempre più determinante per orientare la scelta).

4. Progettare nuovi itinerari che mettano in rete le eccellenze locali, diversificando l’offerta (OT. 2, OT. 3, OT. 8)

Come evidenziato, la provincia di Ancona viene commercializzata dai tour operator prevalentemente come meta di mare, solo secondariamente per agriturismi e turismo religioso, meno ancora come meta culturale-città d'arte. La diffusa presenza di beni culturali, ambientali e paesaggistici e di produzioni tipiche, specie nell'entroterra, unitamente ad alcune grandi eccellenze (come Loreto), pare non sufficientemente strutturata in itinerari d'offerta integrati, finalizzati ad intercettare i diversi segmenti della domanda turistica in crescita

(turismo religioso, turismo senior, ecc.). La presente linea si prefigge di verificare con gli attori locali la fattibilità di interventi di costruzione di alcuni nuovi itinerari (magari sfruttando i percorsi storici dei pellegrini, come l'antica via Lauretana, i percorsi della Valle d'Esino, l'antica via Ancona-Loreto) da interconnettere anche con itinerari esistenti extra locali (via Francigena, ecc.) per favorire l'integrazione di prodotto (mare, verde, cultura, religiosità...).

AREA METROPOLITANA COME TERRITORIO DELLA RESILIENZA

Linee strategiche d'azione



L'Area metropolitana deve cogliere la sfida dei cambiamenti climatici, prefigurandosi come territorio resiliente, capace di mettere in atto politiche ed interventi di mitigazione ed adattamento (riduzione del rischio idrogeologico-sismico, riduzione del fabbisogno di energia, mobilità sostenibile).

*L'Area metropolitana vanta una crescente attenzione degli enti locali ai temi della sostenibilità energetica e della lotta ai cambiamenti climatici. Nell'ottica delle **politiche di mitigazione**, il potenziale di sviluppo delle FER, comunque da promuovere, non pare così significativo (anche per i vincoli ambientali e paesaggistici), da qui il messaggio chiave deve essere quello **dell'efficientamento energetico** in tutti e tre i settori più energivori: quello produttivo, quello del patrimonio edilizio civile e quello della mobilità rispetto al quale l'area metropolitana per il suo modello insediativo diffuso può trovare benefici da quell'insieme di interventi anche immateriali e basati sul largo impiego di ITC che caratterizzano oggi le politiche per le smart cities.*

1. Efficienza energetica del patrimonio edilizio ed economia a basse emissioni di carbonio (OT. 4)

Efficientare il patrimonio edilizio costruito dal secondo dopoguerra agli anni '80, sperimentare nuove pratiche di riqualificazione energetica dei tessuti urbani maggiormente "energivori"; innescare processi diffusi di miglioramento delle classi di prestazione energetica dei singoli edifici, sostenere la transizione dei sistemi produttivi locali verso una economia a minori emissioni di carbonio rappresentano i pilastri di una politica energetica coordinata dell'area metropolitana.

Gli interventi di efficientamento del patrimonio edilizio abitativo esistente che potrebbero

ragionevolmente avere una maggiore diffusione sono quelli basati, essenzialmente, su sostituzioni degli impianti di riscaldamento/climatizzazione e degli infissi in quanto relativamente meno costosi e, soprattutto, meno "invasivi" sia rispetto alle ricadute sulle caratteristiche degli edifici, sia rispetto al disagio provocato sugli abitanti. Gli interventi sugli impianti di riscaldamento e gli infissi presentano una maggiore fattibilità sia in caso di intervento su beni culturali sia anche in contesti condominiali, in quanto possono essere realizzati autonomamente da ogni singola abitazione (laddove l'edificio presenti un sistema di riscaldamento centralizzato è comunque possibile agire sui sistemi di distribuzione dell'appartamento).

A monte vi è la riduzione della domanda e dei consumi delle strutture e degli impianti direttamente gestiti dagli Enti Pubblici, Comuni in primis, quale azione con “effetto traino” (ribadito dall’art. 5 della Direttiva UE 2012/27) che va proseguita utilizzando al meglio tutti gli strumenti e le risorse attivabili (dalla maggiore diffusione dei contratti di servizio energia con ESCo, alla messa a punto di progetti coordinati tra più amministrazioni). Per il comparto produttivo sarebbe da promuovere la nascita di Sportelli per agevolare iniziative per la diagnosi e l’individuazione di azioni volte alla riduzione delle emissioni di CO₂.

2. Coordinamento delle politiche energetiche e per il clima: un patto dei sindaci metropolitani (OT.5, OT. 6)

Dalla sua attivazione il Patto dei sindaci, oltre a registrare una pervasiva adesione, ha anche riconosciuto le aree metropolitane come interlocutori per l’adesione al Patto e per la messa a punto dei PAES d’area vasta (ne è un esempio il PAES dell’area metropolitana di Barcellona, ecc.). Auspicabile sarebbe un’attività di coordinamento a livello di AMMA o di sub-ambiti territoriali (la costa, la collina interna, la valle dell’Esino) nell’elaborazione ed attuazione dei piani d’azione anche al fine di fare “massa critica”, sempre più necessaria per l’accesso ai finanziamenti europei. Questo significherebbe pensare a politiche integrate capaci di attivare e connettere il mondo della produzione, la pubblica amministrazione e la collettività, così da investire, a diversi livelli, su fonti di energia rinnovabile, ad indirizzarsi verso una economia a bassa emissione di CO₂, per aumentare efficienza e competitività del sistema territoriale.

3. Un’area metropolitana smart (OT.2, OT. 7)

Le “città intelligenti” (in questo caso un’area metropolitana smart), coniugano in un unico modello urbano tutela dell’ambiente, efficienza energetica e sostenibilità economica, con l’obiettivo di migliorare la qualità della vita delle persone che vi abitano e creare nuovi servizi per i cittadini, le imprese e per le stesse pubbliche amministrazioni. Il concetto di “città intelligente” deve essere applicato qui ad un sistema metropolitano diffuso, ad una città - territorio così come si manifesta l’AMMA. Questa visione deve permettere di superare la frammentazione degli interventi e spingere su una valorizzazione sistemica e integrata delle risorse e competenze territoriali, del patrimonio culturale e naturale così da incentivare il processo di sviluppo del sistema nel suo insieme. Si pensi alle potenzialità del cosiddetto *smart welfare* ed in generale all’impiego delle ICT nell’erogazione di servizi alla popolazione ed alle imprese, alle reti *e-care* ed *e-health*, all’ottimizzazione dei trasporti, ecc. ove rilevanti possono essere i benefici in termini di riduzione della necessità di spostamento delle persone ed accessibilità ai servizi anche per aree “interne” o marginali. Sotto questo profilo occorrerà intensificare gli sforzi per ridurre il digital divide e completare la rete telematica a banda larga e ultra larga in linea con gli obiettivi del Piano Telematico Regionale e dell’Agenda digitale italiana (DM 1 marzo 2012).

4. Adattamento: riduzione dei rischi naturali ed infrastrutture verdi polifunzionali (OT. 6)

Pur essendo stati avviati programmi e progetti di rafforzamento dell’armatura ambientale con studi ed operazioni di monitoraggio rispetto all’erosione costiera, alle aree a rischio frana o a rischio idrogeologico, occorre potenziare la concertazione tra i soggetti pubblici affinché

siano ricomposti in una prospettiva unitaria gli interventi strutturali per la messa in sicurezza della popolazione esposta a rischio e prevedere, al contempo, le opportune misure di adattamento e mitigazione dei rischi naturali-antropici anche nelle zone non coinvolte direttamente dalla manifestazione di tali rischi.

Il territorio dell'AMMA, può divenire un campo di sperimentazione sia con la messa a punto di interventi strutturali prioritari per la messa in sicurezza (idrogeologica e sismica), come quelli previsti dal progetto innovativo di riduzione della "grande frana" di Ancona²⁵, sia attraverso azioni di adattamento "leggero" con investimenti sulle ICT e sensoristica applicata al monitoraggio ed all'analisi di rischio (che potrebbero trovare interessanti sinergie con le competenze qualificate e le capacità imprenditoriali emergenti nel settore delle ICT).

In seconda istanza le politiche di adattamento, estese alla scala territoriale, devono proseguire nell'implementazione dei progetti già avviati negli ultimi anni relativi al rafforzamento dell'armatura ambientale e (ri)connessione delle "riserve di naturalità" presenti nel territorio dell'AMMA, vista la grande capacità di resilienza dei sistemi naturali, di immagazzinamento del carbonio, di mitigazione micro-climatica, di filtro e trattenimento degli inquinanti.

Questa azione potrebbe portare alla realizzazione di vere e proprie **infrastrutture verdi** da indirizzare prioritariamente ove sono presenti le situazioni maggiormente problematiche in termini di degrado ambientale (Esino, foce dell'Esino e grandi aree industriali dismesse) anche come modo economicamente più sostenibile per affrontare il problema delle bonifiche di siti industriali dismessi. Attraverso l'infrastruttura verde potrebbero essere realizzati nuovi itinerari di fruizione del paesaggio periurbano e collinare. Queste operazioni potrebbero coinvolgere anche il

settore agricolo sia attraverso la promozione di azioni nel settore agro- ambientale e silvo-ambientale finalizzate a incentivare colture e pratiche agricole e zootecniche per la razionalizzazione di prelievi e consumi idrici, utili a contrastare gli effetti degli squilibri climatici e della qualità dell'aria, sia anche sviluppando nuove economie legate alla vicinanza con il territorio urbano. Ciò avviene già in alcuni contesti: si pensi al ruolo delle Fattorie didattiche, alle forme in crescita di Gruppi di acquisto alimentare che tendono a creare nuovi legami fra produttori e consumatori, alle convenzioni con gli agricoltori per la gestione di aree verdi fruibili e percorsi natura... Si tratta di promuovere una nuova forma di agricoltura che si apre alle esigenze degli abitanti della città (ricreative, identitarie, ambientali, ma anche alimentari e salutistiche..) e che sviluppa una multifunzionalità allargata in grado di sostenerla economicamente (turismo rurale, fruibilità degli spazi rurali, attività didattiche e agromuseali, nuove forme di consumo alimentare...).

²⁵ Progetto presentato al bando della Fondazione Bloomberg dal Comune di Ancona

AREA METROPOLITANA COME LABORATORIO PER LA RIGENERAZIONE URBANA E L'INCLUSIONE SOCIALE

Linee strategiche d'azione



Il concetto di rigenerazione urbana viene qui assunto come modello a carattere multidimensionale per attuare uno sviluppo sostenibile in termini di riduzione del consumo di suolo, miglioramento della qualità ambientale, ma anche sociale dei contesti degradati.

La presenza all'interno dell'AMMA di numerosi contesti di forte criticità ambientale insieme alla diffusione degli insediamenti storici di medio-piccole dimensioni localizzati sul territorio collinare, ha determinato l'esistenza di contesti di debolezza socio-economica, con conseguente esclusione di certe fasce di popolazione ivi residenti dal mercato del lavoro, dall'accesso ai servizi (sanitari, dell'infanzia...). Tutto ciò si accompagna spesso ad una sperequazione della spesa sociale e ad un aumento del rischio di emarginazione per le fasce svantaggiate. L'AMMA si deve porre l'obiettivo di contrastare la povertà nelle sue diverse manifestazioni seguendo le indicazioni che l'Italia si è data nei suoi Piani Nazionali di Riforma, sia attraverso interventi di trasformazione di parti del tessuto urbano, sia mediante processi di implementazione dei servizi sociali, di rafforzamento del sistema informativo dei servizi e delle competenze professionali, così da rendere più coeso e competitivo il milieu territoriale ed anche sperimentando nuove forme dell'abitare in grado di rispondere alle esigenze dei soggetti sociali più deboli.

1. Cultura e rigenerazione urbana (OT. 5, OT. 6, OT. 8, OT. 9)

Cultura e rigenerazione urbana sono al centro di diverse azioni e programmi di vari Enti, tanto che il ruolo della cultura è emerso come fattore determinante ed influente nei progetti di

rigenerazione urbana. Nelle politiche integrate da portare avanti alla scala dell'AMMA la cultura può dunque assumere il ruolo di fattore trainante di trasformazione urbana così da dare forza al distretto culturalmente orientato individuato dalla Regione.

La presenza all'interno dell'AMMA di numerosi contesti di forte criticità ambientale (l'area ex

Montedison a Falconara, l'area Angelini e lo Scalo Marotti ad Ancona, l'area Sadam a Jesi, la Montedison a Senigallia ...), rappresenta la possibilità di sperimentare azioni di rigenerazione urbana che siano modelli di buone pratiche in virtù sia del loro forte valore localizzativo strategico all'interno dell'Area Vasta, sia del fatto che, mediante il recupero di parti di tessuto urbano non utilizzate o marginali, possano innescarsi processi di controllo e coesione sociale, configurandosi quindi come interventi puntuali rispetto ad un sistema integrato di riqualificazione della città-territorio contemporanea.

Nella Provincia di Ancona sono stati realizzati alcuni interventi di rigenerazione urbana degni di nota (realizzazioni dell'Erap, i contratti di quartiere ad Ancona, intervento Villa Aosta a Senigallia, o ancora da realizzare come il progetto del water front di Ancona con il Piano per le Città ...) che hanno puntato a garantire standard di qualità, bassi costi, minimo impatto ambientale e risparmio energetico, sostenendo iniziative di

2. Rigenerazione Urbana come occasione per sperimentare nuove forme di housing sociale (OT. 5, OT. 6, OT. 9)

In Italia fa fatica ad affermarsi una politica della casa che non sia meramente una politica edilizia, ancor di più nello scenario attuale, dove è necessario rispondere non solo al bisogno di un alloggio, ma anche alle nuove forme dell'abitare che le trasformazioni sociali e i mutamenti degli stili di vita impongono. La finalità di questa azione è quella anche di rispondere a tali nuovi bisogni, attraverso la formazione di contesti residenziali di qualità, all'interno dei quali sia possibile non solo accedere a un alloggio, ma partecipare attivamente alla sperimentazione di nuove, o rinnovate, forme dell'abitare, come, per esempio, il co-housing. I Comuni dell'AMMA, potrebbero individuare, anche tramite accordi,

housing sociale. Queste realizzazioni devono rappresentare un modello di sperimentazione per la diffusione delle pratiche di rigenerazione urbana in altre parti del territorio con l'obiettivo di allargare la fascia di popolazione che può accedere ad un alloggio adeguato, ma anche di rafforzare la coesione sociale attraverso uno spazio pubblico di qualità e la dotazione di servizi per le comunità.

Occorre quindi incentivare una politica integrata a livello di Area Vasta per affrontare i temi del recupero e della valorizzazione delle aree periferiche, del risanamento e ripristino delle aree degradate, dell'inserimento di funzioni e attività per servizi collettivi e attrezzature, anche grazie all'impiego di risorse private, così da poter diffondere e distribuire, in modo equilibrato, rispetto alle esigenze del singolo contesto, le opportunità dettate dai processi d'inclusione e sviluppo sociale, in modo da non far perdere il valore e il ruolo identitario alle parti più marginali del sistema territoriale dell'AMMA.

nel caso non siano in disponibilità del proprio patrimonio immobiliare, aree urbane non utilizzate o edifici dismessi, da rendere disponibili a prezzi agevolati, tramite bando pubblico, ad associazioni o gruppi finalizzati a realizzare interventi di co-housing, attribuendo particolare peso, tra i criteri di selezione, a quelli legati al risparmio energetico e all'ottimizzazione dei consumi (energetici, di suolo, di servizi, di mobilità etc.), ma anche alla condivisione di servizi e spazi comuni aperti anche al territorio.

3. L'inclusione sociale attiva (OT. 9)

Occorre intervenire, rafforzando i meccanismi e gli strumenti di governance a livello di AMMA, sia sul degrado fisico e ambientale che sull'eliminazione dell'esclusione e della marginalità, implementando il sistema informativo dei servizi e delle prestazioni sociali,

potenziando il “capitale sociale” presente e facendo grande attenzione alle fragilità collettive ed economiche delle minoranze e delle identità culturali presenti.

Gli interventi di housing sociale sperimentati che hanno incentivato operazioni di rigenerazione urbana e di efficientamento energetico di molti edifici storici, hanno permesso di offrire soluzioni abitative differenziate rispetto al target dell’utenza sempre più eterogeneo.

È necessario integrare queste politiche della casa con altre azioni differenziate di inclusione sociale attiva, ovvero volte all’inserimento lavorativo delle fasce svantaggiate o a rischio di emarginazione e che promuovano un supporto del reddito, un incentivo alla partecipazione femminile al mondo del lavoro e un rafforzamento dei servizi socio-educativi per l’infanzia e di cura degli anziani.

L’AMMA si deve porre quindi come soggetto capace di sistematizzare e potenziare la rete infrastrutturale dei servizi sanitari e sociosanitari, secondo una logica di integrazione degli interventi e della cooperazione dei vari interlocutori pubblici e privati, stimolando l’offerta di occasioni di occupazione grazie al consolidamento dell’economia sociale.

Secondo questa prospettiva l’inclusione sociale può essere raggiunta anche grazie all’apporto

della diffusa rete delle aziende (ad esempio quelle agroalimentari) che possono strutturarsi come presidi sul territorio di sviluppo reticolare culturalmente orientato, sperimentando forme di agricoltura sociale, azioni formative per nuovi operatori e per l’inserimento dei soggetti emarginati, recuperando e valorizzando così quelle conoscenze, quelle eccellenze produttive, culturali e le possibili attrazioni turistiche presenti nei contesti marginali della provincia. Interessanti riferimenti per le politiche di inclusione sociale connessa alla rigenerazione urbana può derivare dalle promozione di nuove forme di collaborazione dei cittadini con la PA per la cura e la rigenerazione dei cosiddetti “beni comuni” (patto di collaborazione). In questa direzione, emblematica a livello locale è l’iniziativa del **Gruppo Loccioni**, finalizzata alla “adozione” di un bene comune, il fiume Esino. Dal 2012, 2 km del corso d’acqua sono stati *adottati* e presi in cura dall’azienda, in collaborazione con i Comuni di Rosora e Maiolati-Spontini e la Provincia di Ancona. La minaccia costante di esondazioni ha stimolato l’idea di un progetto di manutenzione preventiva, attivando periodici interventi di pulizia degli argini e degli alvei del fiume. In poco tempo il tratto adottato si è trasformato in un vero e proprio **laboratorio di innovazione**, anche tecnologica, per la sicurezza.

APPENDICE

Dossier delle buone pratiche

Sommario

Scenario 1: Area metropolitana come contesto di supporto al sistema produttivo

NetPort Science Park, Karlshamn, Svezia

Progetto Restart up!

Gdynia: Pomerania Parco Scientifico e Tecnologico (POST)

Scenario 2: Area metropolitana come cluster integrato per la logistica

Sistema di logistica urbana Geodis per supermercati Monoprix (regione urbana di Parigi, Francia)

Tre casi di city logistics in Italia

Il CenterGross a Bologna: un polo logistico e commerciale

Scenario 3: Area metropolitana come fabbrica di sviluppo culturalmente orientato, creatività e turismo

Biblioteca multimediale Sala Borsa, Bologna

Complesso di Fort Pienc, Barcellona, Spagna

Associazione dei Castelli del Ducato di Parma e Piacenza

Progetto MP3 (Mondovì, Cn)

Associazione Città Santuario (Francia)

Adristorical lands (Area adriatica)

Riqualificazione dell'ex carcere Le Murate – Firenze

Scenario 4: Area metropolitana come territorio della resilienza

Go To 2040 – Chicago Regional Comprehensive Plan, Chicago, USA

Green Blue Cities, JPI Urban Europe 2013 research project

Prontobus (Modena, Mo)

Emscher Park (Germania)

Forme di sostegno ai privati per l'efficientamento energetico degli edifici

Riqualificazione energetica di un edificio condominiale ACER a Reggio Emilia

Pavia 4D

GENOVA SMART CITY

Scoot, scooter sharing, San Francisco, USA

Scenario 5: Area metropolitana come laboratorio per la rigenerazione urbana e l'inclusione sociale

Contratto di Quartiere, Gratosoglio, Milano

OPEN URBE (Reggio Emilia)

Centro Robinsbalje - Brema, Germania

Social Up

Esperienze di co-housing

Forme di residenza innovativa per anziani

Abstract

Il repertorio di buone pratiche che segue non intende fornire “modelli” d’intervento.

Il senso di questa operazione è, piuttosto, quello di attivare una discussione sulle linee d’azione possibili non ragionando in astratto, bensì confrontandosi con esempi di quanto si è fatto altrove, in modo convincente o comunque interessante, in relazione a temi e problemi simili.

La lista di buone pratiche potrà dunque essere ampiamente integrata e modificata, e diversamente caratterizzata e approfondita in relazione a obiettivi specifici, alla luce degli esiti del confronto su questo rapporto di prima fase, nella direzione del rapporto di seconda fase.

Scenario 1: Area metropolitana come contesto di supporto al sistema produttivo

1. Obiettivi

La linea delle azioni per l'implementazione di questo scenario si orienta alla individuazione di forme efficaci di centri servizi, incubatori d'impresa, hub di ricerca e innovazione produttiva.

Appare interessante ipotizzare declinazioni ambiziose di questo obiettivo (v. ad es. Kilometro rosso, Bergamo) in sorte di condensatori territoriali dell'innovazione (anche e soprattutto in forma integrata a servizi culturali, museali, accoglienza turistica, comunicazione e confronto pubblico – urban center – e funzioni congressuali; cfr. scenario 3), ma anche forme scalate di questo tipo di centri di servizi e incontro/confronto (cfr. , nel territorio in oggetto, il recente progetto JCube www.jcube.org/), replicabili in diversi contesti dell'area metropolitana.

2. Best practices

2.1. NetPort Science Park, Karlshamn, Svezia

Conversione di edifici industriali portuali in centro ricerche per l'innovazione sociale, tecnologica e d'impresa.

Il NetPort Science Park è pensato come luogo attrattivo di lavoro e di incontro.

La prima fase della sua realizzazione, 6000 mq, si completa nel 2004, la seconda nel luglio 2006, la terza nel luglio 2009. È collocato sul molo est della città costiera di Karlshamn (ca 20.000 ab.) di cui si fa vettore di crescita e sviluppo. Il NetPort Science Park fa parte del SISP – l'associazione degli Incubatori e parchi scientifici di Svezia.

Il parco scientifico offre un ambiente stimolante e favorevole per la crescita delle attività degli associati. Il parco può essere descritto come un luogo di incontro tra le persone, ma anche di idee, conoscenza e creatività. Un parco scientifico ha spesso una stretta connessione ad una università vicina. Il parco offre sostegno a società di recente sviluppo, fondate sull'innovazione tecnologica e sulla ricerca. Le aziende trovano nel parco, oltre che un ambiente creativo e stimolante, anche l'accesso a servizi comuni e strutture congressuali.

Il NetPort Science Park si concentra su tre aree principali: Digital Media, Smart Logistics/Sistemi di trasporto innovativi e Energia. In collaborazione con partner locali, regionali ed internazionali, l'organizzazione promuove tutte le parti della catena dell'innovazione, dalla ricerca allo sviluppo di nuovo business.

L'ambizione è quella di aumentare il riconoscimento internazionale e la cooperazione effettiva fino a diventare un centro nazionale dove si possono offrire assistenza, orientamento e contatti tra i vari attori.

<http://www.netport.se/>



veduta del Netport di Karlshamn

2.2. Progetto Restart up!

Progetto di formazione sperimentale per l'inserimento professionale e l'occupazione tramite l'incontro tra capacità e domanda e per la riproduzione di competenze a rischio di sparizione.

Il progetto "Restart up!" è una proposta di due giovani ricercatori italiani e si propone di usare una piattaforma tecnologica di interazione per formare giovani disoccupati (15-24 anni è il target preferenziale) ad adattare le proprie competenze alla domanda effettiva ed acquisirne di nuove.

Una particolare attenzione è dedicata a quei settori produttivi in cui le competenze tecniche sono a rischio di sparizione per mancato ricambio generazionale e assenza di formazione specifica. Il progetto promuove l'innovazione introducendo meccanismi di premialità e motivazione (gamification) e proponendo, oltre alla formazione online, esperienze in contesti produttivi reali.

<http://www.restartup.eu/blog/the-project/>



logo del progetto Restart Up!

2.3 Gdynia: Pomerania Parco Scientifico e Tecnologico (POST)

Attraverso la riconversione di un garage di autobus in disuso, la Municipalità di Gdynia, una città polacca portuale di circa 250.000 abitanti situata nella baia di Danzica sul Mar Baltico, ha aperto il nuovo Pomerania Parco Scientifico e Tecnologico, finalizzato al trasferimento tecnologico tra università e industria, che ospita inoltre un incubatore per il crossover tra innovazione e imprenditorialità.

La presenza del parco ha trasformato anche l'area in cui è collocato, incoraggiando gli investimenti privati nelle vicinanze, e ristabilendo una buona immagine per la città di Gdynia, ora associata a luogo per l'innovazione e la modernità. Il parco è attualmente in fase di espansione e finirà per ospitare altre 300 imprese, nonché un centro di scienze dell'educazione. Il progetto è un esempio di sviluppo graduale, dove nuove possibilità si aprono in sintonia con lo sviluppo del territorio. Accanto ai tre pilastri originali di biotecnologie, ICT e design, il parco ha aggiunto una quarta categoria di innovazione sociale: dal luglio 2011, infatti, uno dei tre uffici polacchi del Programma di sviluppo delle Nazioni Unite è stato localizzato nel parco di Gdynia e si concentra su idee innovative finalizzate.



Il nuovo edificio del POST

3. Riferimenti all'Accordo di Partenariato (2014-2020)

Obiettivi tematici: 1 (Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione); 3 (Competitività dei sistemi produttivi); 8 (Occupazione).

Risultati attesi: 1.1 (Incremento dell'attività di innovazione delle imprese); 1.2 (Rafforzamento del sistema innovativo regionale attraverso l'incremento della collaborazione fra imprese/reti di imprese e strutture di ricerca, e la valorizzazione di queste ultime); 3.3 (Consolidamento, modernizzazione e diversificazione dei sistemi produttivi territoriali); 3.4 (Incremento del livello di internazionalizzazione dei sistemi produttivi e dell'attrattività del sistema imprenditoriale rispetto agli investimenti esteri); 3.5 (Nascita e consolidamento delle Micro, Piccole e Medie Imprese a carattere innovativo); 8.1 (Aumentare l'occupazione dei giovani).

Scenario 2: Area metropolitana come cluster integrato per la logistica

1. Obiettivi

Nell'area metropolitana medio-adriatica si colloca uno snodo logistico e infrastrutturale di indubbia rilevanza nazionale e internazionale (porto, aeroporto, interporto, scalo ferroviario). Le potenzialità di queste grandi attrezzature, nelle reti medie lunghe in cui proiettano le proprie attività principali, si esplicano secondo le opportunità e le proprietà specifiche di ciascuna. Tuttavia valore aggiunto può derivare dalle sinergie e forme di integrazione possibili, ma soprattutto dal complemento di attività e servizi che le singole piattaforme possono offrire/ospitare nel contesto locale in una prospettiva di logistica di distretto (*city logistics*) orientata alla qualificazione dell'ambiente metropolitano (*green logistics*). L'articolazione dei servizi logistici, erogabili da un interporto, ma anche da altre piattaforme logistiche, costituisce dunque un campo d'approfondimento importante per la definizione di linee d'azione strategica.

(Si veda il manuale di buone pratiche <http://www.sugarlogistics.eu/pliki/handbook.pdf>, esito della ricerca europea Sustainable Urban Goods Logistics, Interreg IV-C.)

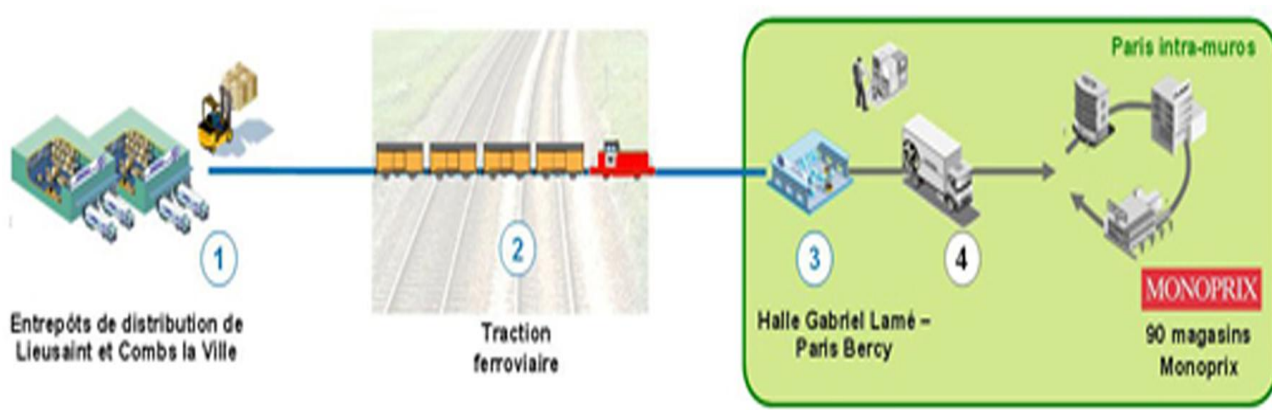
2. Best practices

2.1. Sistema di logistica urbana Geodis per supermercati Monoprix (regione urbana di Parigi, Francia)

Sistema innovativo di logistica integrata per l'uso del trasporto su ferro nella distribuzione merci alla scala urbana

Il sistema di logistica elaborato dalla Geodis per la catena di supermercati Monoprix nella regione urbana di Parigi, selezionato dalla ricerca europea Sugar come best practice, integra in un'azione combinata due serie di obiettivi introducendo un altro grado di innovazione nella logistica urbana, pur appoggiandosi su infrastrutture esistenti. Da una parte abbatte il costo per l'impresa del trasporto su gomma, pur mantenendo un elevato grado di flessibilità e capacità di risposta alla domanda di fornitura dei punti vendita; dall'altra limita la congestione del traffico merci su strada, riducendola al cosiddetto "ultimo miglio". Il sistema si basa su un'integrazione dei sistemi di logistica in cui i carichi di fornitura (trasporto fluviale, autostradale, aereo) sono organizzati in un interporto e caricati su convogli frequenti verso Parigi. In città un'area dedicata di logistica ferroviaria, di misura ridotta ma ad alto grado di efficienza, smista i carichi che vengono distribuiti con veicoli di dimensione media, mossi con propulsione a gas naturale compresso.

http://www.geodis.fr/fr/view-770-category.html;jsessionid=A0Dbab7X0gpV1Q6KYIfDvQ_



schema del sistema logistico

2.2. Tre casi di city logistics in Italia

Confronto tra tre esperienze di city logistics italiane impostate secondo differenti modelli gestionali.

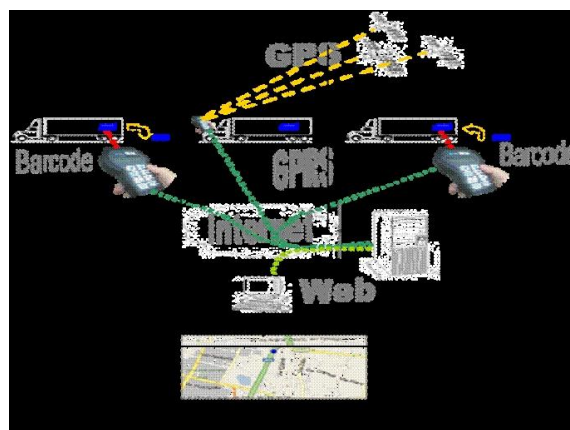
Tre casi italiani nel campo della city logistics permettono di delineare tre diversi modelli di gestione e di business per iniziative di questo genere.

I tre modelli possono così schematizzarsi:

- gestione diretta, da parte di un operatore costituito ad hoc, partecipato dalla Pubblica Amministrazione, con facoltà di accesso esclusivo a determinate aree urbane; il modello di riferimento è **Vicenza Eco-LOGistic Centre** (www.velocelogistic.it), progetto che nasce per iniziativa del Comune e ha come obiettivo la distribuzione "intelligente" ed ecologica delle merci nell'area più densamente urbanizzata della città. Per dare operatività al progetto - denominato VELOCE - è stata costituita una società pubblico/privato. Al nuovo Centro Eco-Logistico VELOCE vengono recapitate le merci dirette nella Z.T.L. (Zona Traffico Limitato) del Centro Storico di Vicenza. Compito del Centro è quello di provvedere alla consegna ed al ritiro delle merci utilizzando esclusivamente autocarri a propulsione ecologica, "amici dell'ambiente" in quanto non producono nessuna forma di inquinamento atmosferico. Il Centro Eco-Logistico VELOCE dispone inoltre di tecnologie informatiche avanzate che permettono di gestire in modo ottimale i vari passaggi delle spedizioni: dal ricevimento alla consegna a destinazione. L'avanguardia del servizio consente al corriere di trasmettere i dati delle proprie spedizioni per via telematica e di verificare "direttamente via web attraverso una password" lo stato delle consegne.



- identificazione di un soggetto tramite gara, sulla base di prefissati obiettivi di performance e di qualità del servizio, al quale affidare la gestione della piattaforma e l'erogazione del servizio; il modello di riferimento è **City Logistic Venezia**, il nuovo **Servizio di Distribuzione urbana delle merci** per il Comune di Venezia, iniziato in fase sperimentale per il Centro urbano di Mestre e successivamente potrà essere esteso a tutto il territorio comunale. Obiettivo dell'Amministrazione comunale è quello di configurare, sia a Venezia che a Mestre, delle piattaforme di transhipment (raccolta e consolidamento) delle merci, dalle quali si effettua la consegna ai punti vendita con mezzi ad impatto ambientale basso o nullo (es. mezzi a metano e/o elettrici) ottimizzando carichi, percorsi e viaggi, consentendo quindi una significativa riduzione dei mezzi commerciali circolanti nei centri urbani con benefici dal punto di vista ambientale e della congestione



- costituzione di un soggetto con la partecipazione degli operatori privati, operante secondo regole più prossime a quelle di mercato; il modello di riferimento è l'esperienza Cityporto di Padova. **Cityporto** è il servizio di distribuzione urbana delle merci con mezzi a metano ed elettrici ideato e gestito da Interporto Padova. L'obiettivo di Cityporto è la razionalizzazione della distribuzione delle merci nei centri delle città, per favorire la decongestione del traffico e la diminuzione dell'inquinamento dell'aria. Il servizio, che riduce i viaggi e raggiunge una percentuale più alta di riempimento dei veicoli, utilizza mezzi ecologici - a metano ed elettrici -: ingresso in centro consentito in tutte le 24 ore, utilizzo delle corsie preferenziali, realizzazione di piazzole di sosta specifiche. Promosso da Comune di Padova ed Interporto Padova Spa, in collaborazione con Provincia, Camera di Commercio di Padova e A.P.S. Holding Spa - Divisione Mobilità, è stato realizzato in stretta collaborazione con gli operatori del settore. E' operativo con successo dal 21 aprile del 2004. Il lancio del Servizio è stato supportato anche dalla Regione Veneto e dal Ministero dell'Ambiente. Il modello funzionale sul quale si basa Cityporto è estremamente semplice: gli operatori che usufruiscono del servizio, consegnano le merci ad una apposita piattaforma logistica a ridosso della città; da qui partono i mezzi ecologici a basso impatto ambientale per la distribuzione in città, il cosiddetto "ultimo miglio", che può interessare solo la Ztl o tutto il centro. Cityporto Padova è utilizzato da operatori del "contro terzi" e trasportatori in "conto proprio", ed ha la sua base operativa all'Interporto di Padova in un magazzino dedicato, dotato anche di area a temperatura controllata, in Via Nuova Zelanda. I furgoni a metano ed elettrici servono tutta l'area del centro storico e non solo la Ztl. Il sistema informativo sfrutta tutte le potenzialità di Interporto Padova nel campo logistico-intermodale.

si veda: Cityporto, Interporto di Padova (www.cityporto.it)



2.3. Il CenterGross a Bologna: un polo logistico e commerciale

Un grande polo del commercio all'ingrosso per aumentare la produttività e l'efficienza dell'azienda, migliorare la qualità dei servizi, incrementare il volume degli affari

Alla fine degli anni sessanta, l'assetto urbanistico della città di Bologna stava attraversando un momento di grandi trasformazioni e il forte aumento del traffico cittadino cominciava già a creare difficoltà all'espansione delle attività commerciali all'ingrosso e alla città.

Per far fronte alla situazione gli imprenditori del commercio all'ingrosso, coadiuvati e assistiti dall'associazione di categoria Ascom Bologna e dalla Camera di Commercio, si unirono in società per la

creazione di una sede comune, a nord di Bologna. Anche il Comune e la Provincia di Bologna e i Comuni di Argelato e Bentivoglio furono coinvolti in questa realizzazione, portando al potenziamento della rete stradale e autostradale per favorire i collegamenti con il Centro che stava nascendo.

Fu scelto un lotto di terreno in una posizione particolarmente felice, perché vicino all'autostrada A13 e alla linea ferroviaria, sul quale un gruppo di piccoli e medi imprenditori privati in pochi anni, con i propri capitali, senza agevolazioni e senza capitale pubblico, ha realizzato **un'opera che unisce la logistica allo sviluppo socio-economico del territorio, e che ha tuttora il pregio di essere insieme utile e vantaggiosa per le aziende e gli investitori, ma anche per la comunità.**

Nel 1977 le Aziende investitrici erano 180, per arrivare ad oggi a più di 600, con un fatturato aggregato di circa 5 miliardi di euro e 6.000 lavoratori.

La ricaduta sui comuni limitrofi si può misurare anche osservando l'aumento della popolazione: ad esempio, il Comune di Argelato aveva nel 1977, anno di inaugurazione del Centergross, 5.000 abitanti, mentre ora supera i 9.000.

Le caratteristiche salienti di questo **polo logistico-commerciale** possono essere così sintetizzate:

- **una vera e propria città dell'ingrosso**, con servizi quali **nido, le banche, l'ufficio postale, la logistica, la consulenza e la ristorazione**, che danno maggior valore alle aziende e si rivelano fondamentali per accogliere e accompagnare i visitatori
- **luogo dell'incontro tra la domanda e l'offerta** del Made in Italy: i buyers che arrivano dall'estero hanno la certezza di trovare qui le eccellenze provenienti da tutte le regioni italiane, comodamente raccolte in un unico grande centro di distribuzione

I numeri

Il distretto copre un'area di **1 milione** di mq di cui:

- **400mila mq** destinati ad area espositiva
- **100mila mq** ad uffici

Il Centergross è attraversato da **10.000** buyer al giorno

Il volume complessivo di affari è di circa **5 miliardi** di euro*

Il distretto commercia per il **60%** con l'estero: **Asia, Europa, Stati Uniti e Medio-Oriente** e nel 2012 ha registrato più di **1.664.443 accessi**.

Sono circa **540 aziende** (1 su 4 opera nell'abbigliamento donna) e 6.000 i lavoratori di settore (di cui oltre il 60% sono donne) che lavorano ogni giorno per il Centergross.

Il distretto complessivamente offre:

- **240 brand moda**
- **98** imprese che producono tessili e accessori
- **94** aziende esperte nel commercio di alta tecnologia
- **111** fornitori di servizi

**fonte: "Distretti commerciali in Italia" Nomisma – Libri per l'economia, edito da AGRA nel 2009*

Lo scorso il 17 aprile è stato firmato l'Accordo territoriale tra Provincia e Comuni di Argelato, Bentivoglio e Castel Maggiore che rilancia e valorizza il Centergross con rilevanti interventi di innovazione e ammodernamento, fra cui alcuni sulla sostenibilità energetica dell'insediamento.



Veduta dell'area del Center Gross

3. Riferimenti all'Accordo di Partenariato (2014-2020)

Obiettivi tematici: 4 Energia sostenibile e qualità della vita (sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori); 7 Mobilità sostenibile di persone e merci (promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete).

Risultati attesi: 4.6 (Aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane); 7.1 (Potenziamento dell'offerta ferroviaria e della qualificazione del servizio); 7.3 (Integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici).

Scenario 3: Area metropolitana come fabbrica di sviluppo culturalmente orientato, creatività e turismo

1. Obiettivi

La valorizzazione di beni culturali, ambientali, paesistici diffusi non “di eclatante impatto” ma che fanno l’attrattività di un territorio di notevole varietà e qualità “distribuita” appare un obiettivo prioritario, da perseguirsi attraverso operazioni che li offrano in maniera coordinata, li rendano riconoscibili, intessano col sistema economico-produttivo locale (turismo costiero, agricoltura di qualità, agriturismo, eccellenza manifatturiera, innovazione produttiva/green economy e ITC) un rapporto organico e sinergico di mutuo integrato sviluppo e volano.

Sembra possibile schematizzare le azioni da intraprendersi secondo due linee: valorizzazione del potenziale di alcuni poli eccellenti (la Mole Vanvitelliana, innanzitutto, con un progetto capace di intersecare anche le prospettive di cui allo scenario 1; cfr. Adriatic Innovative Factory, progetto di incubatore di imprese culturali e creative nella Mole Vanvitelliana, http://cultaramarchelab.regione.marche.it/wp-content/uploads/10-progetti_def.pdf) e sviluppo di progetti reticolari secondo una prospettiva di marketing territoriale.

2. Best practices

2.1. Biblioteca multimediale Sala Borsa, Bologna

Biblioteca pubblica, Urban center e centro culturale nel cuore della città di Bologna

La Biblioteca Salaborsa, inaugurata nel dicembre 2001, apre uno spazio culturale e multimediale ricco e affascinante all'interno di Palazzo d'Accursio, il "quasi castello", antica sede storica del Comune che si affaccia su Piazza Maggiore, da sempre centro e cuore della bolognesità. Salaborsa è una Biblioteca multimediale di informazione generale che intende documentare la cultura contemporanea attraverso tutti i documenti disponibili: libri, giornali, riviste, mappe, video, cd audio, cd-rom, dvd. È dotata di una infrastruttura ad alto contenuto tecnologico che consente di offrire al pubblico un ampio accesso a nuovi servizi informativi e di telecomunicazione come Internet, cd-rom.

Nell'intento di non duplicare caratteri, finalità e funzioni di altre istituzioni documentarie esistenti in città, la Biblioteca Salaborsa connota la sua missione e la sua funzione individuandone e definendone, sotto diversi aspetti, i fattori portanti: la contemporaneità, l'intercultura, la multimedialità.

Fin dall'inaugurazione si è dunque caratterizzata come uno spazio culturale e multimediale accessibile, un luogo accogliente e d'incontro, ricco di materiali a scaffale aperto, che si affaccia sul centro della città. La struttura si sviluppa su diversi piani, da quello interrato, dove si trova la biblioteca per i ragazzi e l'auditorium, al secondo, dove è allestito l'urban center dedicato alle trasformazioni urbanistiche della città.



Un'immagine della SalaBorsa a Bologna

2.2. Complesso di Fort Pienc, Barcellona, Spagna

Progetto urbano complesso di centro civico di quartiere volto al completamento di un pezzo di tessuto urbano consolidato, improntato alla realizzazione di spazi e servizi per la cittadinanza

Il complesso di Fort Pienc a Barcellona è un progetto urbano paradigmatico di una serie di buone pratiche di gestione e pianificazione urbanistica, nonché di incentivazione al disegno architettonico di qualità operate dalla municipalità di Barcellona. In un vuoto urbano nell'espansione ottocentesca della città sono state riproposte in un progetto integrato, e in maniera spazialmente unitaria, una serie di azioni sperimentate nel corso dei due decenni precedenti nel resto della città. Le più rilevanti si possono così riassumere:

- integrazione, con un programma locale e azioni di volontariato, dei servizi alla persona anziana (day-care, consegne a domicilio, etc.) in un progetto di residenza assistita e semi-assistita;
- contiguità fisica tra residenza e mercato rionale, configurato come luogo di socializzazione oltre che di commercio;
- riorganizzazione del mercato come erogatore di servizi commerciali e sociali privati (asilo privato), oltre che integrazione con la filiera corta della produzione agricola regionale; coordinamento e limitazione degli orari di apertura e delle licenze dei negozi "drugstore" e grande distribuzione per promuovere il ruolo del mercato;
- vicinanza delle strutture prescolari pubbliche e scuole di educazione primaria alle residenze per anziani, con scopo di integrazione intergenerazionale e vigilanza sul modello "nonni di quartiere";
- integrazione con teatro locale per promuovere l'uso dello spazio pubblico su un arco temporale lungo durante la giornata;
- pedonalizzazioni selettive e strategiche anche in un aree non-turistiche.

<http://www.fortpienc.org/>



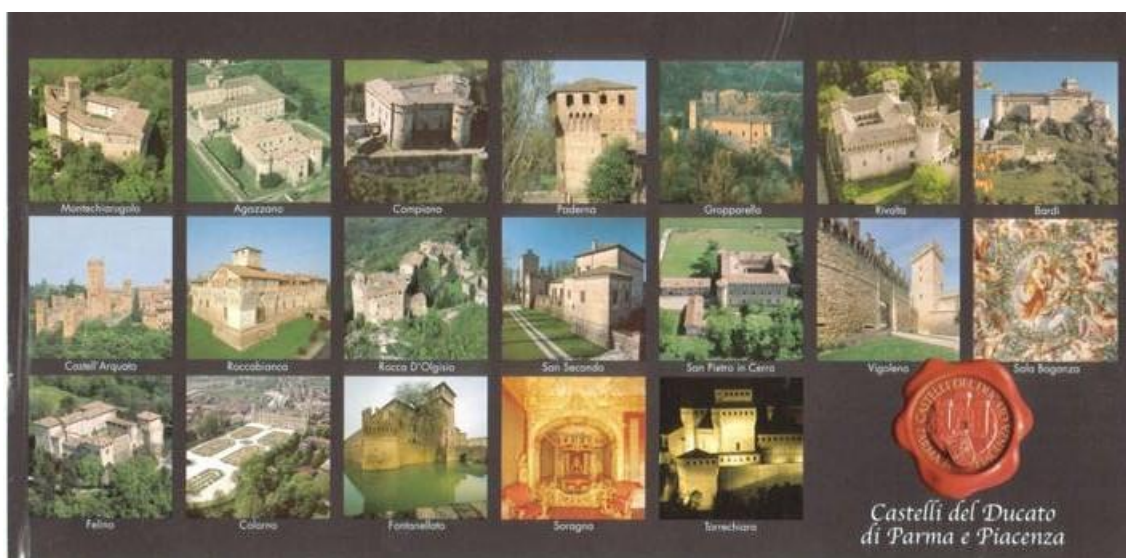
veduta dell'ingresso del complesso di Fort Pienc

2.3. Associazione dei Castelli del Ducato di Parma e Piacenza

Associazione di enti e proprietari volta alla promozione turistica commerciale e culturale integrata di un patrimonio di beni ambientali e culturali diffuso.

Si tratta di un progetto di valorizzazione reticolare (marketing territoriale) di un patrimonio di beni culturali diffusi costituiti dai castelli, forti, residenze e regge del territorio delle province di Parma e Piacenza, promosso dalle province e dalle Camere di Commercio delle due città. L'associazione offre su un'unica piattaforma digitale informazioni per la fruizione turistica, l'accessibilità, e l'uso per eventi privati del patrimonio degli enti e proprietari associati. La programmazione prevede itinerari tematici con l'obiettivo di promuovere sia una fruizione con scopi educativi (ad esempio, apertura per le scuole), sia una piattaforma per la pubblicizzazione di proposte di fruizione turistica commerciale (ad esempio, pacchetti turistici) secondo temi specifici (enogastronomia, arte, paesaggio, ecc.).

<http://www.castellidelducato.it/castellidelducato/>



I castelli appartenenti alla rete

2.4. Progetto MP3 (Mondovì, Cn)

Progetto di storytelling dei territori del cuneese, con supporto tecnologico avanzato e finalità turistiche

A Mondovì (CN) sono stati installati alcuni **totem tecnologici**, che fungono da distributori di file audio digitali che parlano di luoghi di interesse storico artistico e suggeriscono percorsi di esplorazione, narrando le storie dei personaggi e del patrimonio spesso sconosciuto della Mondovì Barocca, dei territori circostanti: si possono ascoltare le voci dei pellegrini diretti al Santuario di Vicoforte o dei contrabbandieri che si inerpicavano lungo la valle dell'Ellero, una delle principali Vie del Sale medievali. Il totem installato all'arrivo della Funicolare che congiunge la parte bassa di Mondovì (Breio) con quella alta (Piazza) è la parte tangibile e il punto di arrivo del progetto **MP3 – Mondovì, Podcasting per Percorsi Personalizzati**, un progetto nato per ideare, implementare e valutare soluzioni e strumenti tecnologici avanzati per la valorizzazione culturale e turistica del centro storico di Mondovì e del suo territorio con particolare riferimento a target interessati ad un turismo culturale, esperienziale e di qualità.

La **progettazione di MP3** è stata sollecitata da specifiche esigenze di fondo: innanzitutto individuare modalità innovative di narrazione e di evocazione dei fattori di attrattiva storico-culturale dei due centri storici di Mondovì e del loro rapporto con il territorio circostante, che accompagnano il turista e il residente nell'esplorazione di percorsi, luoghi e paesaggi legati al patrimonio barocco e arricchiti da spunti su aspetti – significativi, ma anche aneddotici – della storia e delle storie di Mondovì. Si intendeva inoltre sperimentare soluzioni tecnologiche (podcasting, totem interattivi, device mobili quali i lettori MP3 e telefonini) capaci di garantire il massimo grado di libertà, flessibilità e facilità di utilizzo da parte dei potenziali utilizzatori del sistema (presumibilmente diversi per esigenze, intenzioni di visita, dimestichezza con i dispositivi tecnologici). La tecnologia realizzata consente infatti agli interessati di **scaricare i percorsi narrati** direttamente sui propri dispositivi portatili (lettori mp3, I-POD, Creative, cellulari multimediali) collegandoli "ai distributori di storie", ovvero i due totem interattivi (uno fisso, l'altro mobile) presenti sul territorio. Chiunque può infatti scaricare gratuitamente e liberamente i file audio collegando il proprio lettore mp3 per mezzo di plug che "escono" dal corpo del totem oppure tramite la tecnologia bluetooth.

Lo **storytelling**, frutto di un lavoro congiunto e fortemente interdisciplinare tra i diversi soggetti del gruppo di progetto, è stato infatti concepito come volontario **distanziamento dai canoni e dai registri stilistici e contenutistici della classiche audio-guide** per perseguire la forma del racconto a più voci – destrutturato,

ironico e a volte un po' surreale – orientato a restituire suggestioni, frammenti di discorso che aprono a possibili letture e interpretazioni del territorio e dei personaggi chiave che l'hanno plasmato.



Il totem distributore di storie del progetto MP3

2.5. Associazione Città Santuario (Francia)

Associazione per il miglioramento dell'offerta turistica ai pellegrini dei principali santuari francesi

L'Associazione delle Città Santuario riunisce alcuni Uffici del Turismo e Santuari francesi che, partendo dall'offerta di servizi ai turisti nei luoghi religiosi francesi, perseguono un obiettivo comune: migliorare continuamente l'accoglienza dei visitatori, siano essi turisti che desiderano **allargare le loro conoscenze sull'ambiente circostante al Santuario**, o pellegrini che vi giungono alla ricerca della spiritualità. L'associazione propone, a soli gruppi e non a singoli utenti, una serie di possibili itinerari che, partendo dai luoghi di culto dei santuari, intrecciano arte romanica, trekking nella natura, enogastronomia e esplorazione della viabilità storica legata ai pellegrinaggi, come il Cammino di Santiago. Appoggiandosi a tour operator e agenzie locali, offre formule "tutto compreso".



L'home page del sito dell'associazione

2.6. Adristorical lands (Area adriatica)

Progetto europeo per la valorizzazione turistica sostenibile dei territori affacciati sul mare Adriatico

Il progetto *Adristorical Lands*, sviluppato nell'ambito del programma europeo IPA Adriatic Cross-border Cooperation, si propone di creare nuove forme di turismo sostenibile, valorizzando alcune significative realtà presenti nell'area adriatica, non comprese nell'offerta turistica tradizionale.

Borghi storici, città murate, case d'artista e teatri storici sono alcuni esempi del ricco patrimonio culturale di cui dispone l'area adriatica, ancora oggi poco esplorati e conosciuti.

La crescente domanda di nuove forme di turismo offre importanti opportunità sia economiche che culturali ai territori che si affacciano sul Mare Adriatico, ed è proprio su questa combinazione che il progetto Adristorical Lands vuole investire, cercando di attivare nuovi percorsi turistici che coinvolgano i territori costieri e ne valorizzino le risorse culturali e naturali.

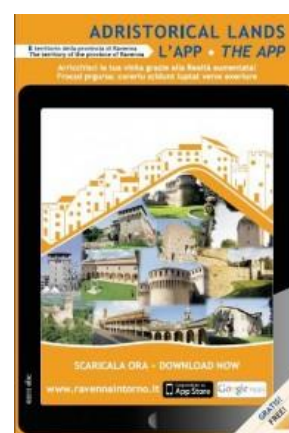
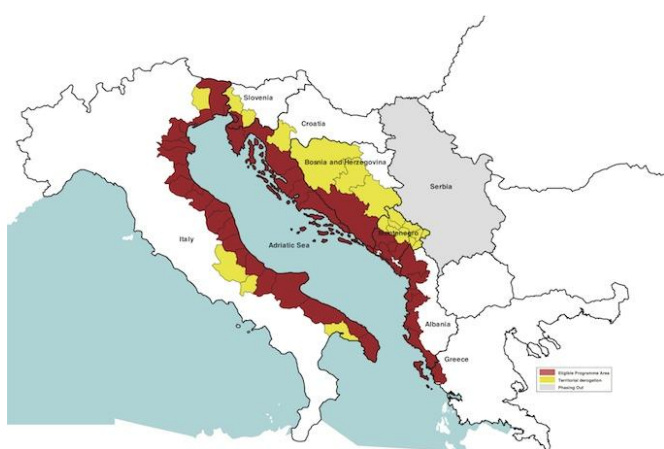
Gli obiettivi specifici del progetto sono orientati a:

- sviluppare una rete condivisa di centri turistici transfrontalieri di elevato appeal turistico, attraverso la creazione di una banca dati dinamica di mappe, itinerari e siti orientati alla cultura e al turismo;
- attuare progetti pilota volti a valorizzare siti e itinerari di particolare valore ed interesse;
- identificare i metodi per costruire un'offerta turistica ben articolata che rifletta l'ospitalità dei territori interessati e promuova la qualità e la varietà dei servizi turistici esistenti e di nuova creazione;
- sviluppare e promuovere il territorio locale attraverso la realizzazione di azioni di marketing congiunte finalizzate al prolungamento della stagione dei flussi turistici;
- definire metodologie strategico-amministrative comuni e strumenti finalizzati allo sviluppo delle economie locali, attraverso il coinvolgimento di rilevanti stakeholders e responsabili politici, in base ad un approccio integrato;
- sostenere la cooperazione pubblico/privata per lo sviluppo e la promozione del turismo sostenibile all'interno delle due sponde dell'Adriatico;
- identificare un elenco di proposte di accessibilità ai siti e connessioni per turisti disabili.

Dopo una prima fase di rilevazione e catalogazione delle “eccellenze” territoriali, le località censite saranno inserite in un catalogo e promosse agli operatori turistici e alle agenzie di promozione turistica, anche attraverso l’attivazione di un portale dedicato e a numerose attività di promozione e comunicazione.

Verranno inoltre coinvolte le istituzioni e i principali attori del settore turistico, con l’obiettivo di accrescere anche nell’ambito delle autorità locali competenze e conoscenze per una migliore promozione del territorio e delle località minori. Le attività progettuali saranno accompagnate dall’attivazione di piccoli “progetti pilota”, con i quali saranno accresciuti i servizi turistici di alcune aree prescelte, ad esempio attraverso l’attivazione di pannelli e “monumenti parlanti”.

Il progetto coinvolge i territori di Slovenia, Croazia, Albania, Montenegro, Bosnia- Herzegovina e le regioni costiere adriatiche dell’Italia.



L’area interessata dal progetto e la presentazione dell’app di fruizione turistica sviluppata per Ravenna

2.6. Riqualficazione dell'ex carcere Le Murate – Firenze

Riconversione dell’edificio storico nel centro della città allo scopo di creare un’area vitale e promotrice della cultura cittadina

La riqualficazione del complesso delle Murate, nel centro storico di Firenze, ha recuperato un’area storicamente esclusa dal tessuto urbano e sociale del quartiere Santa Croce. Sono nati così nuovi spazi pubblici e vie pedonali di accesso, oltre ad un incubatore di imprese innovative, un centro artistico con laboratori e un’area commerciale.

Si tratta dunque di un progetto complesso, che ha interessato più aree d’intervento. Progettare per livelli stratificati di funzioni è il principio, scaturito dalla collaborazione con l’arch. Renzo Piano, che è stato utilizzato dal team dell’Ufficio di Edilizia Residenziale Pubblica del Comune di Firenze guidato dall’arch. Mario Pittalis. La finalità è quella di trapiantare, nelle strutture dismesse, prima convento medievale e poi carcere ottocentesco, la pluralità vitale e la complessità di un centro urbano contemporaneo, ma anche l’opportunità di garantire al nuovo insediamento la dignità di un quartiere cittadino.

Il progetto di risanamento dell'ex carcere fiorentino "Le Murate" è stato presentato dalla Commissione europea come una delle 'best practice' presenti alla mostra "100Urban solutions". La Regione ha finanziato il progetto nel quadro di un Piano integrato di sviluppo urbano sostenibile, rendendone così possibile il completamento.



Una delle corti interne dell'ex carcere

3. Riferimenti all'Accordo di Partenariato (2014-2020)

Obiettivi tematici: 3 Competitività dei sistemi produttivi (promuovere la competitività delle piccole e medie imprese, il settore agricolo e il settore della pesca e dell'acquacoltura); 6 Tutela dell'ambiente e valorizzazione delle risorse culturali e ambientali (tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse);

Risultati attesi: 3.3 (Consolidamento, modernizzazione e diversificazione dei sistemi produttivi territoriali); 6.9 (Migliorare la competitività e la capacità di attrazione delle destinazioni turistiche, attraverso la valorizzazione sistemica ed integrata di risorse e competenze territoriali).

Scenario 4: Area metropolitana come territorio della resilienza

1. Obiettivi

Il territorio dell'area metropolitana medio-adriatica è ambientalmente fragile: il dissesto idrogeologico, i fattori di crisi ambientale (area AERCA), l'erosione costiera ne fanno un contesto di estrema delicatezza su cui si devono innestare azioni che fortifichino i caratteri di resilienza dell'area.

Sembrano delinearsi due linee d'azione: una orientata alla "infrastrutturazione verde" (ridando, quindi, corpo e spessore a formazioni ambientali residuali; si veda il progetto "Infrastruttura verde" in Territori Snodo 1 di Jesi e il progetto Cor.A.Le Arstel per la valorizzazione della Bassa Vallesina), la seconda alle forme innovative di green engineering diffuso.

Capisaldi di questo scenario sono le iniziative rivolte all'efficientamento energetico e alla mobilità sostenibile.

2. Best practices

2.1. Go To 2040 – Chicago Regional Comprehensive Plan, Chicago, USA

Documento di programmazione integrata strategica tre le contee dello stato dell'Illinois costituenti l'area metropolitana di Chicago

Il documento, suddiviso in aree strategiche di intervento, si basa sulla formula delle "Recommendations": esso ha in particolare nella strategia Liveable Communities [Comunità vivibili] un'area di "raccomandazione" di particolare rilevanza per il contesto oggetto di studio: "l'espansione dei parchi e dello spazio aperto". Questa "raccomandazione" prioritaria, declinata in azioni specifiche, fornisce un riferimento interessante per la capacità di affrontare la questione della riconnessione strategica degli elementi ecologici presenti nell'area metropolitana secondo linee flessibili, ma con obiettivi rigorosamente misurabili. Le linee guida includono azioni sia in contesto prettamente urbano (pantumazioni, permeabilizzazione del terreno, orti urbani, ecc.) che in ambito periurbano ed extra-urbano (forestazione, preservazione, etc.). Ogni azione strategica è corredata da una sezione sulle possibili coperture finanziarie e fondi a livello municipale, di contea, statale e federale, fornendo un collegamento immediato tra azioni, risultati spaziali attesi e canali di finanziamento. E' valutata anche la possibilità di creare bonus edilizi (volumetrici o di superficie) come incentivo alla realizzazione di aree a verde e spazio pubblico.

http://www.cmap.illinois.gov/documents/10180/18605/Parks-and-Open-Space_10-6-2010.pdf/4cb10767-6cec-4081-a37d-c8deaa286ee7



Esempio di linee guida di progetto per spazio pubblico

2.2. Green Blue Cities, JPI Urban Europe 2013 research project

Progetto di ricerca europeo per la costruzione di sapere tecnico attraverso la cooperazione tra esperti e stakeholders per trovare soluzioni innovative nella gestione delle acque meteoriche.

Il gruppo di ricerca si compone di amministratori, professionisti e aziende. Ha lo scopo di trovare soluzioni innovative per la gestione delle acque meteoriche e il controllo del rischio idrogeologico, con l'obiettivo di garantire l'uso dell'acqua come risorsa ambientale piuttosto che criticità.

Il progetto si pone come prospettiva principale il passaggio da una gestione ingegnerizzata e sotterranea dell'evacuazione e trattamento delle acque meteoriche, a una che privilegia soluzioni innovative per la loro gestione in superficie, riattivando sinergie e cicli climatici e di biodiversità in zone urbane e peri-urbane. Il programma è nel suo primo anno di attuazione e si attende la pubblicazione dei primi risultati. Gli sviluppi di questa programmazione così come gli obiettivi della ricerca possono fornire spunti rilevanti per il territorio dell'Amma.

<http://jpi-urbaneurope.eu/green-blue-cities/>



logo programma di ricerca Urban Europe

2.3. Prontobus (Modena, Mo)

Progetto attivato nel territorio modenese per favorire l'utilizzo del mezzo pubblico anche nella aree a bassa densità

I servizi a chiamata "ProntoBus" di Modena, attivi in 6 comuni del territorio provinciale – Modena, Carpi, Castelfranco, Maranello, Mirandola e Pavullo - svolgono funzioni di supporto ai servizi di linea, connettendo aree scarsamente abitate, e quindi a bassa domanda di trasporto, ai centri capoluogo e alle fermate dei servizi di linea, lungo itinerari altrimenti non serviti dal trasporto pubblico.

Il servizio deve essere prenotato telefonicamente, le fermate sono contrassegnate dal logo del servizio e da un numero identificativo che deve essere comunicato all'atto della prenotazione.

E' obbligatoria la prenotazione telefonica della corsa entro 30/60' l'orario di partenza, il viaggio viene programmato in aderenza alle esigenze dei clienti.

Il servizio e' interamente flessibile e consente tutti i possibili spostamenti da e per i punti di raccolta della rete.

È possibile prenotare una corsa per il giorno stesso, per i giorni successivi o per la settimana successiva.

Ogni corsa può essere prenotata da una o più persone.

I servizi Prontobus si effettuano con bus di piccole dimensioni attrezzati per la salita e la discesa dei passeggeri disabili.



Logo del Servizio Pronto Bus

2.4. Emscher Park (Germania)

Riconversione delle aree industriali della regione tedesca della Ruhr per il miglioramento ambientale e lo sviluppo socio-economico

Emscher park è una vasta area della Ruhr in corso di radicale trasformazione, con l'obiettivo principale di realizzare un parco naturalistico. Buona parte delle opere previste sono già realizzate. Il coordinamento progettuale è stato svolto dal 1991 al 1999 da **IBA Emscher Park**, società di consulenza creata con lo scopo di realizzare una progettazione partecipata con i numerosi gruppi sociali e imprenditoriali presenti nell'area.

La precedente omogeneità industriale dell'area ha consentito di superare eventuali discordanze tra le varie comunità. L'immagine industriale è stata rovesciata in immagine paesaggistica: il *paesaggio*, la trasformazione della sua immagine, ha agito sui desideri dell'intera popolazione dell'Emscher facendo crescere la volontà delle diverse comunità locali di inserirsi nel processo di riqualificazione.

Il Parco Paesaggistico dell'Emscher ricopre un'area di circa 320 Km², che rappresenta più di un terzo della superficie complessiva della regione della Ruhr (800 Km²). Dalla metà del 1800 il distretto Ruhr divenne una delle più importanti aree produttive d'Europa, specializzata nell'attività estrattiva e siderurgica. Nel giro di poco più di un secolo gli abitanti passarono da circa 300 mila nel 1820, a 5,7 milioni nel 1965; le miniere esistenti arrivarono ad estrarre circa 124 milioni di tonnellate di carbone l'anno.

Tra il 1960 e il 1980 l'area ha subito un rovinoso declino industriale lasciando dietro di sé una profonda crisi sociale, con un elevatissimo tasso di disoccupazione, un grave inquinamento della terra e delle falde acquifere, edifici industriali dismessi.

L'intera operazione di rigenerazione è stata suddivisa in vari settori d'intervento, tra i quali si sottolineano, per l'attinenza all'area anconetana:

a. **Parco Paesaggistico del fiume Emscher**, che si sviluppa da Duisburg a Bergkamen per una lunghezza di 75 km su una superficie di 320 chilometri quadrati che comprende 17 comuni.

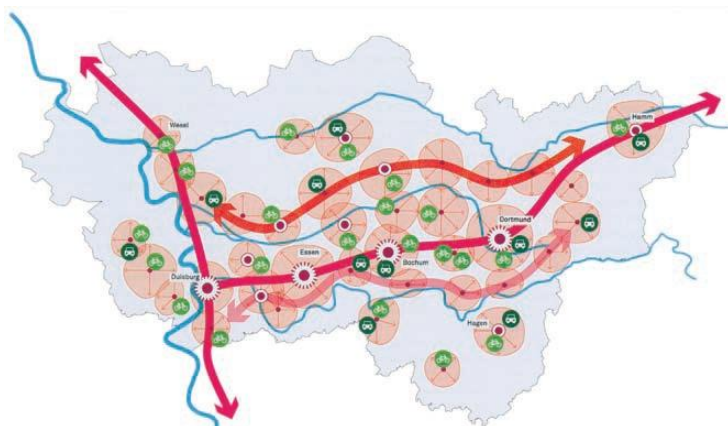
b. **Rinaturalizzazione del bacino del fiume Emscher**, il più grande investimento economico previsto IBA, che prevede tra l'altro non solo il risanamento del tratto fluviale, ma anche un sistema articolato di specchi d'acqua, zone umide e corsi d'acqua superficiali.

c. **Monumenti industriali come fondamento della storia**: Sono stati censite, vagliate e sono stati elaborati progetti per un recupero parziale o totale di tutte le strutture industriali dismesse più significative della regione. Agli edifici rinnovati sono state conferite nuove funzioni e nuove destinazioni, come un'ampia gamma di eventi culturali ed artistici oltre che nuove attività economiche e produttive.

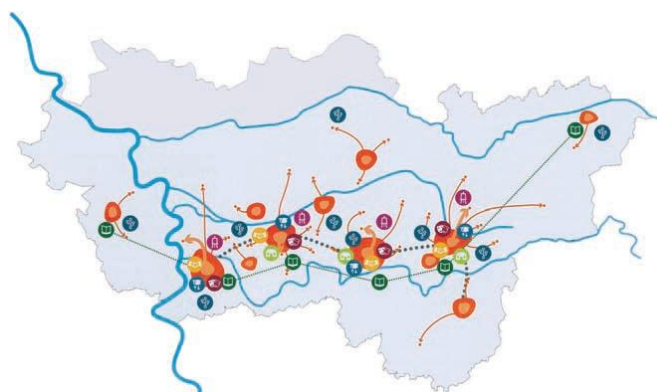
I succitati settori di intervento si integrano poi con altre politiche di carattere socio-economico, contribuendo alla creazione di posti di lavoro, attraverso la realizzazione di alcuni "Parchi Commerciali" e "Parchi Tecnologici", e al miglioramento della qualità di vita della popolazione attraverso il recupero ed il restauro dei grandi complessi industriali per teatri, spazi espositivi, centri sportivi, sale concerto, attrezzature per le più svariate attività culturali e sociali-



L'area della Ruhr come territorio urbano attrattivo



Mobilità sostenibile nell'area della Ruhr



L'area della Ruhr come territorio di cultura

2.5. Forme di sostegno ai privati per l'efficiamento energetico degli edifici

Pratiche e politiche per sostenere l'iniziativa privata

Diverse esperienze dimostrano che un ruolo chiave, nella promozione dell'efficiamento energetico degli edifici privati lo ricopre un possibile *ente pubblico promotore* che, con la sua autorevolezza, potrebbe promuovere accordi con gli Istituti bancari ben più vantaggiosi di quanto un singolo privato riesca a fare autonomamente, e, al tempo stesso, offrire garanzie assicuranti a chi elargisce il credito, faciliterebbe l'innesco di finanziamenti ed interventi su scala ampia, con interessanti ripercussioni "a effetto domino" altrimenti insperabili.

Interessante l'esempio dell'accordo fra **Provincia di Treviso** ed Istituti Bancari. Sulla base di un accordo tra Ente pubblico garante e istituti bancari si sono resi disponibili finanziamenti agevolati alle famiglie e garanzie alle imprese per la ristrutturazione o manutenzione delle abitazioni, con prestiti a tasso agevolato, senza obblighi di garanzie. Tale misura mira ad aiutare i cittadini che hanno intenzione di realizzare piccole migliorie, interventi e adeguamenti per il risparmio energetico, utili a salvaguardare l'ambiente e a migliorare il valore economico del proprio immobile, agevolando parallelamente le aziende che saranno dirette destinatarie del prestito della banca. In tal modo, i cittadini potranno usufruire di un prestito a tasso inferiore di 1 o 2 punti rispetto ai valori di mercato consueti, per realizzare i lavori necessari alla ristrutturazione della casa in un'ottica ecosostenibile. Questa particolare procedura di pagamento ha l'obiettivo di ottenere due risultati in particolare, agevolare le famiglie sulla linea del credito con tassi

agevolati, senza spese per atti notarili e senza rischi di distrarre le somme concesse dalla banca per finalità diverse.

Un altro esempio è il “Green Deal” inglese, un programma che mira a riqualificare 14 milioni di appartamenti entro il 2020. L’aspetto più interessante di questo progetto riguarda la modalità di finanziamento degli interventi. Grazie ad un sistema di qualificazione e accreditamento delle aziende e alla gestione della finanza, gli interventi non vengono pagati all’esecuzione dei lavori ma solo dopo, attraverso un incremento della bolletta elettrica. Gli investimenti quindi sono sostanzialmente privati. Lo Stato ha impostato il programma, lo ha finanziando con 125 milioni di sterline e ha poi previsto un coinvolgimento delle compagnie energetiche con il lancio dell’Energy Company Obligation (ECO) che attiverà investimenti annui per 1,3 miliardi di sterline per cofinanziare i programmi di efficientamento. Il progetto potrebbe dare indicazioni utili, con gli opportuni adattamenti anche per superare gli eventuali limiti di impostazione.



Logo dell’iniziativa Green Deal

2.6 Riqualificazione energetica di un edificio condominiale ACER a Reggio Emilia

Primo progetto in Europa specificatamente diretto a coniugare l’aumento dell’efficienza energetica con le risorse disponibili per l’edilizia sociale

Questo progetto nasce come caso pilota del progetto Fresch, volto a dimostrare che il contratto di performance energetica (Energy Performance contract, EPC) può essere utilizzato per la riqualificazione energetica su larga scala nell’edilizia residenziale sociale.

Nello specifico , ACER di Reggio Emilia ha utilizzato come sito pilota un edificio di edilizia residenziale pubblica situato in via Maramotti 25 a Reggio Emilia, con una S.U. di 1140 mq, 13 unità abitative, realizzato nel 1981 con tecnologia prefabbricata. L’intervento di riqualificazione è stato effettuato selezionando l’azienda realizzatrice (EsCo) tramite un bando pubblico per la fornitura dei servizi, e con tipologia contrattuale EPC. In particolare, gli obiettivi di bando sono stati definiti nei seguenti punti di intervento:

- sostituzione del generatore termico
- contabilizzazione dei consumi

- risparmio energetico certificato del 35%
- risparmio economico per gli inquilini pari almeno al 7 %

Prima dell'intervento, il Cliente beneficiario paga una bolletta energetica annuale, che definiremo per semplicità pari a 100 euro. In seguito alla realizzazione dell'intervento, durante il periodo di validità del contratto EPC, il Cliente beneficia della riduzione della bolletta energetica (risparmi energetici conseguiti tramite i miglioramenti delle prestazioni energetiche degli edifici), ma deve pagare la realizzazione dell'intervento. Quindi se il risparmio energetico si attesta al 35%, 35 euro nell'esempio fittizio, ad esempio, 7 euro saranno riconosciuti al Cliente come una riduzione della bolletta energetica annuale di cui il Cliente beneficia rispetto alla situazione pre-intervento. I 28 euro rimanenti sono pagati annualmente dal Cliente all'ESCO come costo di realizzazione dell'intervento.

In sostanza, durante il periodo di durata del contratto EPC, il Cliente paga 65 euro annui di bolletta energetica effettiva, cui aggiunge 28 euro annui di costi di realizzo dell'intervento. Annualmente il Cliente pagherà quindi 93 euro, inferiori ai 100 euro pre intervento e potrà godere di impianti ad edifici rinnovati .

Al termine del contratto EPC il Cliente non dovrà più riconoscere all'ESCO alcun corrispettivo: pertanto i 28 euro annui di risparmi saranno tutti a beneficio del Cliente, che continuerà a pagare solamente 65 euro di bolletta energetica annua (consumi energetici effettivi).

La ESCo si assume il rischio finanziario e tecnico della corretta realizzazione degli interventi: se non è raggiunta la quota minima di risparmio del 35% le quote mancanti sono a suo carico. Nel caso positivo, invece, in cui il risparmio annuo superi il 35% di obiettivo, i risparmi economici derivanti dalla percentuale eccedente sono ripartiti a metà tra gli inquilini e la ESCo: un sistema incentivante volto a promuovere comportamenti virtuosi da entrambe le parti.

Si tratta come detto di un progetto pilota, che può essere esteso ad altre realtà di edilizia sociale, ma non solo: se infatti, all'Ente gestore si sostituisce l'amministrazione condominiale, che riunisce i diversi proprietari e gestisce le diverse necessità, seppur con qualche difficoltà in più dovuta alla frammentazione i contratto EPC può essere comunque stipulato. Si tratta di un'opportunità relativamente economica e poco invasiva (è sufficiente sostituire l'impianto centrale, e non sono necessari interventi di ristrutturazione) ma che permette una buona riduzione dei consumi.

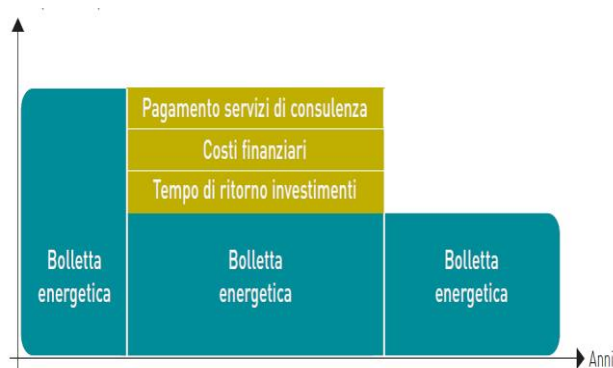


Immagine dell'edificio dopo gli interventi

2.7 Pavia 4D

Progetto di integrazione progettuale tra approccio SMART e sostenibilità energetica in un distretto a Pavia

Tra le città della penisola che hanno iniziato la riconversione verso il modello della Smart city c'è Pavia, grazie ad un'idea che unisce l'edilizia sostenibile e l'efficienza energetica per un progetto di smart building denominato Pavia 4D.

L'iniziativa è promossa dal Comune di Pavia in collaborazione con l'Università di Pavia, Confindustria Ceced Italia, che riunisce un centinaio di aziende che si occupano della produzione di apparecchi domestici e professionali. A queste si aggiungano le istituzioni e le associazioni locali e nazionali, come l'Unione Industriali, Confedilizia, Ance, Confindustria Anie, Imq. Molte di questi partner hanno messo a disposizione le tecnologie necessarie per raggiungere gli obiettivi per le case a impatto zero, che possono sfruttare al meglio l'energia senza impattare sull'ambiente.

Il Distretto Pavia 4D propone un approccio all'edilizia basato sul 'sistema edificio', centro di interazione fra strutture, materiali, impianti e informazioni e, a sua volta, nodo intelligente di quartieri e città connesse e vivibili. Nel concreto si arriverà alla realizzazione di dimostratori tecnologici da inserire nel comparto dell'edilizia. Sarà creato anche un database multidimensionale orientato all'edilizia sostenibile, in cui ai dati territoriali si aggiungono informazioni di consumo energetico e, in generale, tutte le informazioni per una città sostenibile. Sono 25 le aziende partner del progetto e sono depositarie delle tecnologie più avanzate per la casa, dalla domotica agli elettrodomestici di oggi e di domani, dall'isolamento termico al recupero di energia, alla riduzione dell'impatto della popolazione sull'ambiente. L'intero progetto potrà avvalersi di finanziamenti europei già richiesti.



Immagine promozionale dell'iniziativa

2.8 GENOVA SMART CITY

Nell'ambito del progetto Genova smart City è stata messa allo studio una revisione del sistema di trasporto pubblico e delle aree ad elevata congestione attraverso l'introduzione di soluzioni ICT dedicate alla mobilità sostenibile, atte a incrementare qualità, accessibilità ed intermodalità dei servizi. E' quindi previsto un sistema di Infomobilità che gestisce flussi informativi nelle due direzioni: rilevazione costante di dati di traffico attuale e previsto e comunicazione mirata al "cittadino". Inoltre, è definita prioritaria l'introduzione di mezzi di trasporto ad emissioni zero sia a livello pubblico che privato, per passeggeri e per merci.

Nell'ottica di diffondere questo approccio al tema del traffico, si è dunque deciso di creare una infrastruttura per la ricarica dei veicoli elettrici in connessione allo sviluppo della Smart Grid.

L'operazione prevede la messa a terra di **12 colonnine di ricarica rapida** di Enel più altre 4 che serviranno gli utenti di **Genova Car Sharing**, società che in questo modo intende accedere ai contributi statali per l'acquisto di auto elettriche riservati ai progetti di mobilità sostenibile comunali.



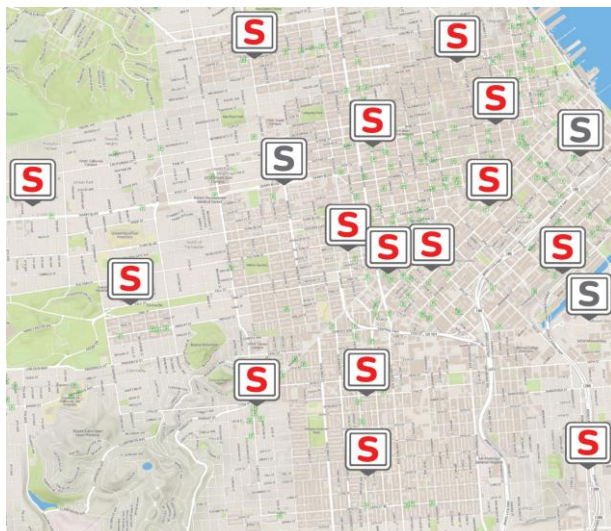
Immagine di una delle prime realizzazioni

2.9. Scoot, scooter sharing, San Francisco, USA

Progetto commerciale innovativo di scooter sharing

Questo progetto è paradigmatico di altre possibili declinazioni (bike-sharing, car-sharing, ecc.) non mutualmente escludenti. Il progetto è stato scelto come good practice per il suo carattere di innovazione nella gestione e nell'interfaccia con l'utenza, legato alla possibilità di pagare con il conto di telefono cellulare, oltre che alla scelta dello scooter come mezzo da condividere, particolarmente adatto a contesti densi e acclivi e alla domanda di mobilità diffusa e flessibile. La recente istituzione di sistemi di car-sharing di successo in Italia lascia spazio per ipotizzare un possibile successo nel contesto dell'AMMA. L'ipotesi di utilizzare scooter, rende il capitale di avvio di questa impresa accessibile a consorzi di imprenditoria locale.

<http://www.scootnetworks.com/>



mappa interattiva dell'app scootnetworks

3. Riferimenti all'Accordo di Partenariato (2014-2020)

Obiettivi tematici: 5 Clima e rischi ambientali (promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e la gestione dei rischi); 6 Tutela dell'ambiente e valorizzazione delle risorse culturali e ambientali (tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse).

Risultati attesi: 5.1 (Ridurre il rischio idrogeologico e di erosione costiera); 5.2 (Prevenire e mitigare i cambiamenti climatici e ridurre il rischio di desertificazione); 6.6 (Contribuire ad arrestare la perdita di biodiversità in ambito terrestre e marino, migliorando lo stato di conservazione delle specie e degli habitat di interesse comunitario e salvaguardando la biodiversità legata al paesaggio rurale, mantenendo e ripristinando i servizi ecosistemici).

Scenario 5: Area metropolitana come laboratorio per la rigenerazione urbana e l'inclusione sociale

1. Obiettivi

La rigenerazione costituisce un obiettivo tradizionale delle politiche urbane. Usualmente lo si è interpretato in chiave sociale ed economica. La locuzione – rigenerazione urbana – torna ora con rinnovata attualità ma declinata anche in chiave ambientale (cfr. Congresso Inu 2013, in cui si è tematizzata la “rigenerazione come resilienza”).

La rigenerazione (sociale) agisce tradizionalmente con azioni relative all'housing, di sostegno e promozione delle attività economiche e culturali, di ampliamento dell'offerta di servizi, di miglioramento dello spazio pubblico, favorendo l'approccio partecipativo e inclusivo per la definizione delle azioni da intraprendere.

La rigenerazione (ambientale) sposa le sue azioni a quelle prospettate per il precedente scenario 4, si orienta a obiettivi di miglioramento prestazionale dell'habitat urbano, tra cui quelli conseguibili con azioni di efficientamento energetico dello stock edilizio e dell'ambiente urbano in genere, e di promozione di forme di mobilità sostenibile.

2. Best practices

2.1. Contratto di Quartiere, Gratosoglio, Milano

Programma di rigenerazione urbana volto al recupero edilizio economico e sociale di quartiere di edilizia economica e popolare

Il Contratto di quartiere del Gratosoglio, nel Comune di Milano, finanziato dalla Regione Lombardia prevede una serie di azioni combinate per il recupero del patrimonio edilizio, il suo efficientamento energetico, ma anche la produzione di nuove unità di abitazione e l'inclusione e attrazione di nuovi abitanti e utilizzatori nel quartiere. Tra le misure, che ridefiniscono anche l'immagine del quartiere, è da sottolineare il rifacimento delle facciate e della loro coibentazione, per la riduzione delle dispersioni, e il nuovo attraversamento dell'arteria che ne delimita il perimetro a est, ad attenuazione dell'isolamento del quartiere. Nuovi servizi che danno spazio alle associazioni locali creano opportunità sociali per gli abitanti. Il progetto è in fase di completamento e il documento programmatico offre una dettagliata panoramica delle questioni connesse al rinnovamento organico del patrimonio edilizio.

file:///C:/Users/michele/Downloads/relazione_programmatica_gratosoglio.pdf



un'immagine del quartiere Gratosoglio

2.2 OPEN URBE (Reggio Emilia)

Progetto di partecipazione sull'agenda digitale della città

Open Urbe è un progetto di partecipazione della città alla definizione delle priorità dell'Agenda Digitale Locale del Comune di Reggio Emilia. Infatti, con questo progetto, il Comune intende ascoltare i bisogni della città che possono trovare nell'innovazione tecnologica una risposta efficace ed efficiente. Il Comune orienterà le proprie scelte di investimento anche sulla base delle priorità segnalate da coloro che parteciperanno.

Con **Open Urbe** i cittadini, le associazioni, le aziende, le scuole, le istituzioni in genere potranno segnalare il proprio bisogno di innovazione nei diversi ambiti della vita di una città e di una comunità: la mobilità (smart mobility), lo sviluppo economico (smart development), il territorio e la tutela dell'ambiente (smart environment), la cura delle persone e la socialità (smart people), l'attrattività e le opportunità culturali (smart living), la relazione con l'amministrazione pubblica (smart governance).



Logo del progetto OPEN Urbe

2.3 Centro Robinsbalje - Brema, Germania

Rigenerazione urbana di un quartiere attraverso il rilancio edilizio e funzionale del sistema scolastico

Il Progetto del Centro Robinsbalje a Brema, inaugurato nel 2010, collega l'educazione con l'inclusione sociale e la rigenerazione urbana. Esso mira infatti alla creazione di un "Quartiere di apprendimento", ovvero di un quartiere urbano in cui la formazione diviene occasione di crescita sociale e culturale per tutte le fasce della popolazione e in tutti i momenti della giornata.

L'idea centrale del progetto è quindi quella di procedere alla rigenerazione del tessuto scolastico, sia ristrutturando ed innovando gli edifici presenti sia costruendone di nuovi, per creare una rete di quartiere di strutture per l'infanzia, servizi per i giovani e altri servizi di consulenza e di assistenza ai disoccupati e alle famiglie in difficoltà, migliorando dunque le condizioni di vita e aumentando le opportunità educative dei bambini e dei giovani, in particolare di famiglie svantaggiate. In questo modo si applica un approccio olistico all'istruzione per farle assumere una prospettiva di pianificazione urbana integrata: i luoghi della formazione, rinnovati nella struttura e nei contenitori, diventano il cuore del quartiere, offrono servizi integrati educativi, culturali e professionalizzanti, che animano l'area in svariate ore della giornata.

Il tutto è coordinato dal nuovo Centro educativo di quartiere, che gestisce il sistema.



Immagine del rinnovato Centro educativo a Brema

2.4 Social Up

Piattaforma digitale per la gestione dei servizi condivisi nei complessi di edilizia sociale

SocialUp rappresenta una piattaforma web e multidevice per l'abitare nata nel 2009 da un concorso di progettazione sull'edilizia sociale. Social Up prevede un sistema integrato di servizi da attivare internamente ai complessi di residenza sociale, con l'obiettivo di andare incontro alle esigenze degli utenti, attraverso la realizzazione di una piattaforma comunicativa comunitaria come strumento di controllo e gestione delle attività, tale da semplificare la vita quotidiana con servizi collettivi automatizzati semplici, immediati e piacevoli e favorire la coesione sociale per una percezione degli spazi abitati non come dormitori ma luoghi vivi e dinamici. La soluzione tecnologica realizzativa si concretizza in un PORTALE WEB dedicato all'accesso online ai servizi collettivi fruibile da dispositivi elettronici quali pc, smartphone, tablet, che consente all'utente di visualizzare, prenotare o offrire un servizio, una RETE DOMESTICA E GATEWAY DOMESTICO per la gestione e la fruizione dei servizi collettivi dalla propria abitazione (ad es. la prenotazione dell'uso lavanderia o cucina) e un CLIENT TOUCH SCREEN ad uso collettivo, posizionato all'ingresso della residenza che ha la funzione di rappresentare sia un interessante strumento di benvenuto per gli utenti non residenti che un info-point interattivo dove sono concentrate tutte le attività e servizi presenti e disponibili.

Si rivolge alle aziende promotrici di housing sociale (gestori, amministratori che intendano arricchire il loro portafoglio di servizi) che alle aziende produttrici di interactive media nello sviluppo delle nuove tecnologie di comunicazione in ambiente domestico e urbano (smart city), interessate al business che tale entità sta assumendo.



Infografiche del progetto

2.5 Esperienze di co-housing

Nuove forme dell'abitare improntate all'inclusione sociale e alla sostenibilità socio-ambientale

Il co-housing è una modalità residenziale costituita da unità abitative private e spazi e servizi comuni ed è caratterizzata da una progettazione e gestione partecipate, condivise, consapevoli, solidali e sostenibili, lungo tutto il percorso. Gli spazi e i servizi comuni ove possibile sono aperti al territorio (con conseguente ottimizzazione di mobilità e fornitura di servizi da parte del pubblico).

All'estero, ma anche in Italia, sono ormai state realizzate diverse esperienze orientate a questo tipo di approccio progettuale e gestionale.

E' il caso, di Ecosol, un progetto di co-housing nato a Fidenza (PR) dalla volontà di un gruppo di persone intenzionate ad affrontare il tema dell'abitare in chiave sostenibile.

Tredici famiglie di età e provenienza eterogenea hanno messo insieme i propri bisogni e le proprie idee per creare una casa che rispondesse alle diverse esigenze di ciascuno. Una forma sana di cooperativismo, di mutuo-aiuto, che nel concreto significheranno alcuni spazi comuni all'interno del palazzo, ma anche sistemi di car-sharing e car-pooling che permetteranno di organizzare turni comuni per accompagnare i bimbi a scuola. Gli impianti geotermico, solare termico e fotovoltaico permetteranno a questo edificio di essere quasi a emissioni zero; per la sua costruzione saranno inoltre utilizzati materiali di bioedilizia e soluzioni di bioclimatica, come il corretto orientamento e la schermatura delle pareti.

Un altro esempio interessante è il quartiere Coriandoline a Correggio, inaugurato nel 2008 e realizzato dalla **cooperativa di abitanti Andria** attraverso un percorso durato oltre 10 anni, che ha visto bambini e bambine lavorare con educatori, tecnici, artigiani, studiosi e artisti. L'innovativo quartiere è il frutto di un intenso processo di ricerca, iniziato circa 13 anni prima e sviluppato con i **700 bambini delle scuole materne** di Correggio e Rio Saliceto, culminato con la costruzione di un intero **quartiere a misura di bambino**, in cui i servizi alle famiglie sono posti al centro della progettazione.

Un altro esempio di rilievo, più incentrato sulla sostenibilità energetica, è quello dell'intervento di housing sociale in via Camporelle a Crema, dove l'efficienza energetica degli edifici si fonde alla sostenibilità sociale (presenza di servizi a Km0, dotazioni di aree verdi, varietà e flessibilità delle tipologie edilizie e degli spazi pubblici), sempre con attenzione specifica al contenimento dei costi.



Immagine di progetto dell'edificio di Ecosol

2.6 Forme di residenza innovativa per anziani

Esperienze italiane ed estere per affrontare la questione dell'invecchiamento della popolazione attraverso soluzioni progettuali innovative

Le cooperative di abitazione vantano una cospicua promozione di programmi abitativi rivolti alla popolazione anziana.

Grazie allo stimolo proveniente dagli stessi soci, per molte cooperative è stato possibile proporre modelli residenziali innovativi e diversificati, anche in relazione alle esigenze locali. Il modello cooperativo prevede sia l'affitto che la proprietà. Una sua specificità è l'offerta di un sistema di alloggi autonomi, accessibili a persone con lievi fragilità e comprensivi di spazi per la vita collettiva, spesso affidati in autogestione agli stessi abitanti anziani, col supporto di associazioni di volontariato, di operatori di cooperative sociali o della rete dei servizi territoriali. In alcuni interventi è possibile disporre, negli stessi locali dell'edificio, di centri socio-assistenziali che ospitano strutture pubbliche o private aperte al quartiere, in grado di erogare servizi in tempo reale ai residenti.

Il senior cohousing **Aquarius** è invece un progetto di co-residenze per cinquantenni (e dintorni) dotate di spazi comuni, che nasceranno a Cossato nei locali di Villa Cridis (Biella).

Un modello gestionale diverso è invece quello proposto da alcuni operatori immobiliari privati, molto attivi all'estero: essi propongono strutture che rispondono alla domanda di anziani autosufficienti che sentano la necessità di non restare soli nelle proprie abitazioni ma che, al contrario, vogliano condividere in una residenza bella ed accogliente, il proprio tempo con altre persone che abbiano esigenze analoghe fruendo di servizi e spazi attrezzati comuni.

Gli interventi sono in genere caratterizzati da un unico edificio, per consentire agli ospiti di accedere alle parti comuni ed ai servizi senza dover uscire all'aperto, composto da pochi piani fuori terra, con appartamenti (prevalentemente bilocali) dotati di un ampio terrazzo loggiato. Aree verdi e spazi attrezzati all'aperto si integrano all'edificio.

Le aree comuni, localizzate a piano terra, sono di dimensioni importanti e sono particolarmente curate. Comprendono servizi quali ristorante, palestra/sala fitness, piscina con zona relax, sala TV e biblioteca, bar, salone bellezza oltre a spazi esterni attrezzati e fruibili.

Esistono spazi multifunzionali pensati per poter ospitare periodicamente e su richiesta parrucchieri, estetisti, fisioterapisti, personal trainer.



Un'immagine di un'intervento di residenza in cohousing per popolazione anziana in Olanda

3. Riferimenti all'Accordo di Partenariato (2014-2020)

Obiettivi tematici: 3 Competitività dei sistemi produttivi (promuovere la competitività delle piccole e medie imprese, il settore agricolo e il settore della pesca e dell'acquacoltura) ; 9 Inclusione sociale e lotta alla povertà (promuovere l'inclusione sociale, combattere la povertà e ogni forma di discriminazione)

Risultati attesi: 3.7 (Diffusione e rafforzamento delle attività economiche a contenuto sociale); 9.1 (Riduzione della povertà, dell'esclusione sociale e promozione dell'innovazione sociale).