



Comune di Ancona  
Assessorato Piano Strategico  
Area della Città e del Territorio  
Direzione Pianificazione Urbanistica\_Porto\_Progetti Speciali

## **Piano di Sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica**

ex Programma Innovativo in Ambito Urbano "Viale di Luci" Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 dicembre 2001 (G.U. 12 luglio 2002 n.162)

**giugno 2014**

## **documento preliminare per la definizione degli scenari e del partenariato territoriale**

### **Sindaco**

Valeria Mancinelli

### **Assessore al Piano Strategico**

Ida Simonella

### **Direttore Generale**

Giancarlo Gasparini

### **Direzione Pianificazione Urbanistica\_Porto\_Progetti Speciali**

Sauro Moglie direttore area della città e del territorio (coordinatore)

Claudio Centanni

Carlo Amedeo Paladini

Alessio Piancone

Giovanna Rosellini

Maurizio Azzoguidi (elaborazioni cartografiche)

**Comune di Ancona**

**Area della Città e del Territorio**

Sauro Moglie\_direttore

**Direzione Pianificazione Urbanistica\_Porto \_Progetti Speciali**

Claudio Centanni

Alessio Piancone

Giovanna Rosellini

Carlo Amedeo Paladini

Maurizio Azzoguidi

Mario Verardi elaborazione dati

Stefano Perilli elaborazione dati

Orsola Giorgetti segreteria

**Attività di ricerca**

**Area Urbanistica Dipartimento SIMAU, Politecnica delle Marche**

Fabio Bronzini, Giovanni Marinelli

**Contributi di:**

CAMERA DI COMMERCIO ANCONA, CONFCOMMERCIO ANCONA,

CONFINDUSTRIA ANCONA, ANCE ANCONA, CGA\_Confartigianato,

CNA MARCHE, CNA\_Centro studi Sistema

REGIONE MARCHE\_Servizio Territorio e Ambiente,

Servizio Infrastrutture Trasporti e Energia,

Servizio Politiche Comunitarie, Servizio Cultura, Servizio Turismo,

PF Programmazione, PF Biodiversità Rete ecologica

PROVINCIA DI ANCONA\_Dipartimento III - Governo del territorio

AUTORITA' PORTUALE, AERDORICA, INTERPORTO MARCHE,

RFI, ANAS, E.R.A.P.

COMUNI fase preliminare\_ Jesi, Senigallia, Falconara, Osimo

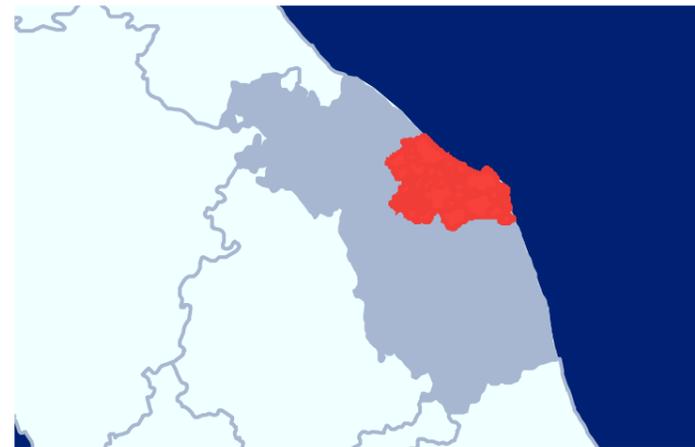
## **indice**

- 1 obiettivi**
  
- 2 quadro conoscitivo**
- 2.a delimitazione dell'ambito territoriale dell'Area Metropolitana Medio Adriatica**
- 2.b descrizione del contesto territoriale dell'Area Metropolitana Medio Adriatica**
  - sistema insediativo - caratteristiche e dinamiche demografiche
  - sistema ecologico ambientale
  - sistema infrastrutturale
  - sistema produttivo
  - sistema culturale e turistico
  - sistema energetico
  
- 3 Individuazione delle opportunità territoriali**
  
- 4 individuazione dell'armatura territoriale e delle figure territoriali**
  
- 5 scenari e traiettorie di sviluppo**
- 5.a le 11 aree tematiche della strategia Europa 2020 e la strategia di sviluppo urbano integrato**
- 5.b elementi di scenario per lo sviluppo dell'Area metropolitana**
  - 5b.1 evoluzione del modello di sviluppo: dalla piattaforma territoriale al commutatore complesso**
  - 5b.2 elementi di scenario**
  
- 6 partenariato territoriale**
- 6.a partenariato territoriale per la costruzione dell'agenda urbana**
- 6.b governance dell'Area Metropolitana**

### **Allegati**

- all.01 sistema insediativo**
- all.02 sistema ecologico ambientale**
- all.03 sistema infrastrutturale**
- all.04 sistema produttivo**
- all.05 sistema energetico**
- all.06 sistema culturale e turistico**

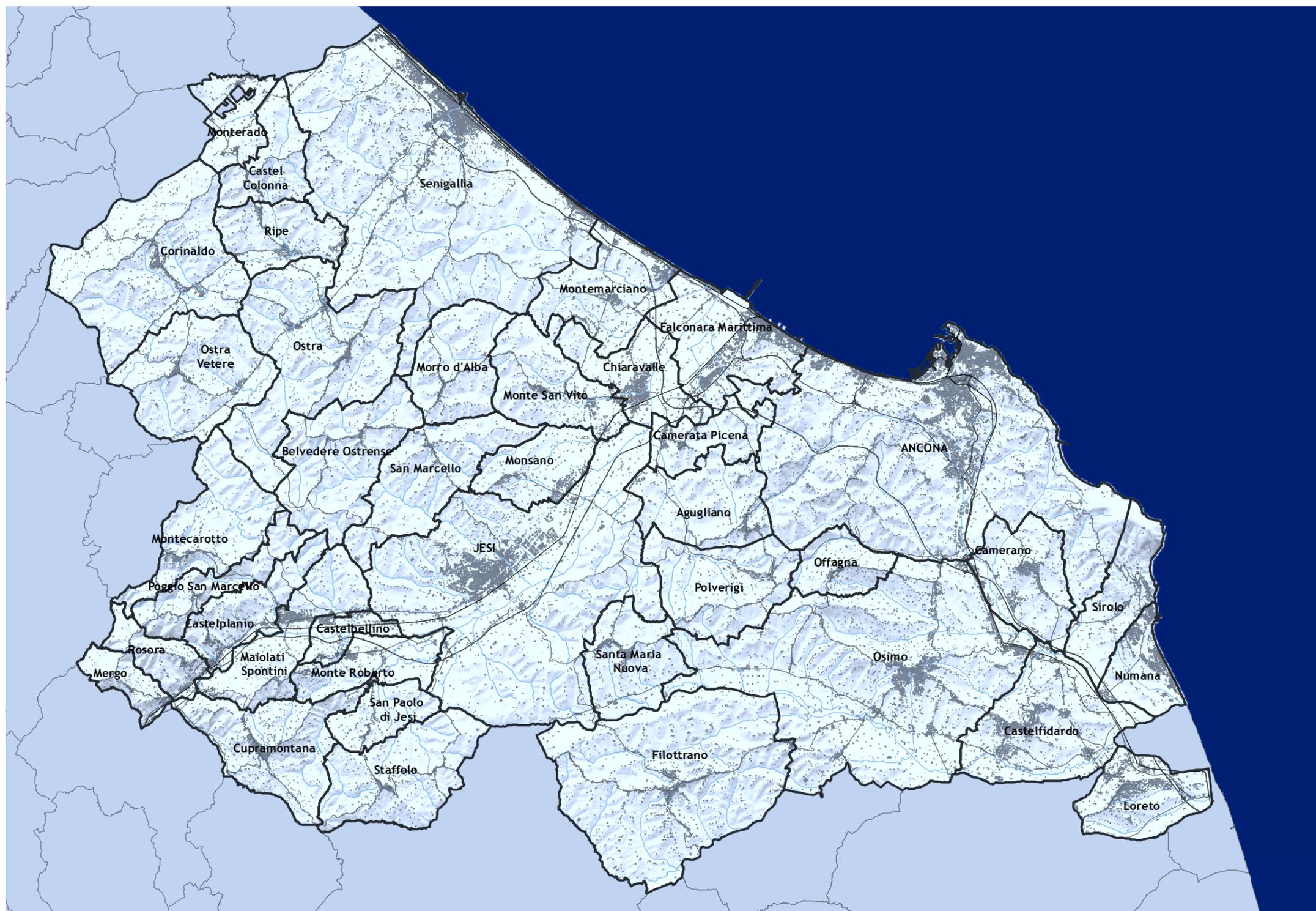




## AREA METROPOLITANA MEDIO ADRIATICA

popolazione residente  
(ISTAT 2011)

1_Agugliano	4.870
2_Ancona	100.497
3_Belvedere Ostrense	2.288
4_Camerano	7.213
5_Camerata Picena	2.419
6_Castel Colonna	1.039
7_Castellbellino	4.763
8_Castelfidardo	18.645
9_Castelplanio	3.482
10_Chiaravalle	14.858
11_Corinaldo	5.106
12_Cupramontana	4.838
13_Falconara Marittima	26.710
14_Filottrano	9.622
15_Jesi	40.303
16_Loreto	12.533
17_Maiolati Spontini	6.175
18_Mergo	1.083
19_Monsano	3.353
20_Monte Roberto	3.026
21_Monte San Vito	6.706
22_Montecarotto	2.080
23_Montemarciano	10.110
24_Monterado	2.137
25_Morro d'alba	1.977
26_Numana	3.716
27_Offagna	1.880
28_Osimo	33.991
29_Ostra	6.743
30_Ostra Vetere	3.471
31_Poggio San Marcello	731
32_Polverigi	4.327
33_Ripe	4.401
34_Rosora	1.988
35_San Marcello	2.069
36_San Paolo di Jesi	902
37_Santa Maria Nuova	4.199
38_Senigallia	44.361
39_Sirolo	3.856
40_Staffolo	2.290



**totale**

**414.758**

## 1 obiettivi

L'Europa è tra i continenti più urbanizzati al mondo. Più di due terzi della popolazione europea vive in agglomerati urbani con più di 5000 abitanti e la popolazione urbana è in continua crescita; differentemente dagli USA o dalla Cina, l'Europa è caratterizzata da una struttura fortemente policentrica: solo il 7% della popolazione europea vive in metropoli con più di 5 milioni di abitanti, mentre circa il 56% della popolazione urbana europea - circa il 38% del totale della popolazione europea - vive in città comprese tra 5000 e 100.000 abitanti.

Ciò impone una riflessione approfondita sul ruolo delle città medio-piccole e sulla loro capacità di fare *"massa critica"* nella condivisione delle strategie di gestione, intervento e pianificazione urbana. Le città, difatti, si pongono come il motore dell'economia, luoghi di connettività, creatività e innovazione e centri servizi per le zone circostanti, diventando essenziali per lo sviluppo integrato delle economie di un paese. La necessità di affrontare grandi temi complessi (si pensi, ad esempio, al cambiamento climatico o alla nuova domanda di housing sociale) impone anche un ripensamento dei modelli di cooperazione territoriale e di governance, basati su approcci di pianificazione partecipata e su un rinnovamento nella gestione del sistema urbano, che travalichi i confini amministrativi delle città per dare una lettura delle dinamiche urbane molto più integrata e olistica.

Realtà territoriali d'area vasta e forme urbane interne vanno considerate entità equipotenziali di un più complesso sistema di *"reti di città"*, all'interno del quale il tema della cooperazione territoriale diventa il vero motore attivo per fare *"massa critica"*, sia per ciò che concerne la gestione del territorio sia per ciò che riguarda l'investimento di risorse ambientali, umane, economiche e finanziarie.

Fortemente consapevole del fatto che i sistemi urbani rappresentano i luoghi all'interno dei quali agire per la costruzione di un nuovo modello di sviluppo inclusivo e sostenibile, l'Unione Europea ha introdotto, all'interno delle opzioni strategiche per l'uso dei Fondi Comunitari del prossimo sessennio 2014-2020, uno specifico indirizzo d'azione riguardante le Città.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti\_MIT, già nel Quadro Strategico Nazionale 2007-13 (strumento di indirizzo per la finalizzazione delle risorse UE delle politiche di coesione della passata programmazione), ha riconosciuto la valenza e le potenzialità dei sistemi di relazione delle reti policentriche urbane; in tal senso ha formulato una visione di assetto strategico nazionale strutturata per *"piattaforme territoriali"*, ambiti al cui interno si concentrano e si coniugano produttività e comunità, dotazione infrastrutturale, ricerca, cultura e risorse del territorio.

All'interno di questo processo di territorializzazione strategica, il sistema Ancona-Jesi e, più in generale, la Vallesina e tutto l'ambito costiero, si qualifica come *"territorio-snodo"* della Piattaforma Territoriale nazionale *"Adriatico e Tirreno\_Ancona-Civitavecchia"*, distinguendosi come ambito spaziale con capacità e dotazioni materiali ed immateriali in grado di promuoverlo come *"commutatore tra i grandi flussi europei e internazionali e i territori locali"*.

L'obiettivo del Documento Preliminare è quello di definire la strategia e le azioni integrate da realizzarsi nell'Area Metropolitana Medio Adriatica che gravita attorno al sistema policentrico Ancona-Jesi-Senigallia-Falconara-Osimo-Loreto-Castelfidardo , finalizzate a sostenere e valorizzare il territorio nei suoi molteplici caratteri identitari.

L'obiettivo viene perseguito attraverso la redazione di un **Progetto di Territorio**, inteso come strumento per un'ottimale selezione e concentrazione delle risorse e per la valorizzazione delle eccellenze dell'area metropolitana, nell'ottica della crescita e della coesione territoriale.

Tale progetto coniuga linee di intervento, azioni integrate, singole progettualità (materiali ed immateriali) in grado di agire sull'armatura territoriale esistente, e promuove un'attività di governance finalizzata alla costituzione di un partenariato territoriale capace di rafforzare il territorio e farlo competere con le altre realtà urbane nazionali.

## 2 quadro conoscitivo

### 2.a delimitazione dell'ambito territoriale dell'Area metropolitana Medio Adriatica

L'individuazione del perimetro dell'ambito territoriale dell'Area Metropolitana prende in considerazione molteplici fattori; dal punto di vista disciplinare il modello di riferimento è quello fornito dalle Aree Urbane Funzionali FUAs, definite sulla base del bacino di mercato del lavoro e dei modelli di mobilità, e individuate da ambiti territoriali composti da un centro urbano maggiore e dai centri limitrofi, relazionati dal punto di vista economico e sociale. Questo tipo di interpretazione del territorio, che può essere ricondotto a quello delle Aree Metropolitane, è stato promosso dalla Regione Marche in collaborazione con la facoltà di Economia dell'Università Politecnica a partire dal progetto planet CENSE del 2006 e utilizzato successivamente in documenti regionali come "l'Atlante del consumo di suolo nelle Aree Urbane Funzionali delle Marche", dove vengono individuate 11 FUA fra cui quelle di Ancona, Jesi e Senigallia.

Tuttavia, per la definizione del perimetro dell'area vasta, il modello delle FUAs è stato in parte superato dall'integrazione con modelli di aggregazione territoriale legati alla erogazione di servizi: consorzi per l'acqua, l'energia e la raccolta dei rifiuti, sistema sanitario, sistema del trasporto pubblico locale. Tali modelli individuano delle aggregazioni intercomunali che tengono conto non solo di aspetti funzionali, ma anche morfologici e amministrativi, e costituiscono quindi dei pezzi significativi di un più ampio sistema di governance non sempre efficacemente strutturato.

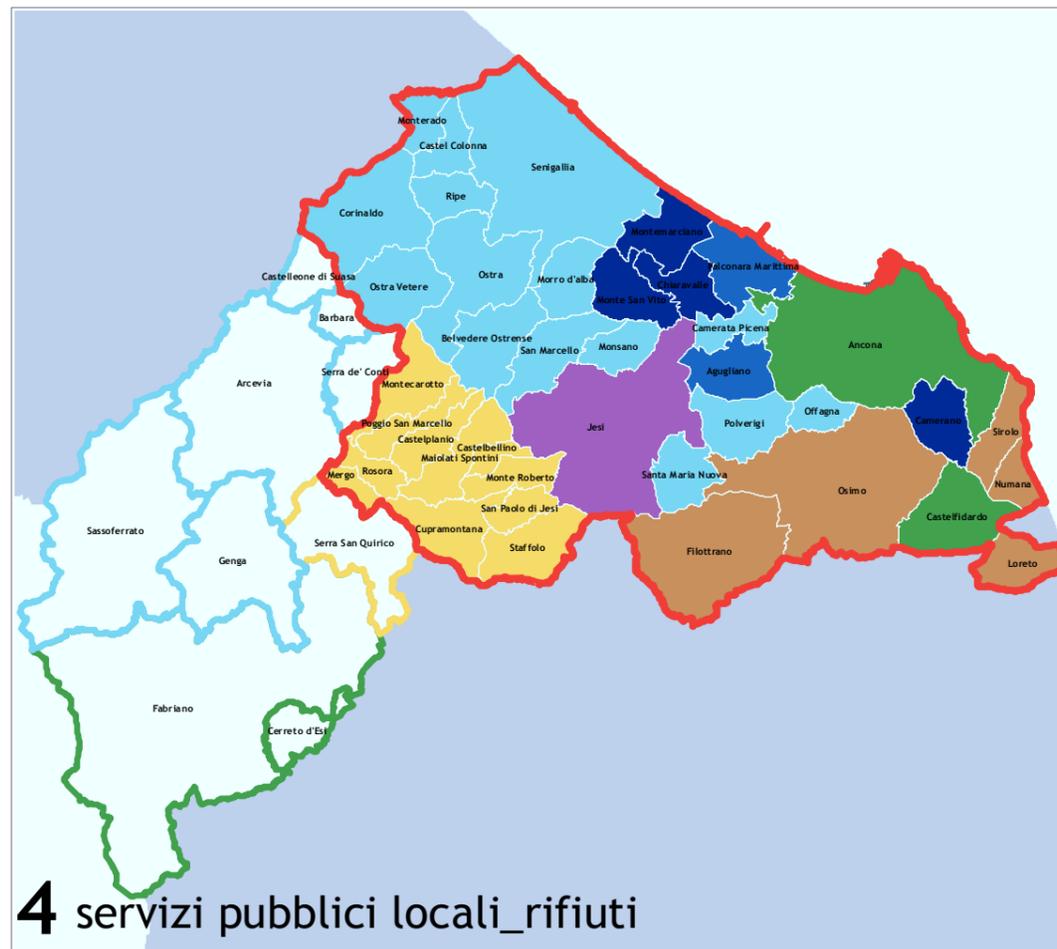
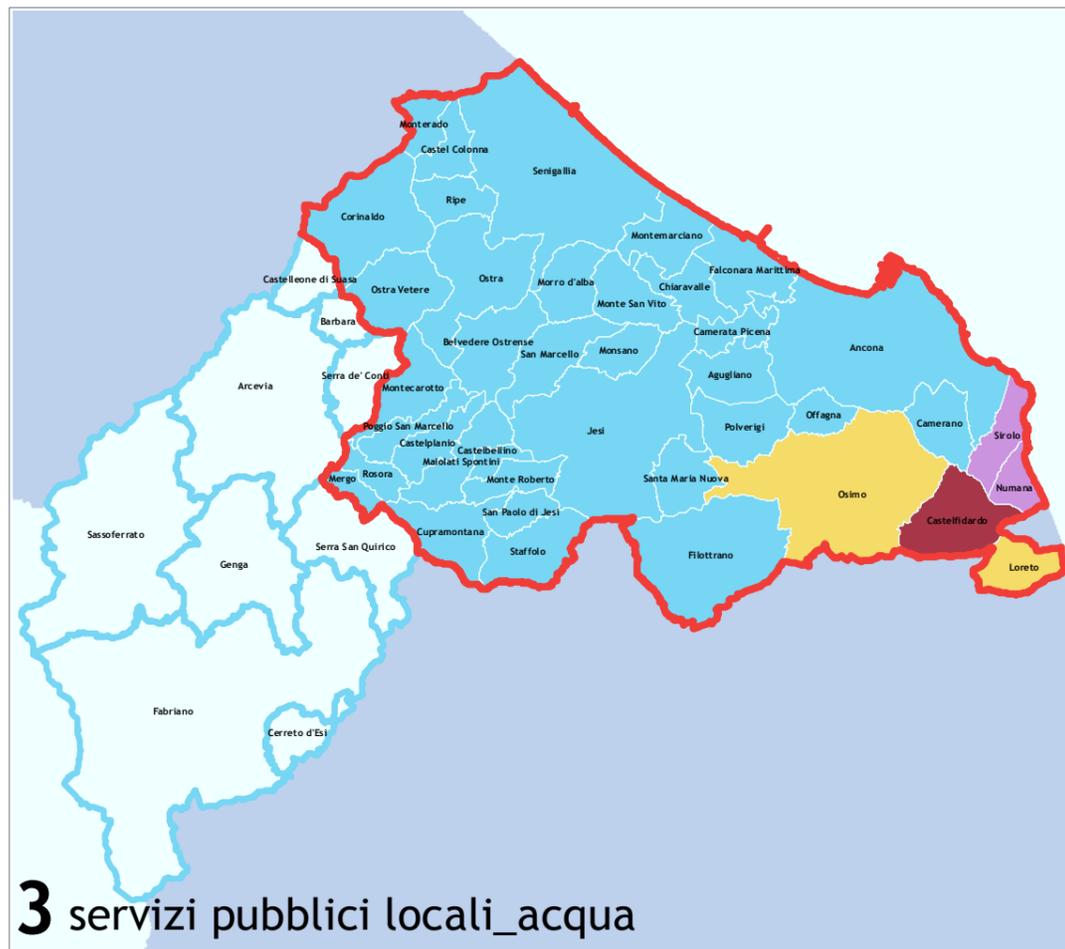
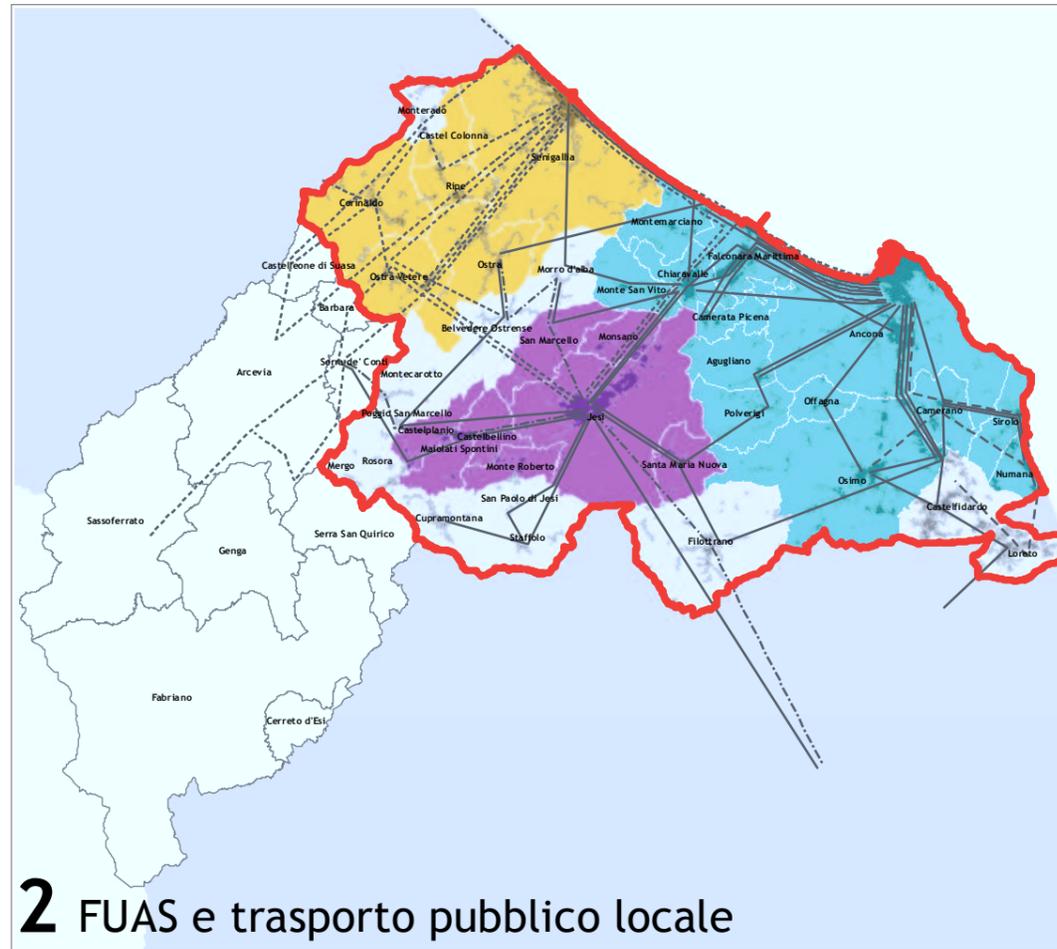
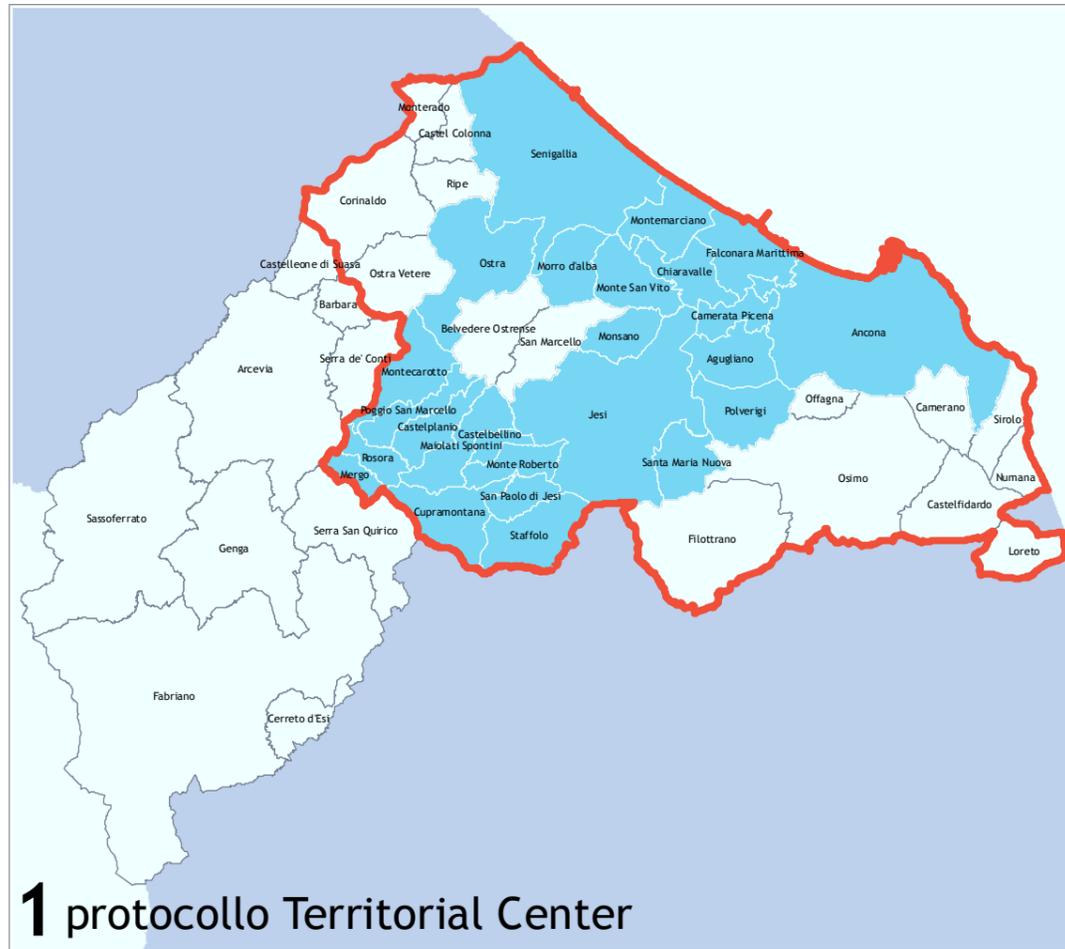
A questo si deve aggiungere il sistema di relazioni che i comuni hanno sviluppato sia in termini di partecipazione a progetti complessi (come i Bandi Regionali della scorsa programmazione), sia attraverso Protocolli di Intesa, come il Territorial Center promosso dal Comune di Jesi nell'ambito dei programmi finanziati dal Ministero delle Infrastrutture.

Va comunque precisato che l'ambito individuato non corrisponde rigidamente all'insieme dei confini amministrativi dei 40 Comuni di riferimento, in quanto ci sono dei fenomeni che non possono essere correttamente rappresentati se non prendendo in considerazione reti lunghe e relazioni territoriali. In effetti ognuno dei sistemi tematici individuati nel proseguo per la costruzione del quadro conoscitivo determina un proprio ambito di lettura/interpretazione, e ciò configura per l'area vasta un assetto a geometria variabile. L'elenco dei Comuni attualmente individuati è il seguente:

- 1 Comune di Ancona
- 2 Comune di Agugliano
- 3 Comune di Belvedere Ostrense
- 4 Comune di Camerano
- 5 Comune di Camerata Picena
- 6 Comune di Castel Colonna

- 7 Comune di Castelbellino
- 8 Comune di Castelfidardo
- 9 Comune di Castelplanio
- 10 Comune di Chiaravalle
- 11 Comune di Corinaldo
- 12 Comune di Cupramontana
- 13 Comune di Falconara Marittima
- 14 Comune di Filottrano
- 15 Comune di Jesi
- 16 Comune di Loreto
- 17 Comune di Maiolati Spontini
- 18 Comune di Mergo
- 19 Comune di Monsano
- 20 Comune di Monte Roberto
- 21 Comune di Monte San Vito
- 22 Comune di Montecarotto
- 23 Comune di Montemarciano
- 24 Comune di Monterado
- 25 Comune di Morro d'Alba
- 26 Comune di Numana
- 27 Comune di Offagna
- 28 Comune di Osimo
- 29 Comune di Ostra
- 30 Comune di Ostra Vetere
- 31 Comune di Poggio San Marcello
- 32 Comune di Polverigi
- 33 Comune di Ripe
- 34 Comune di Rosora
- 35 Comune di San Marcello
- 36 Comune di San Paolo di Jesi
- 37 Comune di Santa Maria Nuova
- 38 Comune di Senigallia
- 39 Comune di Sirolo
- 40 Comune di Staffolo

## AGGREGAZIONI TERRITORIALI



### 1 protocollo Territorial Center

- Area vasta
- Comuni firmatari del protocollo "Territorial Center"

### 2 FUAS e trasporto pubblico locale

- Area vasta
- FUAS:**
- Ancona
- Jesi
- Senigallia
- linea di trasporto pubblico su gomma

### 3 servizi pubblici locali\_acqua

- Area vasta
  - Società di gestione:**
  - Acquambiente
  - Astea
  - Multiservizi
  - a.p.m.
  - Multiservizi
- } Società operanti all'interno dell'area vasta
- } Società operanti all'esterno dell'area vasta

### 4 servizi pubblici locali\_rifiuti

- Area vasta
  - Società di gestione:**
  - Jesi Servizi
  - Astea
  - c.n.s.
  - Cam
  - Anconambiente
  - Cir 33
  - Sogenus
  - Anconambiente
  - Cir 33
  - Sogenus
- } Società operanti all'interno dell'area vasta
- } Società operanti all'esterno dell'area vasta

## 2.b descrizione dell'ambito territoriale dell'Area Metropolitana Medio Adriatica

La lettura dell'ambito territoriale dell'Area Metropolitana è stata strutturata in 6 differenti sistemi tematici:

- a sistema insediativo
- b sistema ecologico ambientale
- c sistema infrastrutturale
- d sistema produttivo
- e sistema culturale e turistico
- f sistema energetico

La suddivisione in sistemi tematici fornisce una rappresentazione analitica del territorio e una griglia interpretativa che consente di evidenziare le opportunità dell'ambito.

### 2.b1 sistema insediativo

Il sistema urbano policentrico costituito dai quaranta comuni esprime un insieme di molteplici caratteristiche, sociali, abitative, culturali, occupazionali, produttive ed ambientali in cui sono riconoscibili elementi differenti di unicità e tratti comuni di sviluppo e modalità insediative. Un patrimonio culturale, storico identitario sedimentato nel tempo e fortemente radicato nel sistema morfologico che ne ha condizionato ( e al tempo stesso caratterizzato) lo sviluppo insediativo, prima per nuclei isolati e poi progressivamente, dopo gli anni '50 (vedi atlante del consumo di suolo\*), attraverso lo sviluppo di fenomeni di diffusione del tessuto urbanizzato (spesso inconsapevoli) e di saldatura di frange urbane e periurbane. Questo fenomeno, con valenze e caratteri di sviluppo molto diversificati all'interno del territorio dell'area metropolitana, è stato oggetto di numerosi processi di pianificazione e programmazione di livello comunale (PRG) e sovra locale (PPAR- PTC), e restituisce alla nostra contemporaneità un "territorio urbano" unitario, coeso, e sempre più sinergico nell'affrontare politiche territoriali e di programmazione condivisa.

L'ambito ha una Superficie Territoriale complessiva di 1.232 Km<sup>2</sup>, gli abitanti sono 414.758 (dati 2011) con una densità di 340 ab/km<sup>2</sup>, la Superficie urbanizzata misura 125 km<sup>2</sup> mentre quella urbanizzabile prevista dai singoli PRG è di 165 Km<sup>2</sup>; si tratta quindi di un ambito che, seppur connotato da un basso livello di densità, presenta un'elevata diffusione abitativa ed è caratterizzato da una forte integrazione fra dotazione di servizi territoriali e spostamenti interni per studio, lavoro, cultura e tempo libero.

**L'area vasta Medio Adriatica rappresenta la principale armatura urbana marchigiana e per dimensione, numerosità e densità di relazioni può essere considerata a tutti gli effetti un'Area Metropolitana.**

La complessità del sistema insediativo , portato progressivamente a sintesi, può essere interpretato attraverso quattro possibili *chiavi descrittive, paradigmi territoriali* dai confini sfumati che travalicano i limiti comunali, e che evidenziano, con le loro differenti fisionomie organizzative, possibili ambiti

interpretativi di riconoscibilità, funzionali alla descrizione dei sistemi insediativi che caratterizzano il territorio che ruota intorno allo snodo Ancona-Jesi:

- **I molteplici caratteri della città della costa**
- **La valle e le colline dell' Esino**
- **L'insediamento multipolare della valle dell' Aspigo e del Musone**
- **La campagna urbana del territorio medio collinare.**

### **I molteplici caratteri della città della costa**

Il sistema urbano della costa si caratterizza all'interno dell'area vasta medio adriatica per essere un sistema insediativo, paesaggistico e di organizzazione spaziale eccezionalmente complesso e diversificato.

La ricchezza di questo ambito risiede proprio nella sua straordinaria variazione, nelle peculiarità morfologico-insediative e ambientali espresse dal territorio, riconducibile a tre progressivi diversi contesti insediativi, da nord a sud.

Il primo da nord è quello del territorio dei comuni di Senigallia- Montemarcano. Il paesaggio della città costiera di Senigallia può apparire come l'esito di una relazione dinamica del sistema urbano tra costa ed entroterra; l'attrattività del sistema turistico balneare ha determinato lo sviluppo di un fronte a mare talvolta di qualità e capace di produrre nuovi "beni culturali", cui si è però sommata un'attenzione alla trasformazione immobiliare intensiva che ha generato filamenti di edificazione lungo la strada statale e la ferrovia, interrotti da episodi più strutturati.

Immediatamente a sud della foce del fiume Esino, testa del sistema insediativo della larga valle Jesina, è possibile riconoscere un secondo sistema insediativo costituito dai comuni di Falconara Marittima e Ancona.

La conurbazione costiera che si organizza lungo la strada statale 16, parallela alla ferrovia, nonostante i fenomeni di dissesto che caratterizzano l'area, permette oggi di riconoscere, dietro l'apparente omogeneità del paesaggio, una pluralità di principi insediativi, dall'edificazione intensiva del dopoguerra, alla realizzazione di quartieri unitari, alla diffusione incrementale dell'urbanizzato. I caratteri dominanti di questa parte di paesaggio sono dunque quelli tipici dei processi intensi di urbanizzazione e infrastrutturazione, seppure il paesaggio agrario si affacci talvolta tra le maglie della cortina continua dell'edificazione. La spiaggia, fortemente antropizzata come in altre parti dell'Adriatico, si caratterizza come bordo della crescita lineare tra Ancona e Falconara che si innesta direttamente nell'area preportuale di Ancona. Il porto storico e le più recenti banchine sono un esempio di infrastruttura in stretta relazione con il contesto, ed il sistema urbano consolidato ed i parchi urbani lungo la sommità della parete rocciosa della falesia sono elementi di forte suggestione, capaci di creare un paesaggio di valore, che culmina con il sistema del Monte Conero e la costa sud.

L'area del Conero costituisce il terzo ambito insediativo del sistema della città della costa, costituito da almeno due parti ben distinte che danno luogo a sistemi di paesaggi ben differenziati. Una parte è quella del massiccio calcareo, esito di complessi processi geologici, modellato nella sua forma altamente riconoscibile da processi erosivi, ricoperta da boschi; l'altra parte, ultimo ambito di caratterizzazione al

### Componenti morfologiche della struttura paesaggistica

Crinali principali per altimetria (metri s.l.m.)

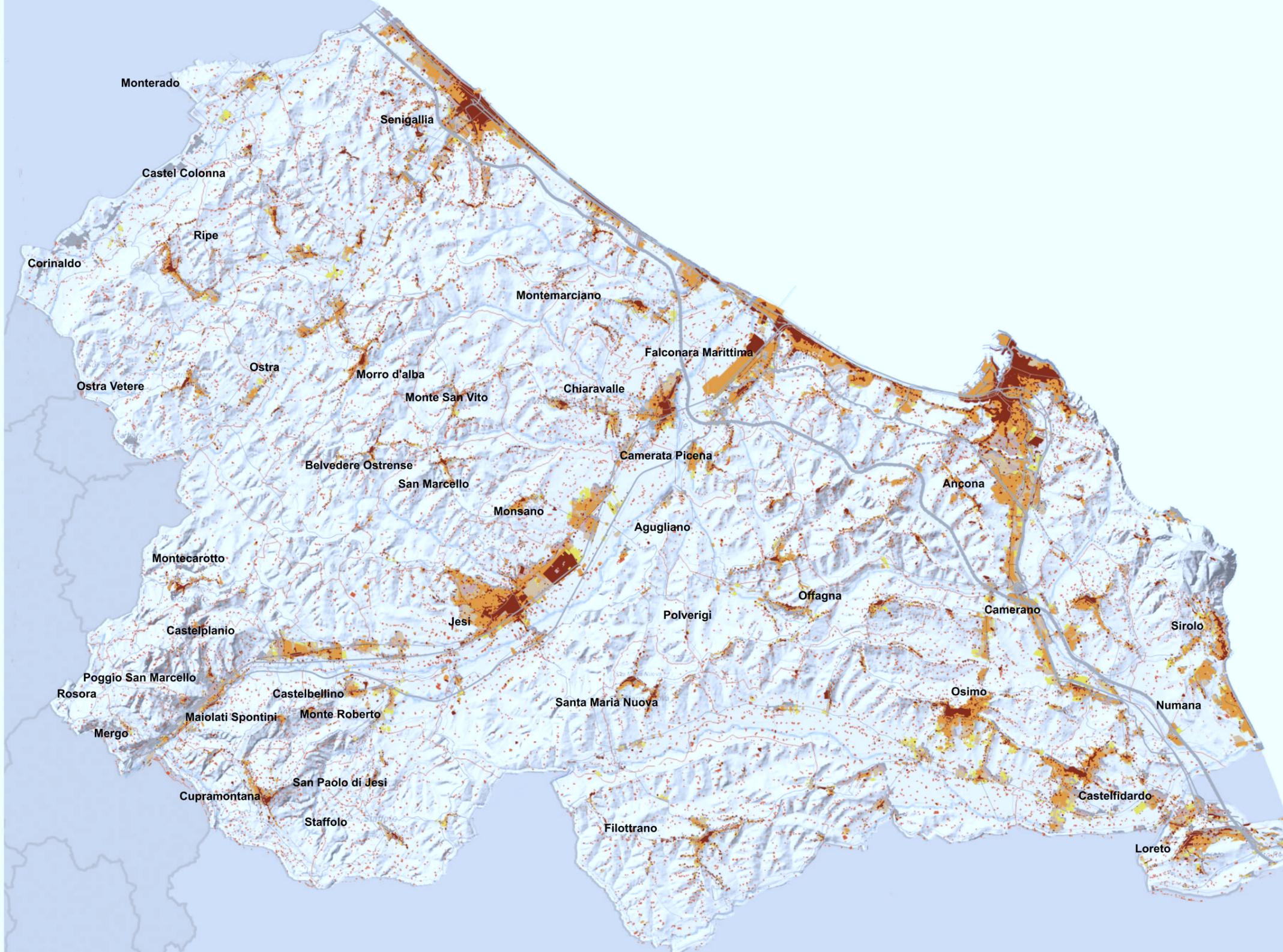
- Crinali collinari 0-350
- Crinali collinari 350 - 700
- Reticolo idrografico principale

Elaborazione grafica estratta dal documento:  
Dossier ambiti di paesaggio, PPAR Regione Marche,  
Elaborato di adeguamento al Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio  
e alla Convenzione Europea per il paesaggio,  
D.G.R. n. 140 del 01/02/2010

### Dinamiche dell'urbanizzazione dal 1954 al 2010

- Edificato esistente al 1954
- Espansioni dal 1955 al 1984
- Espansioni dal 1985 al 2001
- Espansioni dal 2001 al 2010

Elaborazione grafica estratta dal documento:  
Ambiente e Consumo di Suolo nelle Marche.2 1954 - 2010  
A cura di  
Assessorato Ambiente, Assessorato Urbanistica e Governo del Territorio  
Servizio Territorio e Ambiente, PF Urbanistica, paesaggio e informazioni  
territoriali, Dicembre 2012



L'organizzazione insediativa del territorio, riconoscibile in un sistema unitario di funzionamento, è il prodotto di un processo di accrescimento avvenuto prima per nuclei isolati e sviluppato progressivamente dopo gli anni '50 attraverso fenomeni, più o meno consapevoli, di diffusione del tessuto urbanizzato e saldatura di frange urbane e periurbane. Il sistema urbano policentrico costituito dai quaranta comuni esprime un insieme di molteplici caratteristiche, un patrimonio culturale, storico identitario sedimentato nel tempo e fortemente radicato nel sistema morfologico che ne ha condizionato (e al tempo stesso caratterizzato) lo sviluppo insediativo. La diffusione insediativa rappresenta uno degli elementi costitutivi del territorio dell'Area Vasta, questo induce a leggere diversamente fenomeni come il consumo di suolo, che appare orientato o meglio "polarizzato". Questo accrescimento, direttamente connesso all'esigenza di coniugare le nuove domande abitative della città con le forme assunte dal suo policentrismo, ha rafforzato una conformazione e un funzionamento urbano multipolare unitario dell'area urbana nel territorio dell'Area vasta

limite sud del parco del Conero, è costituito dalla pianura costiera agricola e dalle espansioni immobiliari della costa da Marcelli fin oltre l'area vasta, nel comune di Porto Recanati.

### **La valle e le colline dell' Esino**

Caratterizzato dalle nuove piastre insediative e infrastrutturali della bassa Vallesina e dal sistema insediativo storico dei castelli di Jesi, nella media collina, l'ambito di Jesi e la Vallesina è compreso tra l'Adriatico (la foce dell'Esino con le problematiche paesistico-ambientali che porta con sé) e l'estradosso appenninico sui cui si appoggia il sistema insediativo di Serra San Quirico, lungo la.SP n14. Rilevante la quota di edificato produttivo che supera il 4%.

La forma della valle costituisce, in questo ambito, uno dei principali elementi morfogenetici. La valle dell'Esino, a partire dalla foce e fino a comprendere la città di Jesi, assume un'ampiezza insolita per le valli marchigiane, raggiungendo una larghezza di 6 km presso la foce. Possiamo quindi a ragione parlare di una "valle larga", per distinguerla da quella più stretta a monte di Jesi. Grazie anche alla sua collocazione strategica lungo la direttrice Ancona-Roma, la valle è oggi connotata dalla presenza dei maggiori centri urbani dell'area intercalati da consistenti "piastre" industriali e infrastrutturali: a partire dalla costa si contano gli impianti petroliferi di Falconara, l'aeroporto, l'interporto e le zone produttive di Jesi. Il fiume in questa valle 'larga' mostra problematiche peculiari: la zona della foce appare particolarmente sensibile sia per la presenza di detrattori ambientali sia per il disordine prodotto da materiali alquanto eterogenei (villaggi abusivi condonati, caserme dismesse, beni storici come la Rocca Priora, attività produttive, aree di pregio naturalistico), affastellati senza chiarezza relazionale. L'edificazione recente ha in qualche caso inglobato le emergenze storiche significative (come il sistema delle abbazie romaniche dell'Alta Vallesina), in altri casi queste resistono come significativi elementi di discontinuità in un paesaggio sempre più occupato da insediamenti recenti, abitativi e industriali. Gli insediamenti abitativi, in particolare, assumono spesso un carattere suburbano, con edificazioni recenti che hanno sostanzialmente modificato piccoli nuclei pre-esistenti. L'insediamento storico dei castelli della Vallesina, collocato sui crinali o sui poggi, tipicamente in corrispondenza di strati più consistenti, si è espanso in epoca recente, spesso seguendo la linea di crinale con dei filamenti che, a volte, quasi saldano centri diversi (come ad esempio i Comuni di San Marcello – Belvedere), altre volte, forse più raramente, colano verso la valle (come nel Comune di Castelplanio).

### **L'insediamento multipolare della valle dell' Aspigo e del Musone**

La valle dell'Aspigo si caratterizza per un'urbanizzazione, unica nelle Marche, che a partire dalle propaggini della più recente espansione residenziale di Ancona (la "terza Ancona") si sviluppa in forma lineare, con una caratterizzazione commerciale e produttiva fino al comune di Osimo, restando sempre contenuta da una corona di colline, elemento peculiare di questa struttura di paesaggio. L'insediamento multipolare è segnato da una sequenza di nuclei storici di poggio progressivamente sfilacciati in filamenti insediativi, prevalentemente residenziali di crinale e più propriamente produttivi di fondovalle, contenuti dal versante della valle dell'Aspigo alle spalle del Conero, dal crinale di Varano e Camerano (verso la confluenza dell'Aspigo col Musone), dal versante opposto di Offagna verso la frazione di Aspigo.

Osimo e Castelfidardo, il cui insediamento storico è collocato su un crinale, costituiscono due insediamenti bifronti, che contribuiscono ai fenomeni di trasformazione della pianura dell'Aspio e determinano la configurazione della bassa valle del Musone: l'espansione del centro cittadino lungo il versante sud (in special modo a Castelfidardo), l'espansione delle frazioni (in special modo a Osimo), insieme allo sviluppo di aree produttive (Osimo, Castelfidardo insieme a Loreto e Recanati), determinano l'emergere di una nuova conurbazione nella bassa valle del Musone.

L'estremo sud del sistema dell'Area Metropolitana si caratterizza per la presenza del nucleo urbano di Castelfidardo e Loreto. La selva di Castelfidardo è l'elemento di pregio ambientale che chiude l'area mettendola in qualche modo in relazione con l'emergenza del Conero, mentre i caratteri e i valori del paesaggio di Loreto, legati alla presenza del santuario della basilica, hanno dato luogo ad un forte carattere identitario, rafforzato dalla recente richiesta di inserimento nel patrimonio mondiale tutelato dell'Unesco.

### **La campagna urbana del territorio medio collinare.**

I tratti genetici-strutturali del territorio medio collinare, riconducibili alla forma della "città diffusa storicizzata" nel tempo, costituisce il tratto connotativo prevalente in tutta la fascia collinare compresa fra la costa ed i rilievi preappenninici. Le forme insediative si caratterizzano per lo stretto rapporto con la morfologia territoriale: un rapporto che in questo caso appare determinante molto più di quanto non sia generalmente, tanto che la mappa degli insediamenti e la mappa oro-idrografica risultano sovrapponibili quasi senza residui.

Il rafforzamento negli ultimi decenni della **dispersione insediativa dei paesaggi agrari urbanizzati dentro il reticolo storico dei crinali**, restituisce alla contemporaneità una campagna urbana molto abitata e che continua a riconoscere nello storico presidio dei centri storici minori i suoi coaguli urbani principali, pur esprimendo una estensione di riferimenti funzionali e simbolici molto più ampia; in questo contesto prevale il ruolo di grandi spazi aperti complessi del paesaggio rurale, in cui coesistono le grandi risorse naturali e agrarie e l'urbanizzazione puntiforme della "città diffusa". Sono paesaggi caratterizzati da una specifica identità fisica, economica e funzionale (residenza e attività economiche legate alla filiera agro-turistica) che di fatto li configura come vera e propria "campagna urbana": un sistema reticolare di valore territoriale e sovra comunale riconoscibile, di valore paesistico-ambientale e (al contempo) di grande fragilità rispetto ai fenomeni di espansione insediativa.

Questo sistema insediativo caratteristico dell'Area Metropolitana Medio Adriatica, se pur con dominanti tratti comuni, assume connotati differenti nei due ambiti a corona della Vallesina: quello dei comuni di Ofagna, Agugliano, Polverigi, Santa Maria Nuova e dei presidi della valle stretta dell'Esino fino a Cupramontana, e quello del territorio medio collinare dei comuni dell'entroterra di Senigallia, da Ostra fino a Mergo. Il sistema insediativo storico è costituito da un insieme di insediamenti di poggio fortificati: i cosiddetti castelli, dove negli anni passati il decremento demografico e la tutela dei versanti hanno garantito il mantenimento e la riconoscibilità dell'impianto storico originario, consentendo oggi interventi di riuso e recupero. Di fatto, dopo i fenomeni di abbandono che li hanno contraddistinti, i centri collinari si connotano oggi

come 'paesaggi lenti' interessati però da fenomeni di mutamento minuti, quali il radicamento di nuove popolazioni e "l'esplorazione di nuovi stili di vita" (Lanzani) accanto a quelli più tradizionali.

### **caratteristiche e dinamiche demografiche**

**La popolazione residente nell'area metropolitana nel 2011 è risultata di circa 415 mila abitanti.** La FUA di Ancona è quella più popolosa, con 221 mila abitanti circa, seguita dalle Fua di Jesi e Senigallia rispettivamente con 67 e 65 mila abitanti circa.

Viene analizzata dapprima la crescita della popolazione residente dell'ambito metropolitano rispetto a quella della Provincia, dell'Italia Centrale e dell'Italia in generale. Negli ultimi tre decenni la popolazione residente nel territorio dell'area vasta ha visto un incremento crescente. In termini decennali l'incremento si è evoluto dall'1,2% nel periodo 1981-1991, al 2,5% nel periodo 1991-2001 e al 6,1% nel periodo 2001-2011. La popolazione dell'area metropolitana ha avuto una tendenza di crescita paragonabile a quella della popolazione provinciale con qualche piccolo scostamento. I tassi di crescita provinciali e di area vasta sino al 2001 sono risultati paragonabili a quelli della popolazione marchigiana, mentre nel periodo successivo 2001-2011 sono risultati superiori di circa 1,0-1,2 punti percentuali in quanto la crescita marchigiana ha avuto un andamento pressoché lineare nei trenta anni mentre le altre hanno avuto una crescita bilineare. L'andamento della popolazione si è discostato significativamente da quello del Centro Italia ed in generale da quello della popolazione Italiana, basti pensare che rispetto al dato della variazione percentuale del periodo 1991/2001, si sono avuti incrementi maggiori rispettivamente del 2,5% e del 2,1%. Invece nel periodo 2001/2011 la variazione della popolazione è risultata inferiore dello 0,8% rispetto a quella del Centro Italia ed è risultata superiore dell'1,6% rispetto a quella dell'Italia.

### **La densità della popolazione residente nel 2011 dell'area Metropolitana è risultata di circa 340 abitanti/Kmq**

Dettagliando la distribuzione della densità della popolazione per le diverse FUAs, si evidenzia che la FUA di Ancona è risultata quella più densamente popolata con circa 513 abitanti/Kmq seguita dalla FUA di Jesi con circa 304 abitanti/Kmq, dalla FUA di Senigallia con circa 242 abitanti/Kmq e dai Comuni esterni alle FUA, complessivamente considerati, con circa 205 abitanti/Kmq.

**Il numero di famiglie residenti nell'area vasta nel 2011 è risultato di circa 173 mila unità.** La FUA di Ancona è quella con maggior numero di famiglie residenti, pari a circa 94 mila, seguita dalle FUA di Jesi e Senigallia con circa 28 e 27 mila famiglie circa.

Viene analizzata dapprima la crescita del numero di famiglie residenti nell'area vasta rispetto a quella della Provincia, dell'Italia Centrale e dell'Italia in generale.

Negli ultimi tre decenni il numero delle famiglie residenti nel territorio dell'Area Vasta ha avuto un incremento fortemente crescente. In termini decennali l'incremento è stato del 6,8% nel periodo 1981-1991, del 13,0% nel periodo 1991-2001 e del 15,6% nel periodo 2001-2011. La crescita percentuale delle famiglie ha superato di gran lunga quella della popolazione basti pensare che nel periodo 2001-2011 si è avuto uno scarto percentuale pari a 15,6 - 6,1=9,5%.

Il numero delle famiglie dell'area vasta ha avuto una tendenza di crescita paragonabile a quello del numero di famiglie a livello provinciale con qualche piccolo scostamento.

I tassi di crescita del numero delle famiglie dell'area vasta sino al 2001 sono risultati paragonabili a quelli del numero delle famiglie marchigiane con piccoli scostamenti, mentre nel periodo successivo 2001-2011 sono risultati superiori di 1,9 punti percentuali.

L'andamento del numero delle famiglie dell'area vasta si è discostato significativamente da quello del centro Italia ed in generale da quello della popolazione Italiana, basti pensare che, rispetto al dato della variazione percentuale del periodo 1991-2001, si sono avuti incrementi maggiori rispettivamente del 3,2% e del 3,4%. Invece nel periodo 2001-2011 la variazione del numero delle famiglie dell'area vasta è risultata inferiore dello 0,2% rispetto a quella del Centro Italia ed è risultata superiore del 2,7% rispetto a quella dell'Italia.

**Il numero delle abitazione nell'area vasta nel 2011 è risultato di circa 194.500 unità.** La FUA di Ancona è quella con la quantità maggiore di abitazioni pari a circa 104 mila seguita dalle FUA di Senigallia e Jesi con circa 33 e 30 mila unità circa.

Viene analizzata dapprima la crescita delle abitazioni nell'area vasta rispetto a quella della Provincia, dell'Italia Centrale e dell'Italia in generale. Negli ultimi tre decenni le crescita delle abitazioni nell'area vasta ha visto un decremento sino al 2001 ed un modesto incremento nel 2011. In particolare la crescita si è evoluta dal 15,1% nel periodo 1981-1991, al 10,5% nel periodo 1991-2001 e al 10,9% nel periodo 2001-2011.

Le abitazioni nell'area vasta hanno avuto una tendenza di crescita superiore a quella della Provincia, dell'Italia Centrale e dell'Italia in generale. I tassi di crescita sino al 1991 sono risultati tutti paragonabili mentre nel periodo successivo si sono diversificati: nel periodo 1991-2001 la crescita delle abitazioni nell'area vasta è risultata superiore di circa 1,4 punti percentuali rispetto a quella della regione e di circa 1,5 punti percentuali rispetto a quella nazionale; nel periodo 2001-2011, la crescita delle abitazioni nell'area vasta è risultata superiore di circa 1,0 punti percentuali rispetto a quella della regione e di circa 4,4 punti percentuali rispetto a quella nazionale.

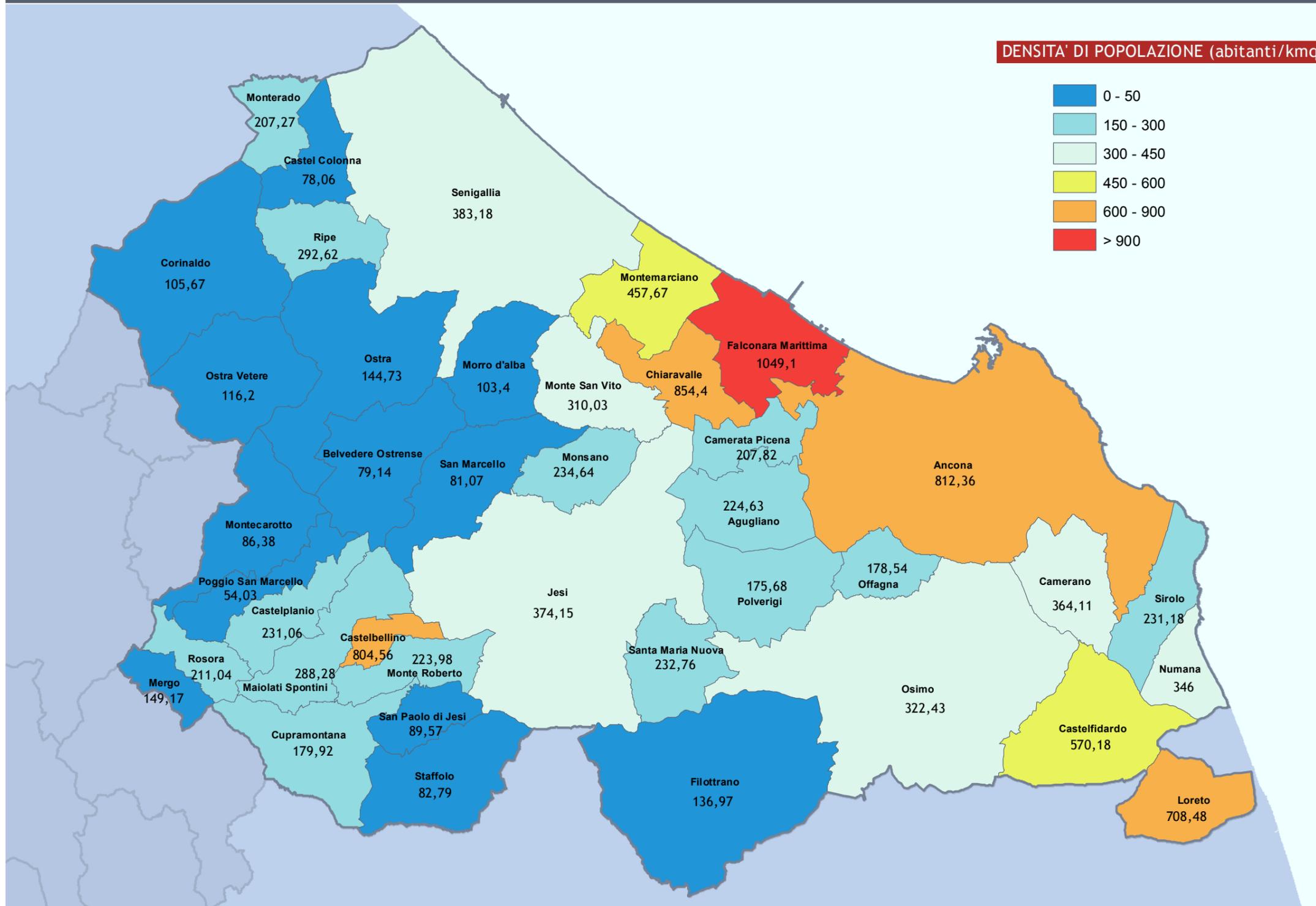
**La densità delle abitazioni nel 2011 dell'area vasta è risultata di circa 159,5 abitazioni/Kmq.**

Vediamo ora nel dettaglio la distribuzione della densità delle abitazioni. La FUA di Ancona è risultata quella con maggiore densità di abitazioni con circa 241 abitazioni/Kmq seguita dalla FUA di Jesi con circa 138 abitazioni/Kmq, dalla FUA di Senigallia con circa 124 abitazioni/Kmq e dai Comuni esterni alle FUA, complessivamente considerati, con circa 89 abitazioni/Kmq.

A partire dal periodo 1991-2001 la crescita del numero delle famiglie ha superato quella del numero delle abitazioni con differenze significative rispettivamente del 2,5% in tale periodo e del 4,7% nel periodo 2001-2011, quindi con un netto incremento. Da notare che nel periodo 1981/1991 la situazione era invertita con un differenza di addirittura -8,3%

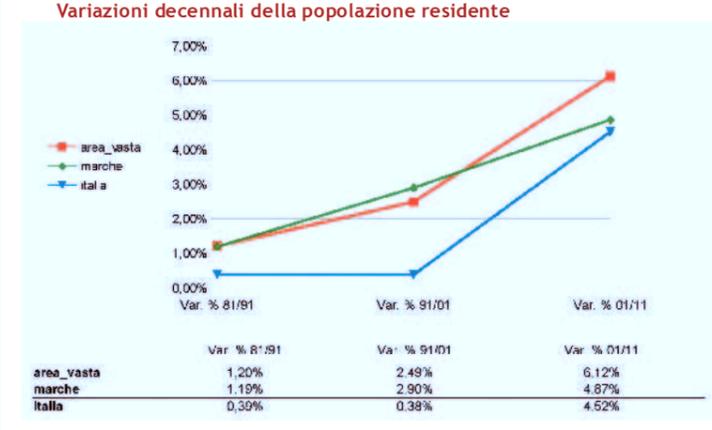
*raffronto tra le crescite del numero delle famiglie e del numero delle abitazioni dell'AV*

# Piano di Sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica

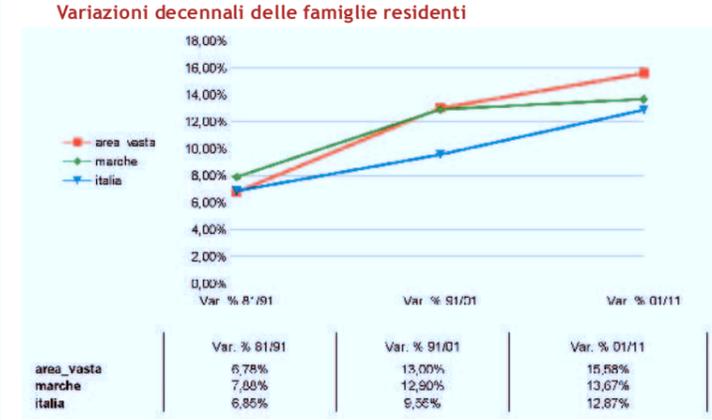


## IL SISTEMA INSEDIATIVO

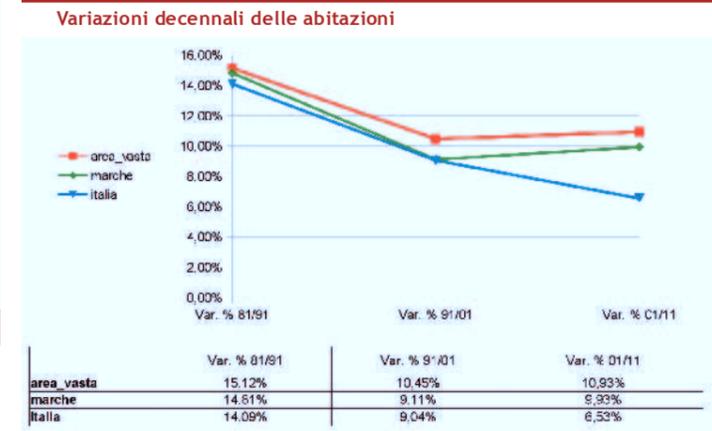
**POPOLAZIONE RESIDENTE (2011) 414.758 res.**



**FAMIGLIE RESIDENTI (2011) 173.207 fam.**

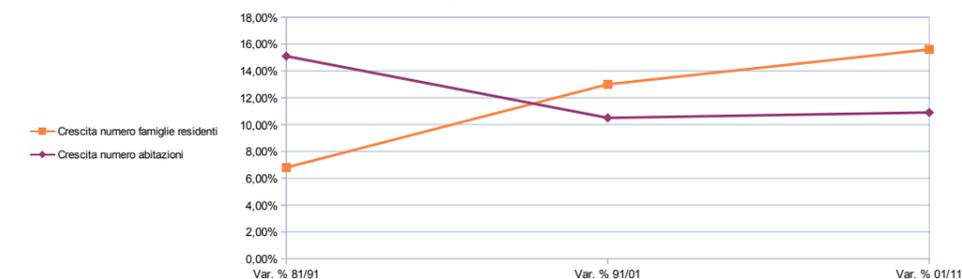


**ABITAZIONI ESISTENTI (2011) 194.504 abit.**



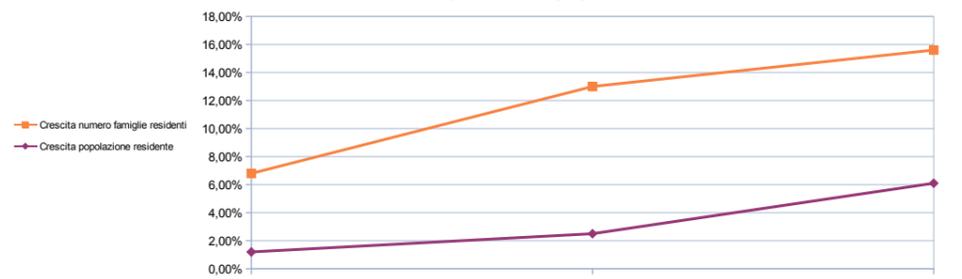
### CONFRONTO CRESCITE ABITAZIONI, FAMIGLIE, POPOLAZIONE

raffronto tra le crescite del numero delle famiglie e del numero delle abitazioni nell' Area Vasta



	Var. % 81/91	Var. % 91/01	Var. % 01/11
Crescita numero famiglie residenti	6,80%	13,00%	15,60%
Crescita numero abitazioni	15,10%	10,50%	10,90%

raffronto tra le crescite del numero delle famiglie e della popolazione residente nell'Area Vasta



	Var. % 81/91	Var. % 91/01	Var. % 01/11
Crescita numero famiglie residenti	6,80%	13,00%	15,60%
Crescita popolazione residente	1,20%	2,50%	6,10%

A partire dal periodo 1991/2001 la crescita del numero delle famiglie residenti all'interno dell'Area Vasta ha superato quella del numero delle abitazioni con differenze significative rispettivamente del 2,5% in tale periodo e del 4,7% nel periodo 2001/2011, quindi con un netto incremento. Da notare che nel periodo 1981/1991 la situazione era invertita con un differenza di addirittura -8,3%. La crescita del numero delle famiglie negli ultimi trenta anni ha sempre superato in maniera consistente quella della popolazione residente. Si è passati da una differenza del 5,6% nel periodo 1981/1991 a quella del 10,5% nel periodo 1991/2001 e nell'ultimo periodo 2001/2011 la differenza si è portata al 9,5%.

	Var % 81-91	Var % 91-01	Var % 01-11
<b>Crescita numero famiglie residenti</b>	6,8	13,0	15,6
<b>Crescita numero abitazioni</b>	15,1	10,5	10,9
<b>Differenza</b>	-8,3	2,5	4,7

La crescita del numero delle famiglie negli ultimi trenta anni ha sempre superato in maniera consistente quella della popolazione residente. Si è passati da una differenza del 5,6% nel periodo 1981/1991 a quella del 10,5% nel periodo 1991/2001 e nell'ultimo periodo 2001/2011 la differenza si è portata al 9,5%.

*raffronto tra le crescite del numero delle famiglie e della popolazione residente all'interno dell'AV*

	Var % 81-91	Var % 91-01	Var % 01-11
<b>Crescita numero famiglie residenti</b>	6,8	13,0	15,6
<b>Crescita popolazione resid.</b>	1,2	2,5	6,1
<b>Differenza</b>	5,6	10,5	9,5

## **2.b2 Sistema ecologico ambientale**

L'area vasta in esame si caratterizza per una morfologia che ricalca quella dell'intera Regione: sistemi vallivi perpendicolari alla costa che nella parte mediana attraversano un ambito prevalentemente collinare. L'asta fluviale più importante dell'area è quella del fiume Esino, a nord si trovano i bacini minori del Misa-Nevola, a sud quelli dell'Aspio-Musone, tutti quanti caratterizzati da pianure alluvionali più o meno ampie che confluiscono in una ristretta fascia costiera, che si estende per circa 60 km di lunghezza con una morfologia per lo più pianeggiante, ad eccezione del rilievo litoraneo del Monte Conero e della Falesia a sud di Ancona. In questo sistema morfologico a pettine, gli elementi riconosciuti come nodi della Rete Ecologica sono: il Parco Naturale Regionale del Monte Conero (kmq 59,83), la riserva naturale regionale di Ripa Bianca (kmq 3,11), le sette aree che compongono la rete Natura 2000 (due Zone di Protezione Speciale – Ripa Bianca kmq 1,40 e Monte Conero kmq 17,68 – e cinque Siti di Importanza Comunitaria – Costa tra Ancona e Portonovo kmq 1,68, Portonovo e Falesia Calcarea kmq 1,32, Monte Conero kmq 11,41, Selva di Castelfidardo kmq 0,55 e Fiumesino in località Ripabianca kmq 1,40) e sei aree floristiche protette ai sensi della Legge Regionale 72/1974 (Selva di Montedoro kmq 0,06, Monte Conero kmq 10,61, Selve di Gallignano kmq 0,33 e di Castelfidardo kmq 0,37, Bosco dei Monaci Bianchi kmq 0,31, boschetti collinari presso il fiume Musone kmq 0,69).

Le letture del sistema ambientale dell'ambito, già svolte dalla Regione Marche e dalla Provincia di Ancona nell'ambito delle attività di redazione e/o aggiornamento della propria pianificazione di livello territoriale (PPAR, Rete Ecologica Marche\_REM, PTC provinciale), identificano, da una parte, i tratti comuni ed identitari del sistema complessivo dell'Area Vasta, e contemporaneamente evidenziano la presenza al suo

interno di alcuni paradigmi territoriali funzionali ad una interpretazione articolata delle sue caratteristiche fisiche ed ecosistemiche.

Riguardo ai caratteri identitari del complesso dell'Area Vasta, si richiamano infatti i concetti di “forte impatto della contemporaneità” e quello di “urbanizzazione con caratteristiche metropolitane” che le letture per il nuovo Piano Paesaggistico applicano al “MACRO-AMBITO D – LE MARCHE CENTRALI DELL'ANCONETANO”, che si sovrappone quasi integralmente al territorio dell'area vasta; d'altra parte le “unità ecosistemiche” della REM e le “fasce di continuità naturalistica” individuate dal PTC disegnano nell'Area Metropolitana una rete ininterrotta di aree (per una superficie complessiva di kmq 392,14, pari al 31,8% della superficie dell'intero ambito) in cui l'assenza o la rarefazione degli insediamenti determina la condizione necessaria e sufficiente per la conservazione o il ripristino dei corridoi ecologici e per la difesa della biodiversità.

Viene di fatto confermata, quindi, l'identità dell'Area Metropolitana come “città diffusa”, con caratteri anche metropolitani, fortemente integrata con una griglia, più o meno solida e pressoché ininterrotta, di “riserve di naturalità” effettive o potenziali.

Riguardo alla individuazione di paradigmi interpretativi attraverso i quali articolare la lettura delle peculiarità territoriali interne al sistema, le analisi svolte per l'adeguamento al PPAR portano alla individuazione del **sistema della costa** (leggi “città della costa”), fortemente caratterizzato da fenomeni insediativi e di infrastrutturazione, e del sistema del **paesaggio agrario** (leggi “campagna urbana”) come forte tratto identitario dell'intera area, nonché delle **polarità urbane** principali di Ancona, Jesi, Senigallia e Osimo, centri “pivot” dei sub-ambiti in cui viene articolato il MACROAMBITO di riferimento (ovvero l'unità di paesaggio introdotta dal PPR riconoscibile per caratteri morfologici e socioeconomici).

L'interpretazione paesaggistica regionale si spinge infine ad individuare nel sistema “Baraccola-Valle dell'Aspio” e in quello della “Bassa Vallesina” due significative forme di “città nuova”, l'una con carattere tendenzialmente multipolare, l'altra con un carattere lineare.

A conferma sostanziale delle suddette chiavi interpretative, le politiche di programmazione introdotte a suo tempo dal PTC e più recentemente dalle Unità Ecologico Funzionali\_UEF della REM, articolano gli obiettivi di valorizzazione dell'armatura ambientale tra:

- sistema/i costiero/i (Senigallia, Ancona, Conero),
- sistemi di fondovalle con forte sviluppo insediativo e infrastrutturale” (Esino e Musone-Aspio)
- sistema/i collinare/i dell'entroterra.

La sintetica rassegna delle progettualità locali sviluppate negli ultimi anni per la valorizzazione ed il rafforzamento dell'armatura ambientale evidenzia la particolare attenzione progettuale del territorio verso i 4 paradigmi territoriali delineati dal sistema insediativo che di fatto si riconoscono nella struttura morfologia del territorio: i 3 sistemi vallivi (Esino, Aspio-Musone a sud, Misa a nord) e il sistema costiero (attraverso la potenziale saldatura ecologica tra il Parco Litoraneo di Senigallia, il Parco Fluviale dell'Esino e il sistema della “Cometa Verde di Ancona” che arriva fino al parco del Conero).



**Rete Natura 2000**

-  Aree S.I.C
-  Aree Z.P.S
-  Aree Floristiche (LR 52/74)
-  Aree naturali protette (L394/91 - LR 15/94)
-  PTC - fasce della continuità naturalistica
-  matrice ecologica
-  matrice urbana
-  corridoi fluviali
-  aree di contatto tra i sistemi naturali terrestri e marino

**R.E.M.**

-  matrice agricola (>75%) con presenza di vegetazione naturale (>5%)
-  matrice agricola (>5%) con scarsa presenza di vegetazione naturale (>5%)
-  ba, matrice agricola (>50%) con presenza significativa di vegetazione naturale (>20%)
-  fondovalle coltivati (agricolo >50%) con caratteri rurali (sup. artificiali <20%)
-  matrice urbana (sup. artificiali >50%)

Sovrapposti ad una griglia più o meno solida e pressoché ininterrotta di «riserve di naturalità diffusa» che interessano il territorio agricolo, gli elementi portanti dell'armatura ecologica dell'Area Vasta sono costituiti dalle due aree naturali protette del Parco del Conero e dell'Oasi di Ripabianca, il cui valore naturalistico è reso ancora più intenso dalla presenza al loro interno di Aree S.I.C. e Z.P.S. della Rete Natura 2000, dalle numerose Aree Floristiche presenti sul territorio, dai corridoi fluviali del Cesano, Misa- Nevola, Esino ed Aspio-Musone, e da un sistema naturale costiero dal carattere discontinuo, dove il contatto tra i sistemi naturali terrestri e marino assume caratteristiche di intermittenza (a seguito dell'alternarsi della matrice ecologica e della matrice urbana sul fronte mare), salvo che nel tratto costiero innessato dal Parco del Conero.

### 2.b3 sistema infrastrutturale

L'Area Metropolitana Medio Adriatica risulta caratterizzata da una dotazione infrastrutturale in grado di servire efficacemente tutte le modalità di trasporto merci e persone (gomma, ferro, aria, mare) e permettere una agevole e veloce connessione tra le aree urbane di costa e gli ambiti vallivi e medio collinari interni.

La localizzazione intensiva nell'Area Metropolitana di una arteria autostradale strategica (A14), di un telaio viabilistico territoriale e ferroviario con direttrici nord-sud ed est-ovest, di 3 piastre multivettoriali (porto-aeroporto ed interporto), consente all'intera provincia di Ancona il riconoscimento di territorio ad alta dotazione infrastrutturale: secondo gli studi dell'Istituto Tagliacarne e della Banca d'Italia, difatti, il territorio provinciale si colloca all'11° posto della graduatoria nazionale fondata sull'indice sintetico di dotazione infrastrutturale, e addirittura al 4° posto se la dotazione infrastrutturale è basata esclusivamente sui tempi di trasporto per gli autoveicoli.

L'importanza di questa concentrazione all'interno della più complessa armatura del sistema-paese viene di fatto sostenuta all'interno del Quadro Strategico Nazionale attraverso il riconoscimento del complesso multipolare Ancona-Jesi-Falconara come caposaldo del territorio -snodo della Piattaforma Strategica Nazionale Tirreno-Adriatico.

In merito alla costituzione fisica del telaio infrastrutturale, la rete ferroviaria risulta costituita da due linee principali:

- la **linea Bologna-Lecce** (direttrice Adriatica) , che collega le importanti portualità meridionali (Taranto, Gioia Tauro) e l'intero mezzogiorno adriatico con il nord Italia e l'Europa continentale,
- la **linea Orte-Falconara** che rappresenta l'asse portante del sistema ferroviario umbro-marchigiano ed assicura il collegamento tra la dorsale Milano-Roma e la linea adriatica.

Sulla rete, gestita interamente da Trenitalia, sono in corso importanti realizzazioni quali l'adeguamento di sagoma della galleria Cattolica (linea adriatica) nonchè il raccordo diretto tra direttrice nord-sud e la linea romana (nodo di Falconara); alcuni interventi all'Interporto di Jesi ed al Porto di Ancona consentiranno lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma e ferro-nave, oltre che migliorare la velocità commerciale, la sicurezza e l'offerta del trasporto su ferro. E' importante evidenziare che il Gruppo Ferrovie dello Stato considera la tratta adriatica fino ad Ancona come "servizio a mercato", categoria riconosciuta a segmenti di linea che non necessitano dell'erogazione di contributi da parte dello Stato; tale caratteristica è supportata a livello europeo dall'appartenenza della linea Bologna-Ancona al cosiddetto "Core network" delle Reti TEN-T.

La viabilità di rango nazionale è incentrata sull'**Autostrada A14**, infrastruttura di connessione nord-sud, oggetto di recente potenziamento attraverso la costruzione della 3° corsia lungo il tratto marchigiano. Lungo il percorso di attraversamento dell'ambito metropolitano sono localizzati attualmente 4 caselli (Loreto, Ancona Sud, Ancona Nord, Senigallia) a cui si è recentemente aggiunta la nuova porta d'accesso/uscita di Marina di Montemarçiano ed in futuro si aggiungerà l'Uscita Ovest diretta al Porto di Ancona.

La **ss16 Adriatica**, parallela alla linea ferroviaria costiera, attraversa i centri abitati della costa e nel corso degli anni ha assunto il ruolo di strada urbana, divenendo di fatto la spina del complesso e diversificato sistema insediativo che dalla bassa valle del Musone attraversa la pianura dell'Aspio fino a riconnettersi ai territori costieri a nord dell'Esino. E' previsto un raddoppio a 4 corsie dell'attuale variante da Falconara alla area della Baraccola di Ancona.

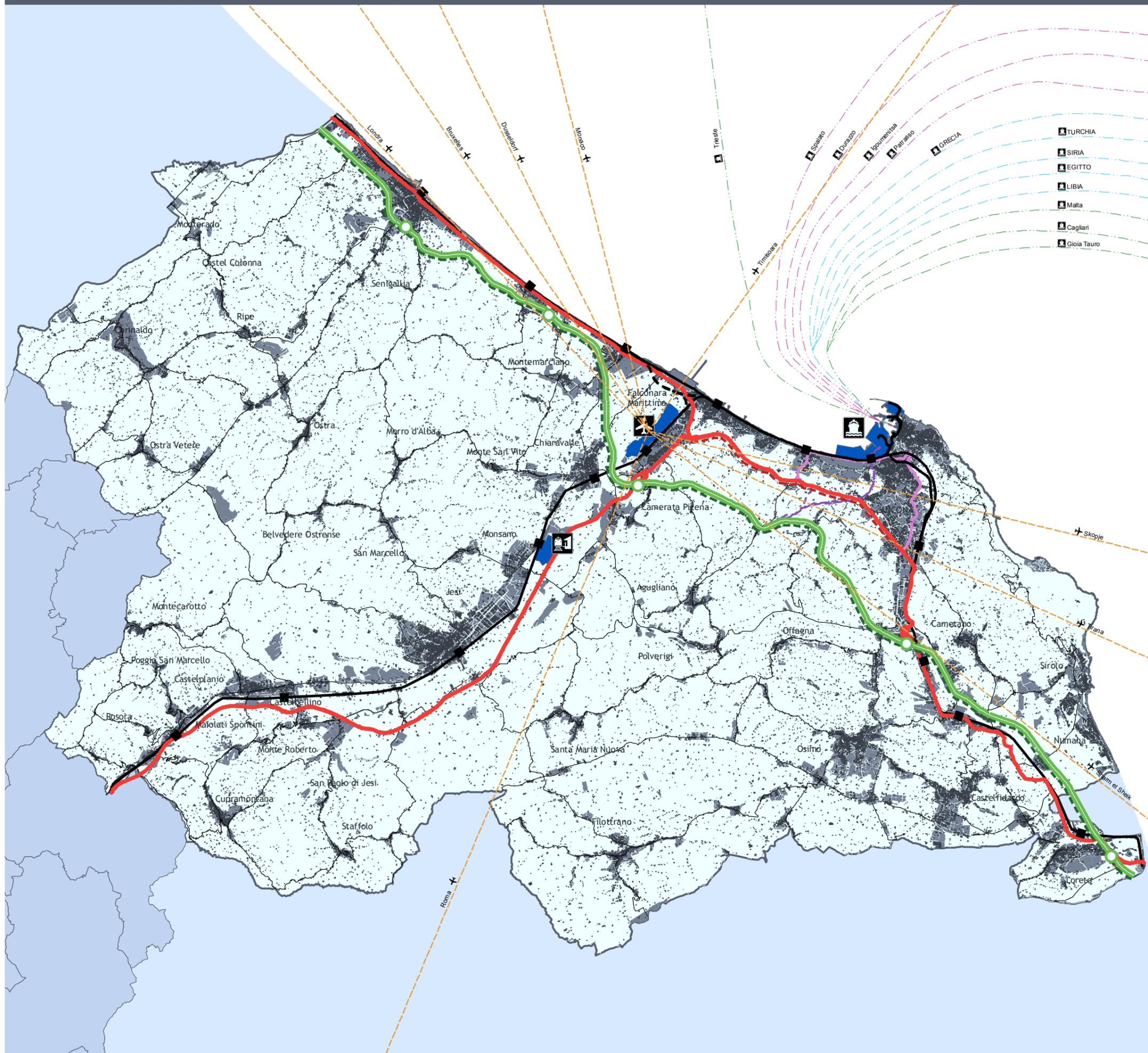
Il telaio della viabilità su gomma individua nella **ss76 Vallesina** un importante asse di connessione del territorio costiero marchigiano con le aree umbre; questa arteria stradale è parte del più ambizioso progetto di viabilità denominato Quadrilatero Umbria Marche, telaio connettivo e di sviluppo che relazionerà l'asse Perugia-Ancona con l'asse Foligno-Civitanova. La ss76 rappresenta l'infrastruttura di supporto dei diversi centri urbani e delle consistenti piastre industriali ed infrastrutturali localizzati lungo la valle dell'Esino (l'area produttiva di Jesi, l'Aeroporto "Sanzio" e l'Interporto delle Marche)

L'**Interporto Marche** ha una estensione totale di 101 ettari, di cui circa 54 risultano ad oggi completamente infrastrutturati ed operativi sotto la diretta gestione della omonima società; l'infrastruttura è dotata di 100.000 mq di magazzini dotati di 215.000 mq di piazzali pertinenziali. Nella struttura, connessa alla linea fs Orte-Falconara, sono presenti 6 binari di lunghezza pari a 500 m (corrispondente alla dimensione massima del treno ricevibile) con limiti di carico equiparabili alle categorie D4 (massa per asse di 22,5 tonn e massa per metro corrente di 8 tonn). Presso la struttura è presente un desk dell'Agenzia delle Dogane nonché un Servizio federale Doganale Russo. Nel novembre 2013 l'interporto è stato inserito tra gli snodi centrali della Rete TEN-T.

Il **porto di Ancona** è classificato nella 2° categoria, 1° classe dei porti marittimi nazionali, è inserito tra i 24 scali di interesse nazionale ed è parte della Rete TEN-T "Core" in qualità di terminale marittimo del Corridoio Paneuropeo Helsinki-Valetta. L'area portuale si estende su circa 70 ettari ed è dotata di uno specchio acqueo pari a circa 700.000 mq, servito da 26 accosti per un totale di circa 4.300 m lineari di banchine dotate di un pescaggio di 12,5 m.

Nel 2012 sono state movimentate complessivamente nel porto di Ancona 7.951.818 tonnellate di merci, le navi in transito sono state 4.355, le merci su tir e trailer hanno raggiunto le 2.231.882 tonnellate; particolarmente significativa è la performance dei Teu in transito che nel 2012 ha raggiunto le 142.213 unità. Altrettanto importante è il dato riguardante il transito di veicoli: il 2012 ha visto un movimentazione di auto pari a circa 213.000 mezzi, a 129.000 TIR e 11.000 trailer, per la stragrande maggioranza tutti diretti verso la Grecia, ciò a conferma dell'importante ruolo di porta di ingresso/uscita di merci e persone dall'area medio-orientale all'Europa continentale. Croazia e Grecia risultano le rotte preponderanti dell'oltre milione di passeggeri (1.062.383), mentre la presenza di crocieristi si attesta attorno alle 110.000 unità. Sono attivi dei collegamenti feeder con Trieste, Malta, Cagliari e Gioia Tauro, delle linee intramed verso Grecia, Turchia, Siria, Egitto e Libia e delle tratte ro-pax verso Spalato, Durazzo, Igoumenitsa e Patrasso. Presso lo scalo operano alcuni tra i maggiori operatori dello shipping e della logistica mondiale quali Evergreen, Maersk, MSC, Coscon, Hapag Lloyd.

Attualmente è in corso di realizzazione la **Banchina Lineare**, la cui lunghezza complessiva pari a 950 metri ed il cui spazio retrostante di circa 20 ettari, permetterà un incremento della capacità portuale fino ai 350-



## IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE



L'Italia risulta attraversata da 4 corridoi strategici della rete primaria TEN-T, struttura portante dei trasporti multimodali del mercato europeo; all'interno di questo complesso telaio transnazionale, la tratta ferroviaria Bologna-Ancona ed il porto dorico fungono da terminali di una proposta di direttrice prioritaria rappresentando, quindi, un potenziale punto di accesso continentale per flussi di merci e persone.

### Legenda

- piastre infrastrutturali**
- Interporto jesi
  - Aeroporto di Falconara
  - Porto di Ancona
- telaio infrastrutturale esistente**
- linea ferroviaria
  - autostrada A14
  - viabilità statale (SS16 - SS76)
  - collegamento dalla viabilità locale/viabilità statale
  - viabilità provinciale
  - collegamenti aerei
  - collegamenti navali (Feeder)
  - collegamenti navali (Intramed)
  - collegamenti navali (Ro-Pax)
  - stazioni e fermate ferroviarie
  - caselli autostradali
- telaio infrastrutturale di progetto**
- bypass ferroviario
  - tracciato di progetto uscita ovest
  - autostrada A14 - terza corsia (in corso di realizzazione)
  - Raddoppio strada statale (SS16)
  - aree urbanizzate/urbanizzabili
  - aree agricole

Osservando la rappresentazione del sistema infrastrutturale d'Area Vasta, risulta evidente la stretta concentrazione in un raggio di pochi chilometri di porto-interporto e aeroporto. A supporto di tale densità, il telaio ferroviario funge, insieme alla viabilità statale, da armatura connettiva capace di dirottare merci e persone in maniera multidirezionale (nord-sud/est-ovest). La viabilità autostradale serve efficacemente i tessuti insediativi costieri e la parte bassa della vallesina attraverso 5 caselli, mentre il reticolo secondario della viabilità provinciale innerva i territori meno densi.

400.000 Teus; fortemente propedeutica a tale opera marittima è la cosiddetta **Uscita a Ovest**, collegamento viario dedicato tra il porto di Ancona e la grande viabilità (SS16 e A14). Sul fronte dell'offerta intermodale, la capacità di movimentazione dei treni è aumentata grazie alla recente realizzazione del nuovo raccordo a doppio binario dalla stazione di Ancona Centrale alla cosiddetta Nuova Darsena.

**L'aeroporto Raffaello Sanzio**, localizzato nel territorio amministrativo del comune di Falconara Marittima, è un Aeroporto Militare aperto al traffico civile. Occupa un sedime di 194 ha, è operativo 24 ore/die e le caratteristiche della pista di volo (lunghezza 2962 metri e larghezza di 45metri) lo rendono idoneo alla quasi totalità degli aeromobili. La superficie complessiva destinata alla movimentazione e allo stazionamento degli aeromobili è pari a 52.780 mq, di cui 43.690 mq destinati all'Aviazione Commerciale, ed i restanti 9.090 mq destinati all'Aviazione Generale ed agli elicotteri. Il traffico passeggeri ha registrato nel 2012 circa 565.000 transiti collegando le Marche con le principali metropoli europee tra cui Monaco, Londra, Bruxelles e Stoccolma, nonché con importanti località italiane quali Milano, Roma e Palermo. Sul fronte dell'offerta CARGO, l'aeroporto è utilizzato come base dagli operatori DHL, FedEx e UPS; nel 2012 sono state movimentate oltre 6.000 tonnellate di merci risultando il 12° scalo nazionale per peso di movimentazioni ed il 5° per tasso di crescita.

In ragione della posizione geografica strategica e delle buone prestazioni sui traffici, l'aeroporto Sanzio è stato inserito tra i 31 nodi di interesse nazionale che costituiranno l'ossatura strategica su cui fondare lo sviluppo nei prossimi anni.

#### 2.b4 sistema produttivo

Negli ultimi dieci anni il tessuto imprenditoriale del sistema dell'Area Metropolitana Medio Adriatica si è progressivamente trasformato confermando la tendenza alla terziarizzazione che caratterizza le economie industrializzate. I settori tradizionali (agricoltura, commercio, industria manifatturiera e costruzioni) continuano ad essere comunque la forza trainante dell'economia locale, ma il loro peso in termini di numerosità delle imprese si è fortemente ridimensionato.

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%; dal confronto con la ripartizione nazionale (rispettivamente 73,2% e 18,8%) emerge la particolare vocazione industriale della provincia di Ancona ed in particolare del sistema territoriale Ancona-Jesi.

Nei comuni che compongono il sistema dell'Area Metropolitana Medio Adriatica sono registrate oltre 40 mila imprese nel 2012, di cui il 50% circa gravitano nell'area di riferimento del capoluogo. Complessivamente nell'area vasta si concentra una quota particolarmente elevata delle imprese manifatturiere regionali di maggiori dimensioni operative, circa 3.700 imprese manifatturiere, corrispondenti al 17,6% delle imprese manifatturiere della regione (circa 21mila). Le imprese considerate nella "Classifica delle principali imprese manifatturiere marchigiane del 2011" sono 252 e di esse 90 (pari al 35,7%) hanno sede nei comuni dell'ambito indagato.

L'evoluzione del tessuto imprenditoriale è stata accompagnata da uno sviluppo degli insediamenti produttivi che nel tempo ha visto il progressivo abbandono dell'ambito urbano consolidato e la sempre più massiccia localizzazione nelle aree di fondovalle della rete dei corsi d'acqua principali, Aspio, Esino e Musone. Lo sviluppo delle aree produttive affidate alla pianificazione comunale è stata negli anni accompagnata dalla nascita di consorzi ed iniziative di coordinamento (consorzi ZIPA e aree PIP, non ultime le sperimentazione in corso per zone APEA nella Vallesina, sulla base della LR 16/2005). Gli indirizzi del PTC Provinciale (vigente dal 2003) hanno incentivato la localizzazione razionale di aree produttive intercomunali orientata verso uno sviluppo razionale delle aree destinate alla produzione ed al contenimento dei fenomeni di elevata diffusione ed autodeterminazione insediativa comunale. Tale processo è stato favorito nel tempo da un costante potenziamento del sistema infrastrutturale di scala locale e territoriale lungo le principali direttrici regionali e nazionali (Statale Adriatica, SS76 e A14)

Queste politiche hanno permesso il radicamento e l'evoluzione nel tempo delle piattaforme produttive lungo assi e corridoi territoriali principali: passando dalla produzione pesante dei semilavorati meccanici e lavorazioni chimiche e petrolchimiche (anni '50-'70), alla produzione di servizi e prodotti ad alto valore aggiunto (anni 80'-2000), per arrivare (nell'attuale terza fase di rinnovamento delle piattaforme produttive) a produzioni di componentistica hi-tech, servizi direzionali e spazi commerciali di rango regionale.

All'interno del sistema dell'Area Metropolitana Medio Adriatica possono essere riconosciuti tre macro ambiti principali di localizzazione delle aree produttive:

- 1 Un primo macro ambito di riconoscibilità insediativa delle aree produttive è quello legato allo spazio della costa, lungo la ferrovia litoranea nord sud e la statale 16 tra Senigallia ed Ancona. Luogo primogeno della crescita insediativa, la costa ha ospitato la prima generazione dei grandi recinti specializzati delle lavorazioni pesanti, oggi in prevalenza dismessi ed in attesa di bonifica (come l'area Montedison a Falconara Marittima o l'area Angelini ad Ancona) o in fase riconversione residenziale, terziaria e commerciale (ad esempio Area stabilimento Fiat ad Ancona, Area SACELIT a Senigallia) ovvero ancora attive, come l'area della raffineria API a Falconara e le aree produttive del Porto di Ancona, che pongono particolari criticità ambientali di convivenza con le circostanti aree residenziali, ma che rappresentano al contempo importanti bacini di occupazione per il territorio. Il lungo percorso della riconversione e della terziarizzazione che caratterizza questi spazi produttivi della città della costa assume connotati differenti all'interno dell'area portuale di Ancona. Il porto rappresenta una eccellenza territoriale e nazionale nella produzione di yacht e mega yacht e ospita importanti basi cantieristiche, come CNR e Fincantieri (attualmente in contrazione), terminal traghetti e croceristici, oltre ad aziende di servizio al settore nautico. Ancona rappresenta anche il primo porto delle Marche per flotta pescherecci e prodotti della pesca.
- 2 Il sistema produttivo lungo la valle dell'Esino si caratterizza per una spiccata presenza di imprese nel settore della meccanica, degli stampi a servizio della filiera del "distretto del Bianco" dell'area Fabrianese. Oggi il sistema è in fase di evoluzione verso la produzione di componentistica ad alto contenuto tecnologico (domotica) e alla ricerca di innovazione, attraverso l'integrazione con Università e centri di ricerca dell'area vasta, anche attraverso forme sperimentali di incubatori di

## IL SISTEMA PRODUTTIVO E DEI DISTRETTI INDUSTRIALI

### Localizzazione delle aree produttive

Mosaico dei piani regolatori

-  Zone produttive di completamento
-  Zone produttive di espansione
-  Altre zone tessuto omogeneo

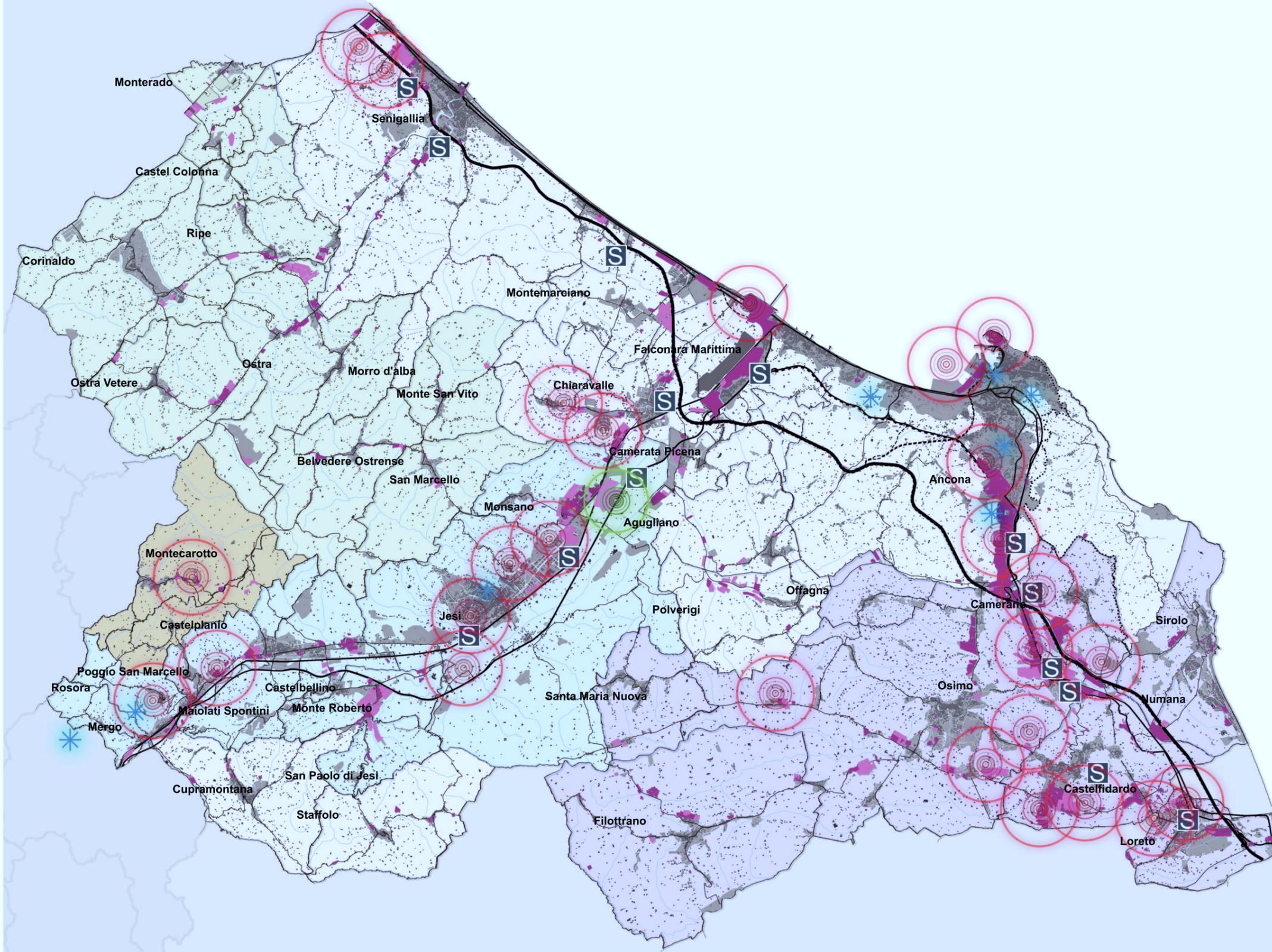
### Limiti distrettuali e classe di specializzazione

L.R. 28 Ottobre 2003 n. 20 "Testo Unico delle norme in materia industriale, artigiana e dei servizi alla produzione"

-  nessuna specializzazione prevalente
-  Tessile abbigliamento
-  Meccanica
-  Pelli, cuoio, calzature
-  Altre industrie, gioco, etc  
(distretto plurisettoriale, COICO, D.G.P Anconan.149/2000)

### eccellenze produttive

-  medie e grandi imprese  
Fonte: Fondazione A. Merloni (2012)  
Classifica delle principali imprese marchigiane
-  Area APEA sperimentale L.R. 16/2005
-  fabbriche di conoscenza-  
centri di ricerca/ Università
-  Centri commerciali e grandi strutture di vendita



Nei comuni che compongono il sistema dell'Area Vasta sono registrate oltre 40 mila imprese nel 2012, di cui il 50% circa gravitano nell'area di riferimento del capoluogo. Complessivamente nell'Area Vasta Ancona-Jesi si concentra una quota particolarmente elevata delle imprese manifatturiere regionali di maggiori dimensioni operative, circa 3.700 imprese manifatturiere, corrispondenti al 17,6% delle imprese manifatturiere della regione. All'interno dell'Area Vasta è presente un tessuto imprenditoriale locale di eccellenza e con specializzazioni produttive diversificate: Meccanica, Apparecchi elettrici ed elettronici, Chimica e farmaceutica, Alimentari e Nautica. In generale un elemento di competitività del sistema produttivo dell'area vasta è dato dalla plurisettorialità dei campi produttivi e dalla presenza di imprese di rango differente.

Buone performance delle piccole imprese e del tessuto artigianale locale;  
Forte caratterizzazione nel settore dell'alta tecnologia per le piccole medie imprese;  
Presenza di prodotti tipici enologici di eccellenza;  
Localizzazione nel territorio di marchi internazionali e di grandi strutture del commercio di richiamo regionale;  
Buoni livelli di integrazione tra imprese locali e strutture di formazione e ricerca, fabbriche di conoscenza.

impresa e nuovi brevetti. Il ruolo produttivo di Jesi, cresciuto nel tempo, ha indirizzato insieme al proprio sviluppo insediativo anche quello dei comuni più piccoli della valle, concentrando le azioni localizzative degli insediamenti verso un consolidamento della piattaforma produttiva nella piana di fondovalle in corrispondenza del fascio infrastrutturale della SS 76 e della linea Ferroviaria di connessione Ancona-Roma.

3 Un terzo ambito produttivo identificabile nell'area vasta è quello (vocazionalmente differente per modalità insediative, natura delle imprese e distribuzione territoriale) di Ancona sud e del sistema multipolare delle valli dell'Aspio e del Musone. Quest'ambito produttivo trova forza nella presenza di importanti nodi infrastrutturali di collegamento viario (svincolo autostradale, la variante della SS 16 e raddoppio con innesto nell'asse nord-sud) sviluppati lungo il fondo valle.

Le zone produttive ancorate all'insediamento urbano lineare della zona Baraccola di Ancona sud, innestata nel nodo tra la variante statale 16 e l'asse attrezzato nord-sud, si sviluppano progressivamente in maniera più frammentata, sfilacciata ma cadenzata, lungo le infrastrutture ed i crinali, attraverso progressivi processi insediativi di "coalescenza territoriale" sovramunicipali, tra i poli di Camerano, Osimo, Castelfidardo Numana e Loreto. Questo sistema produttivo, già identificato come parte del più ampio "distretto polisettoriale" (14 comuni delle provincie di Ancona e Macerata), si caratterizza per la presenza di una forte mixité industriale (prevalentemente componentistica e semilavorati) e per la crescente vocazionalità commerciale e funzionale, come principale elemento dinamico di attrazione localizzativa legato a grandi brand internazionali, outlet commerciali e shopping mall a scala Regionale (21 le grandi strutture di vendita nella provincia di Ancona su 48 presenti in tutta la Regione, 106.437 mq di vendita su 254.744 delle Marche). Oltre un quarto delle imprese registrate appartiene al settore del commercio e, più in generale, il terziario assorbe il 56% dei soggetti che compongono il tessuto economico dell'area.

A fianco del sistema delle grandi placche produttive dei distretti industriali in via di terziarizzazione per servizi, turismo e commercio, un ruolo particolarmente dinamico viene svolto dalle imprese artigiane, che in Italia rappresentano il 23,6% delle imprese registrate presso le Camere di commercio; questa quota sale al 26,3% nei 40 Comuni dell'Area Metropolitana, con i picchi della zona di Senigallia e Jesi. Oltre al sistema delle piccole medie imprese, sono presenti aziende agricole a titolo individuale/ familiare per la produzione ortofrutticola ed enologica di particolare eccellenza. Questo sistema produttivo diffuso, prevalente (rispetto al manifatturiero) nei comuni medio collinari del Senigalliese e dell'area Jesi-Ancona, è fortemente correlato a modelli insediativi storici del territorio ed è in crescente integrazione con programmi di ricettività turistica (riferiti a risorse paesistico- ambientali e turismo balneare), tanto da rappresentare la prima forma di occupazione in molti comuni del sistema medio collinare e della costa del Conero (Sirolo, Numana).

## 2.b5 sistema culturale e turistico

### **dotazione di risorse culturali, istituti culturali, luoghi della formazione**

La rappresentazione del sistema culturale e turistico restituisce un quadro complesso e fortemente integrato sia con il sistema ambientale, con il quale condivide le tematiche legate al paesaggio, sia con quello produttivo, in quanto costituisce un possibile paradigma di sviluppo per i territori culturalmente orientati. L'ambito dell'Area Metropolitana rappresenta una porzione territoriale significativa, sia rispetto alla dotazione di beni culturali e paesaggistici, che rispetto alle dinamiche di domanda e offerta legate al settore turistico, ma più in generale all'intero settore dell'industria culturale. La mappatura di partenza, redatta sulla base delle rilevazioni assunte dal Piano Paesistico Ambientale Regionale\_PPAR entrato in vigore nel 1990, sovrappone tematismi inerenti al patrimonio culturale (centri e nuclei storici, aree archeologiche, centuriazioni, strade consolari, manufatti storici extraurbani) e al patrimonio paesaggistico (aree di eccezionale e rilevante valore, paesaggio agrario di interesse storico ambientale). La caratteristica, anche visiva, 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.

Relativamente alla dotazione di risorse culturali, all'interno dell'ambito provinciale (rapportabile quindi a quello dell'area metropolitana) sono stati individuati circa 5.000 Beni Architettonici, che rappresentano il 25% del patrimonio dell'intero patrimonio regionale, articolati in: 132 edifici industriali o comunque riferiti a funzioni di tipo produttivo, 343 architetture militari, 499 edifici pubblici, 1.145 architetture religiose, 3.076 edifici residenziali, 187 fra ponti, mulini e altri manufatti, e 19 giardini storici.

A questa dotazione si aggiungono gli oltre 27.000 beni mobili articolati in beni demoantropologici, fotografici, opere d'arte, disegni, stampe, strumenti musicali etc, che rappresentano il 23% del patrimonio dell'Intera Regione (fonte SIRPAC Regione Marche 2010).

In questo quadro estremamente sintetico, va evidenziato il tema dell'archeologia industriale presente all'interno dell'ambito con 23 edifici pari al 35% dell'intera Regione, alcuni dei quali costituiscono, per ubicazione e caratteristiche architettoniche, esempi di rilevante valore e occasioni di specifica riconversione per l'industria culturale.

Passando dal censimento dei beni a quello degli istituti culturali attrattori di socialità, ovvero musei, biblioteche e teatri, all'interno dell'ambito sono presenti 49 fra musei e raccolte museali che rappresentano il 12% dei 397 dell'intera Regione, ulteriormente articolati in 26 musei d'arte, 11 raccolte archeologiche, etnografiche e antropologiche, 5 musei tecnici, di storia, scienze naturali e 7 raccolte specializzate. Nell'ambito dei musei due ulteriori indicatori significativi sono: il primo relativo alla proprietà degli istituti culturali, che, prendendo in considerazione un dato riferito all'intera provincia di Ancona (e quindi parametrabile rispetto all'ambito di Area Metropolitana), indica il 72% degli istituti di proprietà pubblica, il 12% privata e il 16% di proprietà di un ente ecclesiastico; il secondo relativo all'organizzazione delle strutture in "reti", che indica come nell'ambito di area vasta siano presenti l'Associazione del Sistema Museale della Provincia di Ancona e la Rete museale urbana della città di Senigallia, che, a scala e con modalità differenti, rappresentano una evoluzione rispetto alle strutture tradizionali e costituiscono un innegabile valore aggiunto per l'intero sistema museale.

## IL SISTEMA CULTURALE

### DOTAZIONE RISORSE CULTURALI

#### 1 PPAR

##### SOTTOSISTEMA BENI STORICO CULTURALI

- Centro storico
- Nucleo storico
- Manufatto storico extraurbano
- Luoghi di particolare interesse archeologico
- Paesaggio agrario di valore storico-ambientale
- Ambiti di tutela cartograficamente delimitati

#### 2 ISTITUTI CULTURALI ATTRATTORI DI SOCIALITA'

##### 2a musei e raccolte museali

- ⊙ musei e raccolte museali

##### 2b biblioteche

- biblioteche

##### 2c teatri

- ▲ teatri

#### 3 LUOGHI DELLA FORMAZIONE

- U università

- I scuole superiori

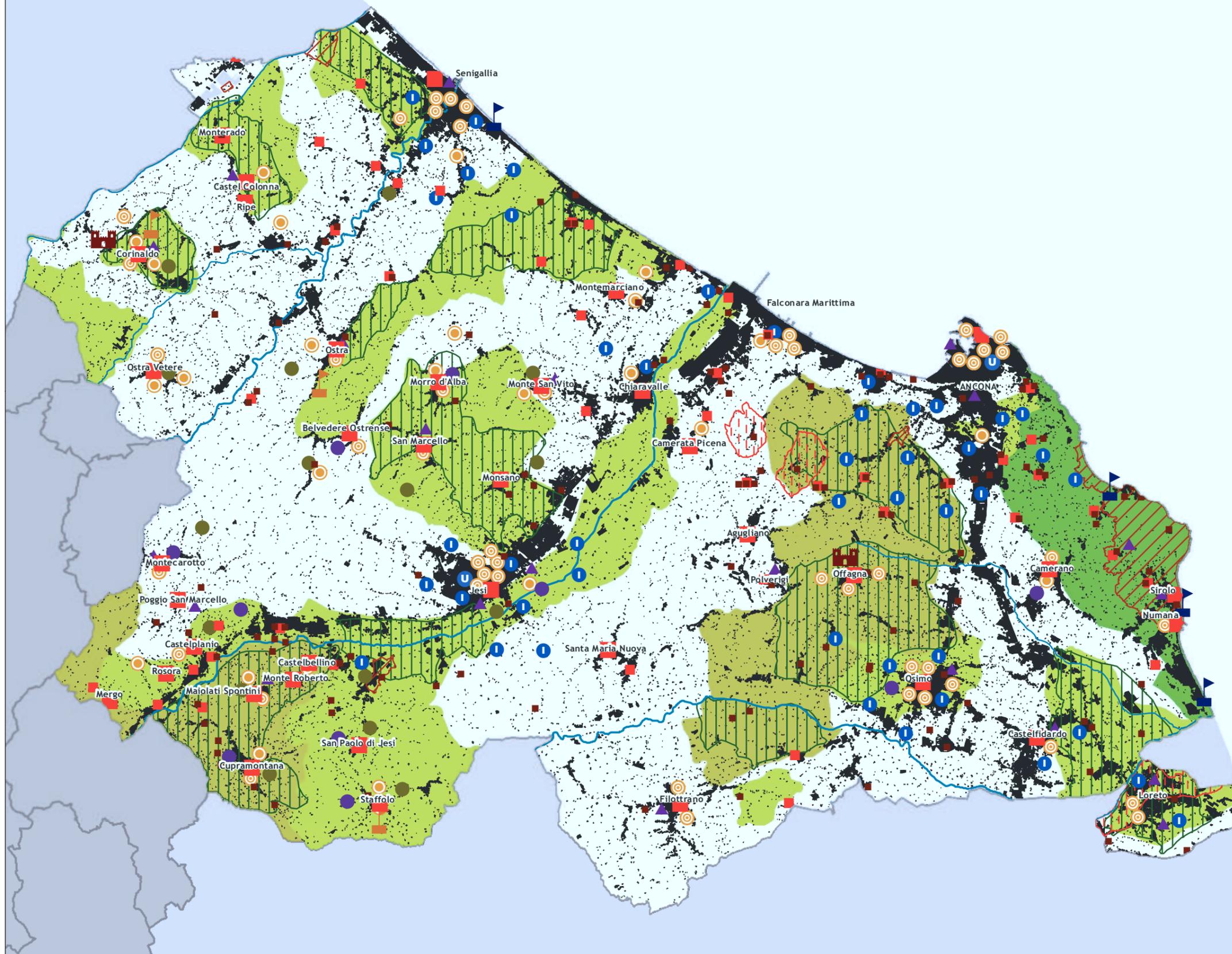
### DOTAZIONE RISORSE AMBIENTALI

#### 4 PPAR

- Aree paesistiche ed ambientali di eccezionale valore- A
- Aree paesistiche ed ambientali di rilevante valore- B
- Aree paesistiche ed ambientali di qualità diffusa- C

#### 5 OFFERTA TURISTICA

- ▲ bandiera blu
- ▲ bandiera arancione
- borghi più belli d'Italia
- città del vino
- città dell'olio



La rappresentazione del sistema culturale visualizza nella tavola di sintesi la dotazione delle risorse culturali, la dotazione delle risorse ambientali e la promozione del sistema turistico. Nell'ambito delle risorse culturali si parte dal palinsesto fornito dal PPAR all'interno del sottosistema dei beni storico-culturali, che fornisce una base dei valori del territorio, a questi si sovrappongono gli istituti culturali attrattori di socialità: musei e raccolte museali, biblioteche, teatri, successivamente si individuano i luoghi della formazione di livello superiore e universitaria. Questa mappatura fornisce una individuazione delle intensità culturali che rispecchiano il carattere diffuso e polarizzato del territorio di area vasta. La tavola contiene anche la dotazione delle risorse ambientali derivate dal PPAR e specificatamente dall'individuazione del valore delle aree dei sottosistemi territoriali che conferma di fatto un territorio di valore diffuso con alcune eccellenze come quella rappresentata dal Monte Conero. Significativa ai fini dell'offerta turistica è l'individuazione delle reti di promozione legate al territorio: mare, borghi, vino, olio diventano non solo gli elementi di base dell'offerta turistica integrata alla dotazione dei beni culturali, ma anche gli elementi attraverso il quale il territorio di area vasta si rappresenta.

Si può quindi affermare che la capillare distribuzione dei beni culturali identifica quello che, in ambito regionale, viene definito un **sistema museale diffuso**.

Passando alla dotazione di biblioteche, all'interno della Provincia di Ancona ci sono 85 strutture che rappresentano il 26% delle 326 dell'intera Regione (2,1 biblioteche ogni 100.000 abitanti); 30 biblioteche appartengono al Polo SBN\_Servizio Bibliotecario Nazionale che prevede reti di catalogazione e prestiti interbibliotecari, ci sono poi 2 sistemi bibliotecari intercomunali: il sistema Misa-Nevola e il sistema Esino-Mare.

I teatri all'interno dell'ambito di area vasta sono 26 e rappresentano il 24% dell'intera dotazione regionale; di questi 13 sono teatri storici, che per le loro caratteristiche configurano una dotazione trasversale di particolare rilievo, sia perché sono per la quasi totalità ancora utilizzati per attività teatrali e di spettacolo, sia perché utilizzabili per attività ed eventi di carattere socio culturale grazie alla loro collocazione all'interno dei tessuti urbani storici.

Nell'ambito del censimento delle risorse culturali un altro indicatore è fornito dalla diffusione di luoghi per la formazione, all'interno dell'ambito del Piano sono localizzati 47 Istituti Superiori (concentrati principalmente nei Comuni pivot: Ancona, Jesi, Senigallia, Osimo) e la sede dell'Università Politecnica delle Marche con le Facoltà di Agraria, Economia, Ingegneria, Medicina e Chirurgia, Scienze Matematiche Fisiche e Naturali. Ad Ancona è ubicata anche la sede dell'ISTAO (Istituto Adriano Olivetti di studi per la gestione dell'Economia e delle Aziende) che si occupa di 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.

### **dotazione di risorse ambientali**

Il paesaggio costituisce l'altra fondamentale risorsa per il sistema turistico, a livello regionale si registrano: 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. *"(...) La superficie complessiva delle 11 aree protette della regione Marche è di oltre 89.000 ha di cui più del 68% è rappresentato da parchi nazionali, il 24% da parchi regionali e la restante parte da riserve statali e regionali. (...) La percentuale di territorio naturale protetto nelle Marche pari al 9.19% del territorio regionale, è in linea con la media nazionale (9.47%)."* (da: *Terzo Rapporto sullo stato dell'Ambiente. Regione Marche - Servizio Ambiente e Paesaggio, 2009*)

La costa estremamente diversificata si snoda per 180 km, la qualità delle acque è fra le migliori a livello nazionale dal momento che le Marche nel 2013 hanno ottenuto 18 bandiere blu europee di cui 4 (Senigallia, Portonovo, Sirolo e Numana) lungo la costa dell' Area Metropolitana che misura 60km. All'interno dell'ambito di area vasta è localizzato uno dei quattro parchi regionali: il Parco del Conero caratterizzato dalla presenza della costa falesia e dal rapporto con la città di Ancona e i centri balneari di Numana e Sirolo. Spostandosi all'interno lungo l'Esino si trovano la Riserva Regionale di Ripa Bianca e i paesaggi delle Colline di Maiolati Spontini che fanno parte del Catalogo dei Peasaggi Rurali di interesse Storico individuati dal Ministero delle Politiche Agricole.

### **le caratteristiche dell'offerta turistica**

La regione Marche è caratterizzata dalla varietà e dalla diffusione che connotano trasversalmente ogni suo sistema: l'ambiente e il paesaggio, l'arte e la cultura, l'identità e la tradizione, la produzione e il sapere. Il trend delle presenze turistiche è in crescita, in virtù della qualità del patrimonio artistico e paesaggistico, dell'enogastronomia, e della offerta ricettiva competitiva rispetto a quella delle regioni più affini come Toscana e Umbria. Un ulteriore elemento di forza è rappresentato dai collegamenti infrastrutturali che hanno da sempre accompagnato lo sviluppo del settore turistico specialmente balneare; negli anni più recenti la realizzazione dell'aeroporto di Falconara ha contribuito notevolmente a diversificare i flussi turistici attraverso l'offerta di collegamenti nazionali e internazionali. I dati relativi al movimento turistico del 2010 nella Provincia di Ancona, e quindi riferibili all'ambito di area vasta, indicano per i turisti italiani 486.890 arrivi e 2.862.383 presenze con una media di 5,9 giorni di permanenza, e per i turisti stranieri 84.553 arrivi e 344.240 presenze con una media di 4,1 giorni di permanenza, con un trend in lieve crescita rispetto all'anno precedente.

I caratteri di varietà e diffusione dell'offerta turistica si ritrovano anche all'interno dell'ambito di area vasta, lungo la costa infatti sono localizzate alcune eccellenze regionali come Senigallia e la Riviera del Conero diversificate dalle caratteristiche dei litorali; inoltre è riconoscibile un vero e proprio sistema diportistico che fa capo al porto turistico di Ancona. Spostandosi all'interno, l'offerta turistica si caratterizza per il paesaggio collinare che vede la compresenza di centri storici e di una campagna diffusamente insediata, fra

questi i centri di Corinaldo e Offagna fanno parte dell'associazione dei Borghi più belli d'Italia, e insieme a Ostra hanno conseguito la Bandiera Arancione come località eccellenti dell'entroterra. Un ulteriore elemento di forte richiamo da segnalare è costituito dal turismo religioso del Santuario di Loreto, meta di centinaia di migliaia di fedeli ogni anno.

La forte connessione tra questo sistema turistico e il sistema produttivo aggregato in distretti non si riconosce esclusivamente nella tradizione manifatturiera e artigiana delle Marche fortemente legata al territorio e ai suoi caratteri identitari, ma anche nel ruolo del settore agroalimentare, che a partire dalla tradizione agricola mezzadrile, morfologicamente caratterizzata da un minuto appoderamento (da 1 a 5 ettari), si è progressivamente evoluto nella produzione di colture specializzate. Cosicché negli ultimi decenni si è assistito alla certificazione di sedici vini DOC, DOCG e IGT, cinque produzioni DOP e IGP, 93 prodotti riconosciuti nell'elenco nazionale delle produzioni tradizionali, quasi 2mila operatori del biologico, che hanno consentito alle Marche di trasformarsi, da regione agricola, in uno dei sistemi regionali a più alto tasso di sviluppo in Italia ed in Europa.

Questa capacità di coniugare sviluppo, qualità della vita e coesione sociale è stato teorizzato nel cosiddetto modello marchigiano, dove convivono crescita economica, valorizzazione del territorio e tutela del paesaggio. In questa ottica le reti tematiche di valorizzazione dei territori sono un indicatore importante: 16 comuni fanno parte delle Città dell'olio, 11 comuni fanno parte delle Città del vino e 1 comune della città del Miele, il totale rappresenta il 40% dell'intera Regione.

Questa concentrazione di operatori viti-vinicoli e dell'olio, che hanno sentito l'esigenza di collegarsi ad associazioni "del vino" e "dell'olio" per valorizzare ed internazionalizzare le loro produzioni, configurano di fatto un distretto agro-alimentare che emerge rispetto ai limitrofi distretti della meccanica e del manifatturiero. È quindi evidente che un indicatore significativo della qualità dell'offerta turistica è quello relativo al funzionamento dei meccanismi di promozione, non sempre coordinati tra di loro e spesso sovrapposti.

Oltre all'attività istituzionale della Regione e al servizio offerto dal portale *Destinazione Marche*, ci sono le iniziative delle associazioni di categoria come CNA, Confartigianato, Confcommercio che sviluppano progetti legati al settore dell'artigianato (attribuzione di marchi di qualità come *Marche Eccellenza Artigiana*, individuazione di percorsi tematici per la valorizzazione delle botteghe di artigianato) in considerazione del fatto che all'interno della provincia di Ancona è presente una notevole densità di imprese di artigianato artistico. Questa attività di promozione dei prodotti tipici si sovrappone a quella della filiera agroalimentare, ma anche alla segnalazione e promozione del patrimonio storico artistico; a questo proposito è interessante segnalare il divario tra le potenzialità reali e la effettiva percezione da parte dei Comuni: comparando la mappatura del patrimonio culturale 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, si evidenzia il divario, con un notevole sottodimensionamento rilevabile nella mappatura comunale.

Indicizzando ulteriormente l'offerta culturale dell'Area Metropolitana per temi eterogenei, si possono elencare:

- a la presenza di un programma di manifestazioni culturali di risonanza internazionale per tutto il territorio regionale
- b l'offerta di attività sportive diversificate a contatto con la natura
- c la presenza di una ricca tradizione enogastronomica con numerosi piatti e specialità tramandate dalla tradizione contadina ed oggi riattualizzate:
- d la presenza di una tradizione di artigianato artistico ancora legato alla dimensione della bottega che si sovrappone alla mappa degli outlet dei prodotti di fasce alta.
- e la presenza di un sistema ricettivo diversificato nell'offerta anche se non sempre distribuito nel territorio:

In estrema sintesi il settore del turismo, che utilizza l'ottima dotazione di risorse culturali e ambientali, mostra un buon livello di dinamicità e di imprenditorialità da parte degli operatori, ma non riesce a configurarsi ancora come un vero e proprio **distretto culturale**, da qui l'esigenza di promuovere politiche capaci di sostenere lo sviluppo locale a traino culturale.

## 2.b6 Sistema energetico

Il Documento Programmatico per il Nuovo Piano Urbanistico della città di Ancona, approvato nell'ottobre del 2010, contiene un rapporto tematico (elaborato nel 2008) sulle Politiche Energetiche, dal titolo "EFFICIENZA ENERGETICA E QUALITÀ URBANA, I PRINCIPI DEL PIANIFICARE SOSTENIBILE".

Se tale rapporto rappresenta un valido quadro di riferimento per la descrizione del "sistema energetico" dell'Area Metropolitana che qui si vuole tentare, occorre tuttavia considerare che esso è basato su letture/analisi di scala regionale, nonché ormai datate, come quelle del PEAR (Piano Energetico Ambientale Regionale), attualmente in corso di revisione.

Per aggiornare la lettura, e soprattutto per focalizzarla nell'ambito territoriale oggetto della presente pianificazione, ci è molto prezioso il documento denominato "APPEAR" (Programma di Attuazione Provinciale del PEAR) pubblicato nel 2012, strumento attuativo del piano energetico regionale nell'ambito territoriale della Provincia di Ancona, messo a punto dall'Amministrazione Provinciale in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche.

**L'analisi dei consumi** svolta a livello provinciale ha evidenziato che la Provincia di Ancona in dieci anni ha visto un aumento dell'uso di energia elettrica superiore a quello di tutte le altre province marchigiane. In particolare i consumi di energia elettrica, nella Provincia di Ancona e quindi anche nell'area metropolitana oggetto di esame, si articolano per ambiti sovracomunali aggregati intorno ad uno o due comuni centroidi; è evidente come tale distribuzione dei consumi ricalchi gli ambiti delle "Aree Urbane Funzionali" (FUA) già individuate nel contesto dell'interpretazione, ormai nota, del territorio marchigiano come "Organizzazione Urbana Policentrica".

Anche rispetto ai consumi di gas naturale, la provincia di Ancona è di gran lunga la più energivora delle Marche, e si evidenzia l'esistenza degli stessi poli di consumo identificati per l'energia elettrica, con particolare rilevanza dei consumi di Jesi e Fabriano.

Il consumo totale dei prodotti petroliferi della Provincia di Ancona è confrontabile con quello delle altre province marchigiane.

Riguardo alla **produzione di energia**, nell'ambito oggetto del presente studio insiste il polo energetico principale della Provincia di Ancona, la cui rappresentazione parte dalle grandi centrali termoelettriche per estendersi a tutte le fonti di energia rinnovabile sul territorio.

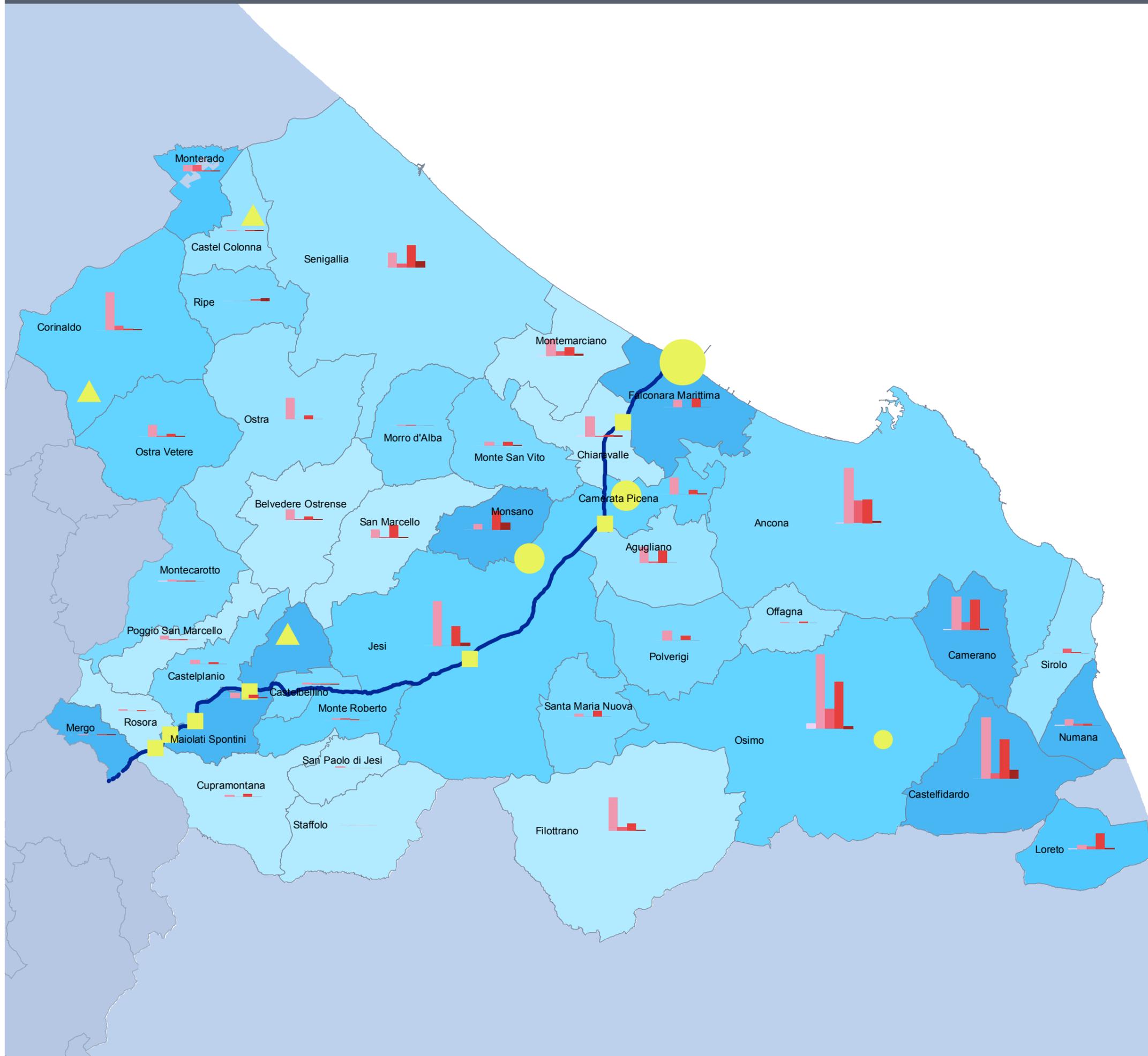
In effetti tutte le medie e grandi centrali termoelettriche della provincia si trovano all'interno dell'area metropolitana oggetto di studio:

1. Centrale API Energia (cogenerativa a ciclo combinato-IGCC) a Falconara Marittima;
2. Centrale Elettrica Consorzio Jesi Energia (cogenerativa a ciclo combinato)
3. Centrale Elettrica Turbogas Enel di Camerata Picena
4. Centrale cogenerativa per teleriscaldamento ASTEA a Osimo-

Le prime due centrali sono di rilevanza nazionale; le prime tre, complessivamente, rendono la provincia di Ancona esportatrice di energia elettrica, diversamente da quanto avviene per ogni altra provincia della Regione.

Riguardo alla **produzione di energia da fonti rinnovabili**, si può affermare l'incidenza della Provincia di Ancona sia sulla produzione che sulla potenza installata di impianti da fonti rinnovabili, rispetto al dato regionale ed in termini complessivi (tutte le fonti), è in costante crescita per lo meno dal 2008; andando poi a verificare tale incidenza per le singole fonti, si rileva che, almeno dallo stesso anno, la Provincia di Ancona gioca un ruolo significativo nella produzione di energia da biomassa (fino a coprire – nel 2009 - circa il 40% di energia prodotta ed il 46% della potenza installata nella Regione) e nella produzione da fonte solare fotovoltaica (fino a coprire – nel 2010 - circa il 35% di energia prodotta ed il 39% della potenza installata a livello regionale).

## IL SISTEMA ENERGETICO



FONTI ENERGIA COMBUSTIBILI

FONTI ENERGIA RINNOVABILE

CONSUMI

L'immagine sovrappone la rappresentazione dell'intensità dei consumi elettrici annui pro capite (rappresentati dai diversi cromatismi dei territori comunali) con la rappresentazione grafico-simbolica degli elementi portanti del sistema della produzione energetica nell'area vasta, e cioè le quattro centrali termoelettriche (API Energia a Falconara Marittima, Consorzio Jesi Energia, Turbogas Enel a Camerata Picena, ASTEA a Osimo) e la produzione da fonti rinnovabili (idroelettrico sull'Esino, fotovoltaico diffuso, biogas presso discariche attive e dismesse).

### 3 Individuazione delle opportunità territoriali

Il territorio dell'area metropolitana è attraversato da una serie di dinamiche intersettoriali che si possono configurare come punti di forza o debolezza dell'intero sistema, o meglio come una griglia di opportunità che il progetto integrato di territorio è in grado di far emergere e valorizzare. Per questo vengono individuati alcuni **topic** che guidano la lettura del contesto

#### diffusione insediativa

La diffusione insediativa rappresenta uno degli elementi costitutivi del territorio dell'Area Metropolitana Medio Adriatica, questo induce a leggere diversamente fenomeni come il consumo di suolo, che appare orientato o meglio "polarizzato". L'organizzazione insediativa del territorio, riconoscibile in un sistema unitario di funzionamento, è il prodotto di un processo di accrescimento avvenuto prima per nuclei isolati e sviluppato progressivamente dopo gli anni '50 attraverso fenomeni, più o meno consapevoli, di diffusione del tessuto urbanizzato e saldatura di frange urbane e periurbane. Questo accrescimento, direttamente connesso all'esigenza di coniugare le nuove domande abitative della città con le forme assunte dal suo policentrismo, ha rafforzato infatti una conformazione e un funzionamento urbano multipolare unitario dell'area urbana nel territorio dell'area vasta, che ha registrato, nei decenni, una perdita di popolazione dai comuni principali (Ancona Jesi, Senigallia e più di recente anche Falconara) a favore di quasi tutti i comuni contigui, che hanno saputo intercettare la domanda inevasa nei comuni più grandi, grazie a politiche urbanistiche di tipo espansivo spesso pervasive, ma anche grazie ad una modificazione delle preferenze localizzative legate a nuovi modelli abitativi e lavorativi. Tali dinamiche, come in altre parti delle Marche, hanno generato importanti fenomeni di consumo di suolo e, non raramente, depauperamento di risorse paesaggistiche e compromissioni importanti delle risorse naturali.

Lo sviluppo territoriale affidato per anni alla programmazione a scala comunale, prima con i Piani di Fabbricazione poi con i PRG di prima e seconda generazione, è stato caratterizzato da un visione parziale e frammentata di governo del territorio. Il piano urbanistico comunale, ricondotto all'individuazione, molto spesso sovradimensionata, di previsioni insediative di destinazioni d'uso e dotazioni territoriali racchiuse all'interno del proprio perimetro comunale (previsioni per aree di espansione residenziali, piani Peep, servizi territoriali, scuole e aree produttive, anche in piccolissime realtà medio collinari della Vallesina e del Senigalliese) ha prodotto una polverizzazione delle destinazioni d'uso sul territorio. Questo fenomeno, dovuto proprio ai caratteri dello strumento urbanistico del PRG, è stato in una prima fase in gran parte mitigato ed orientato dalla morfologia del territorio, che ha imposto – storicamente - con la propria orditura di crinali e corsi d'acqua le forme dello sviluppo insediativo, e solo successivamente - dagli anni '80 - è stato in parte governato da una stagione di pianificazione sovra

comunale, di carattere strategico (quali il PIT), di carattere Paesistico Ambientale (PPAR), Provinciale di Coordinamento (PTC) , di Piani e valutazioni di settore (quali l’AERCA ed il Piano del Parco Naturale del Conero).

Pur tutta via, provando a leggere l’insieme dei territori in area vasta, è possibile riconoscere una prevalente compattezza ed una fisionomia riconoscibile dell’urbanizzato, al quale corrispondono modalità di utilizzo (funzionamento) unitario con una dimensione spiccatamente metropolitana (oltre 400.000 abitanti). A questo sistema di funzionamento riconoscibile non corrisponde però una governance efficace, in quanto le dinamiche non sono state il prodotto di un coordinamento intercomunale forte, ma di fenomeni aggregativi di “coalescenza territoriale” propri del modello policentrico. In questo sistema urbano fortemente antropizzato, e nato per giustapposizione, possono quindi essere individuati alcuni **elementi di fragilità** riconducibili a :

- **prossimità tra recinti produttivi specializzati ed insediamenti residenziali:**  
 significativo in questo senso è il nodo dei comuni alla foce dell’ Esino (Montemarciano e Falconara Marittima ) con la prossimità tra aree residenziale di completamento ed il recinto produttivo della raffineria API, o la prossimità più storicizzata e di valore tra la città di Ancona e il suo porto;
- **prossimità 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 (nei comuni di Senigallia, Montemarciano, Falconara quartiere Villanova ed Ancona) o le aree di fondovalle dell’Esino tra la strada Clementina e la linea ferroviaria Ancona-Roma (nei comuni di Castelbellino, Rosora, Mergo e Maiolati) e le aree residenziali di espansione tra Osimo e Castelfidardo ;
- **aree produttive e aree residenziali poste in particolari ambiti di fragilità ambientale:**  
 ad esempio le aree residenziali nel versante in frana di Posatora, nel comune di Ancona, in area AERCA, o le aree produttive del fondo valle dell’Aspio e del Musone soggette ad elevato rischio di esondazione dei due corsi d’acqua;
- **presenza di aree a maggiore pressione antropica in ambiti di particolare valore paesistico, ambientale e turistico:**  
 prevalentemente localizzate nel sistema della città della costa, legate al turismo balneare (nei comuni di Senigallia, Numana, Sirolo) e religioso (Loreto). Tali ambiti, sottoposti a particolari attenzioni di controllo insediativo dalla pianificazione sovraordinata (PPAR e Piano del Parco Regionale), sono ambiti di grande valore e identità territoriali ma anche di particolare fragilità insediativa, per i maggiori valori immobiliari, l’appetibilità insediativa e l’elevato aumento del carico antropico (oltre il 100% della popolazione residente) nei mesi estivi o in occasione di grandi manifestazioni religiose;
- **potenziali aree di riconversione con forte inerzia alla trasformazione:**

localizzate prevalentemente sulla città della costa, sono principalmente grandi recinti produttivi a forte specializzazione funzionale, e in alcuni casi di proprietà demaniale. Sono caratterizzate spesso da notevoli costi di bonifica e risanamento che ne hanno protratto nel tempo lo stato di aree dismesse. Queste aree rappresentano al tempo stesso criticità e formidabili occasioni di intervento qualificato, come ad esempio l'area Montedison a Falconara, l'area Angelini e lo Scalo Marotti ad Ancona, l'area Sadam a Jesi, etc.

### **rigenerazione urbana**

Negli ultimi 20 anni si è avuto un grosso incremento della crescita del numero delle famiglie rispetto a quello della popolazione a cui il mercato delle abitazioni non è riuscito a dare una risposta sincronicamente adeguata. L'aumento di famiglie ha determinato il bisogno di nuovi alloggi con caratteristiche diverse rispetto al passato. Infatti, oggi la famiglia media all'interno dell'Area Metropolitana Medio Adriatica è costituita da poco più di due abitanti ed il numero delle famiglie con un unico componente è lievitato in maniera consistente per varie ragioni sociali. Occorre applicare oggi nuovi standard abitativi adeguati a questi fenomeni. L'esigenza ormai acclarata di limitare il consumo di nuovo suolo impone l'incentivazione di operazioni di rigenerazione edilizia: tutto lo stock abitativo precedente agli anni '60 richiede interventi consistenti in tema di rischio sismico, di risparmio energetico e di sicurezza impiantistica. La strategia Europa 2020 costituisce una opportunità formidabile per attuare gli obiettivi europei e per dare efficaci risposte al bisogno abitativo ed occupazionale della popolazione.

La crisi economica, gli obiettivi europei da raggiungere entro il 2020, il bisogno di risparmio delle famiglie e quello di far ripartire lo sviluppo impongono una svolta: quella di rigenerare l'esistente, e di farlo velocemente, ispirandosi ad un modello di sviluppo basato sulla "green economy".

### **housing sociale**

Un importante elemento di caratterizzazione del sistema insediativo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica è quello legato all'identità storica ed al senso di appartenenza delle comunità locali. Questo carattere emerge con maggiore evidenza nei tessuti medio collinari dei centri minori e dei nuclei frazionali in cui il mantenimento dei caratteri storici riveste un importante ruolo identitario e di radicamento territoriale. Questi luoghi della "città lenta", marginalmente interessati ai fenomeni di consumo di suolo e di accrescimento insediativo, sono stati negli ultimi anni progressivamente oggetto di fenomeni di inclusione sociale per fasce deboli di popolazione immigrata. Un inferiore valore immobiliare di affitti e locazioni, legati ad un patrimonio edilizio di modesta qualità, nonché (marginalmente) l'occupazione nel settore agricolo, coniugata con azioni di recupero del patrimonio pubblico per la realizzazione di edilizia residenziale sociale e convenzionata, prevalentemente localizzate all'interno dei centri storici, hanno incrementato la presenza di popolazione straniera in questi luoghi. La dimensione ridotta delle comunità residenti, il forte carattere storico identitario ed il legame con il territorio ha messo in luce interessanti processi di "micro coesione" sviluppati attraverso fenomeni spontanei di autocontrollo sociale e di integrazione graduale tra comunità lo-

cale e nuovi residenti. Questi processi, in corso di consolidamento, rappresentano un interessante opportunità di orientamento per le azioni di inclusione sociale, e prospettano potenziali spazi di ricerca e sviluppo di politiche per il sistema medio collinare dell'Area Metropolitana .

Le azioni di recupero e realizzazione di edilizia sociale e convenzionata all'interno dei centri storici, di cui sopra si è fatta menzione, sono inserite in una organica strategia portata avanti dall'ERAP (Ente Regionale Abitazione Pubblica) di Ancona, perlomeno negli ultimi dieci anni , proprio nell'area vasta che gravita attorno ai nuclei urbani di Ancona e Jesi, territorio nel quale, per molteplici questioni di carattere sociale, sono state riscontrate particolari ed urgenti necessità di interventi di edilizia residenziale pubblica, e la necessità di una politica unitaria tra i vari comuni..

Gli interventi si sono articolati in numero omogeneo, al fine di fornire adeguate risposte ad un maggiore numero possibile di comuni, naturalmente in maniera differenziata a seconda delle dimensioni e delle necessità degli stessi; le direttive di azione sono state caratterizzate da una prevalenza di operazioni di recupero o di riqualificazione di aree degradate, limitando al minimo nuove costruzioni. Infatti su 858 alloggi interessati dagli interventi, molti dei quali in corso di realizzazione,

- 199 – pari al 23% - hanno riguardato il recupero di alloggi esistenti
- 659 – pari al 77% - hanno riguardato alloggi di nuova costruzione

Nei comuni più grandi, Ancona, Jesi, Senigallia, l'Ente ha agito sul recupero del patrimonio esistente anche attivando programmi complessi come quelli del contratto di quartiere I e II, oppure riqualificando aree degradate all'interno del perimetro cittadino; nei comuni più piccoli l'azione è stata ancora più incisiva, si è infatti acquisito nuovo patrimonio edilizio nei centri storici poi recuperati al fine dell'ERP, cercando in tal modo di rivitalizzare tali tessuti sociali.

### servizi polarizzati

Un ulteriore elemento di caratterizzazione del sistema insediativo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica è rappresentato dalla presenza consolidata di nuclei di servizi direzionali, commerciali a servizio del territorio. Questa dinamica si sviluppa, con traiettorie diverse rispetto alle questioni abitative, per l'offerta di servizi urbani di rango, per i luoghi (o non luoghi) del commercio e per l'offerta di spazi per il tempo libero. Queste funzioni, anche se localizzate sempre in corrispondenza dei comuni pivot del sistema, in maniera oramai consolidata, negli ultimi anni si vedono de-localizzate dagli ambiti urbani centrali e trasferite nella prima periferia urbana, a servizio del territorio della città diffusa e delle micro città "polarizzate". Secondo il modello della coalescenza territoriale, dai centri urbani principali si sono spostate e poi consolidate in nuovi "territori baricentrici" le principali strutture Ospedaliere (il polo dell'ospedale Regionale di Torrette tra Ancona e Falconara, o il progetto dell'ospedale dell'INRCA tra Camerano ed Ancona), le strutture per il tempo libero come cinema e multisale (Ancona Sud, Monsano e Jesi), gli spazi del commercio, shopping mall, (come ad esempio l'area tra Ancona, Camerano e Castelfidardo, o tra i comuni di Senigallia, Ostra e Montemarciano) , per finire con centri direzionali e sedi amministrative che si localizzano lungo le nuove porte territoriali dei nodi autostradali e dei principali punti di maggiore

accessibilità (come l'area consolidata di Ancona sud, l'area di Jesi- Monsano nella Vallesina o la più recente nuova uscita autostradale di Montemarciano).

### **nodi territoriali**

Un altro elemento di forte caratterizzazione dell'area vasta è rappresentato dal forte legame tra l'ambito urbanizzato e le infrastrutture per la mobilità. Alla progressiva occupazione di suolo legata all'espansione urbana è corrisposto nel tempo una crescente dotazione infrastrutturale che ha accentuato le relazioni di funzionamento, e incrementato, soprattutto attraverso mobilità privata, un crescente carattere di "proximità" tra nuclei urbani principali del sistema Ancona-Jesi-Falconara-Osimo-Senigallia. In particolare emerge con grande chiarezza nel disegno del sistema insediativo il ruolo di alcuni nodi territoriali che, nel progressivo incremento di relazione tra accessibilità e scelte localizzative, hanno interpretato (spesso anche in maniera passiva) il ruolo di snodo a servizio di un territorio più vasto, pagando costi ambientali e ripercussioni anche sulla qualità delle aree residenziali. In particolare emergono con maggiore evidenza, nel sistema dell'Area Metropolitana due nodi fragili con maggiori criticità in cui la presenza delle infrastrutture di servizio territoriale assume un ruolo dominante spesso accompagnato da una scarsa capacità di integrazione con i tessuti urbanizzati esistenti o quelli di completamento:

- 1 Il nodo di Ancona sud – Camerano- Osimo posto lungo il margine sud dell' area del Parco del Conero. In quest' area di "cerniera territoriale" lo sviluppo urbano verso la piana dell' Aspicio delle aree produttive (oggi in fase di terziarizzazione) è stato accompagnato da una crescente dotazione infrastrutturale oggi costituita dall'asse attrezzato nord-sud di Ancona, dal successivo raddoppio della SS16 verso l'area di Camerano, dalla presenza del tracciato ferroviario e autostradale dell' A14, uscita Ancona Sud e dalla crescente viabilità di raccordo trasversale tra Camerano, Osimo e Castelfidardo. Quest'ambito si caratterizza per una scarsa capacità di integrazione tra infrastrutture e spazio costruito, per la forte criticità data da aree frammentate intercluse, per la mancanza di percorsi pedonali e per l'utilizzo quasi esclusivo dell'auto privata per spostamenti anche brevi. La grande accessibilità ha favorito insediamenti commerciali importanti di grandi dimensioni (grandi brand e outlet di rango regionale a servizio di un territorio ancora più vasto), ma la presenza di fasci infrastrutturali ravvicinati e recinti monofunzionali ha generato nel tempo la presenza di aree incolte intercluse e spazi interstiziali che devono ancora trovare adeguate risposte di integrazione.
- 2 Il nodo di Falconara Marittima, anche 'essa "cerniera territoriale" tra l'asse costiero nord-sud e la direttrice trasversale per Roma rappresenta un ambito di notevole fragilità ambientale (in particolare legata alla foce dell'Esino e alla presenza della raffineria). Quest'ambito si caratterizza per una scarsa integrazione tra sistema insediativo e disegno infrastrutturale. Dal nodo della linea ferroviaria a servizio di un territorio più vasto, allo svincolo autostradale di Ancona Nord a valle dell'area dell'Aeroporto, prevale il ruolo delle infrastrutture per la viabilità di relazione tra i comuni di Ancona, Jesi e Senigallia, rispetto alla dimensione minuta del (crescente) tessuto residenziale di Falconara. A differenza del caso di Ancona sud, la produzione di spazi residenziali frammentati ed interclusi

tra fasci infrastrutturali ha prodotto nel tempo fenomeni di latente marginalità sociale e scarsa qualità urbana.

### piattaforma logistica

Il sistema porto-interporto e aeroporto, concentrato in un ambito ristretto di immediata prossimità (30 km), rappresenta un asset del territorio d'Area Metropolitana la cui strategicità può essere potenzialmente superiore a quella dei singoli nodi.

Non a caso il Quadro Strategico Nazionale inserisce tale sistema tra i territori-snodo di rilevanza nazionale, e la proposta di telaio "core" della rete europa TEN-T considera la tratta ferroviaria adriatica Bologna-Ancona ed il porto dorico come antenna terminale del Corridoio Transeuropeo Helsinki-Valletta.

Se sul fronte della dotazione infrastrutturale complessiva si raggiungono elevati standard di concentrazione intensiva di reti e nodi, dal lato delle connessioni esistono situazioni molto critiche, imputabili a forti ritardi di realizzazione che attualmente compromettono l'efficacia del sistema nel suo complesso.

In particolare la situazione più delicata riguarda lo scalo portuale che, a seguito dell'operatività della futura banchina lineare, potrebbe raggiungere un transito giornaliero di 2500 TIR con impatti dirompenti sulla gestione portuale e sul traffico urbano; è del tutto evidente, quindi, che l'incremento di capacità del porto, ed il relativo potenziale riposizionamento sul mercato del traffico marittimo, necessita di una pronta sincronizzazione tra esecuzione della banchina e realizzazione dell'Uscita Ovest. Oltre che all'opera stradale, è tuttavia opportuno puntare anche allo sviluppo di traffico ferroviario senza necessariamente passare per la piastra interportuale; la recente connessione fra rete ferroviaria e nuova darsena è senza dubbio una dotazione importante, che andrebbe valorizzata attraverso un adeguamento della lunghezza del fascio binari esistente e una riduzione della frammentazione del servizio di gestione d'ultimo miglio tra rete nazionale e porto.

In generale sistema infrastrutturale e logistico dello snodo Ancona-Falconara-Jesi, più comunemente definito Piattaforma Logistica delle Marche (PLM), è stato oggetto di molteplici approfondimenti e numerose azioni di supporto da parte di diversi soggetti pubblici e gestori delle reti.

L'Osservatorio della 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) rappresenta un'esperienza in tal senso molto significativa: nato come tavolo per la costruzione di un quadro conoscitivo delle principali dinamiche della logistica, ha contribuito, nel corso dei due anni delle sue attività, al superamento dell'alibi della carenza infrastrutturale e all'affermazione e condivisione di un modello di sviluppo territoriale basato sull'offerta di servizi di logistica integrata.

Il comune di Ancona ha nel corso degli anni elaborato strategie urbane e territoriali fortemente orientate alla valorizzazione della competitività derivante dall'interconnessione multimodale; importanti progettualità derivanti dalla partecipazione alla programmazione complessa promossa dal Ministero delle Infrastrutture (PRUSST, PIAU) e documenti di orientamento per l'azione amministrativa (Documento Programmatico per il Nuovo Piano) hanno, difatti, avuto sempre come sfondo strategico d'orientamento l'affermazione di un territorio metropolitano in grado da fungere da commutatore tra flussi di reti lunghe e sistemi locali.

Una intensa attività volta alla costruzione di una consapevolezza delle potenzialità produttive e logistiche dell'intero sistema lineare del corridoio esino è stata oggetto di analoghe esperienze di progetti complessi ministeriali da parte del comune di Jesi (Progetti-Snodo, Progetto SiStEMA ,Supporti Territoriali).

Ad oggi le tre importanti strutture che compongono la PLM rispondono alla domanda di trasporto delle merci marchigiane su segmenti totalmente distinti ed indipendenti:

- **il porto** svolge tre funzioni separate e complementari: garantisce alle Marche ed alle regioni limitrofe l'approvvigionamento di materie prime di provenienza varia su scala globale, provvede al trasporto delle merci regionali prevalentemente via container da e verso il Mediterraneo Orientale ed il Far East, adempie alla funzione di collegamento , soprattutto per mezzo dei traghetti e dell'intermodalità mare-gomma, tra l'area settentrionale dell'Europa , la Grecia e gli altri paesi del versante adriatico orientale (Albania, Croazia);
- **l'Interporto Marche** tende invece a soddisfare la domanda di trasporto delle merci marchigiane con origine o destinazione Nord Italia e Nord Europa; esso può inoltre intercettare la domanda di trasporto di quelle merci regionali che oggi raggiungono via mare il Mediterraneo occidentale o il continente americano dirottando su ferrovia i traffici su gomma diretti ai porti di Genova, La Spezia e Livorno ( ovvero i principali scali tirrenici utilizzati per il trasporto merci regionale );
- **l'Aeroporto** offre servizi di trasporto di alcune tipologie di merci, quelle ad altissimo valore aggiunto (calzaturiero di qualità, arti orafe...) o per le quali occorre un servizio di consegna rapida per richieste specifiche del cliente o per deperimento.

Nell'attuale posizionamento, quindi, le offerte dei tre segmenti della PLM sono chiaramente separate, non sovrapponibili e presidiano parti di mercato regionale sostanzialmente distinti; una riflessione più strategica attiene a cosa potrebbe essere e a ciò che potrebbe offrire la Piattaforma sul fronte di nuove domande, collegate alle complesse dinamiche delle reti lunghe dei servizi a valore aggiunto della logistica integrata (magazzinaggio, lavorazione merci, packaging...).

### agenda digitale

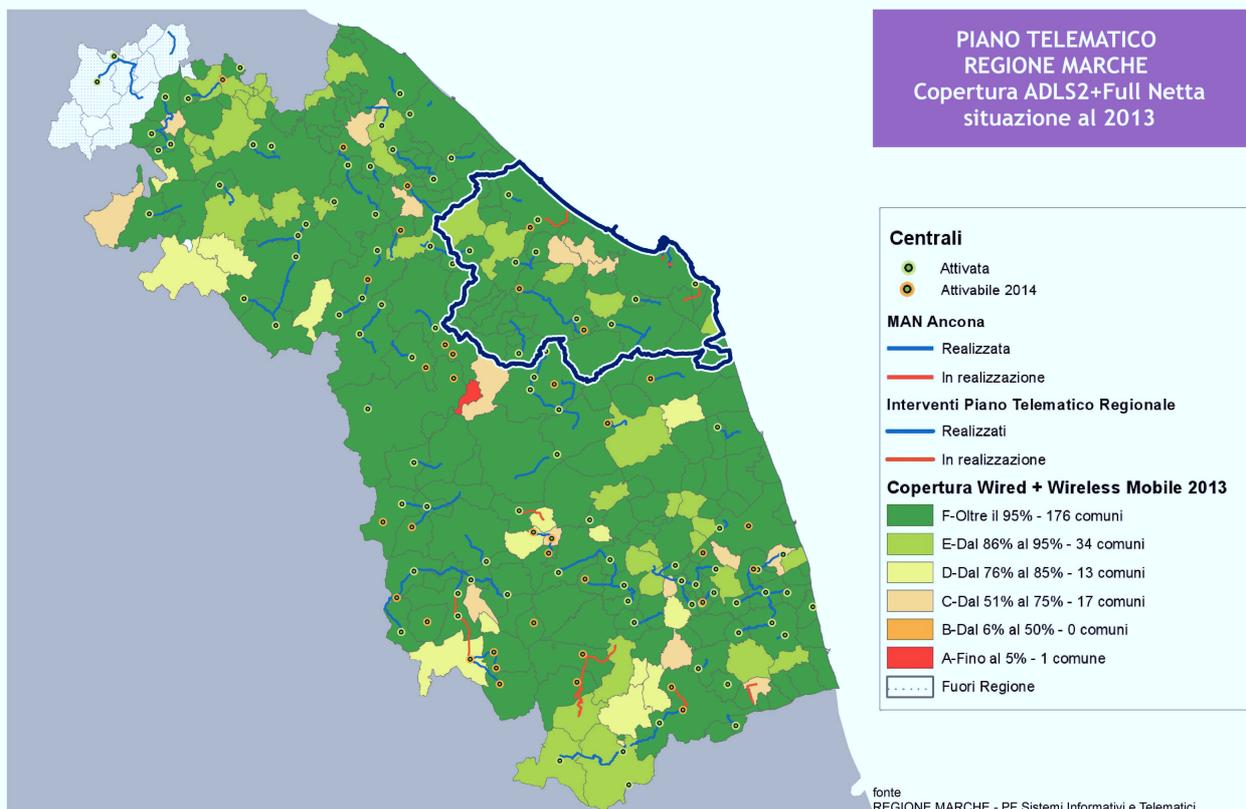
Negli ultimi anni, la diffusione delle infrastrutture delle reti di telecomunicazione è stato considerato nelle Marche un fattore decisivo per il superamento del digital divide per le aree territoriali caratterizzate da un minore sviluppo economico e per la crescita della competitività dell'intero sistema industriale locale; (cfr. Deliberazione n.95 del 15 LUGLIO 2008 "PIANO TELEMATICO REGIONALE PER LO SVILUPPO DELLA BANDA LARGA ED IL SUPERAMENTO DEL DIGITAL DIVIDE"). E' matura ormai la consapevolezza che occorre assicurare gli elementi di contesto (politico, economico, normativo, ecc.), affinché la diffusione della banda larga e il potenziamento delle carenze infrastrutturali possano realmente incidere sulla competitività e sullo sviluppo dei sistemi produttivi locali.

L'obiettivo del Piano Telematico del 2008 è stato quello di coprire tutto il territorio regionale con infrastrutture di rete a banda larga, tenendo conto di due differenti aspetti:

- le caratteristiche distintive del sistema industriale marchigiano caratterizzato da una localizzazione diffusa e capillare delle imprese su tutto il territorio regionale; in effetti molteplici studi di economia regionale nel corso degli anni hanno dimostrato l'esistenza di realtà economiche (soprattutto settori produttivi con imprese di piccole dimensioni) che risultano avere una maggiore densità localizzativa (in termini di creazione di nuove imprese) proprio nelle aree regionali più interne e quindi lontane dai nuclei insediativi distrettuali "classici" della Regione;
- il ruolo fondamentale delle realtà aggregative dell'entroterra (Comunità Montane e Unioni di Comuni), in quanto essenziali nel supportare i piccoli comuni nell'attuazione dei nuovi processi interni di innovazione e nel contrastare lo spopolamento delle aree più interne e la conseguente affluenza lungo la costa.

Di conseguenza, il Piano ha posto particolare attenzione alle aree geografiche più disagiate della Regione, per mettere tutti i cittadini marchigiani nella paritaria condizione di utilizzare proficuamente le moderne tecnologie trasmissive a banda larga.

In attuazione del Piano, nell'ambito del Programma Operativo FESR 2008-2013, la Regione Marche ha sviluppato un progetto di completamento della rete infrastrutturale telematica (connessione a banda larga), volto al superamento del digital divide nelle aree a fallimento di mercato e nelle zone rurali di ognuna delle cinque province marchigiane. Grazie a questi interventi di tipo infrastrutturale, l'accessibilità alle nuove tecnologie (internet veloce, servizi broadband avanzati con velocità fino a 20 Mbit/s) è attualmente garantita maggior parte della popolazione regionale, ed alla quasi totalità di quella che insiste nell'Area Metropolitana (cf. tav Piano Telematico regionale\_dati forniti da PF Sistemi informativi e Telematici della Regione Marche).



La diffusione della banda larga a servizio di tutti i cittadini è obiettivamente un elemento chiave per la crescita della “società dell'informazione” ed un fattore essenziale di inclusione sociale; tuttavia occorre incidere in maniera significativa anche sulla competitività dei sistemi locali, in particolare quelli complessi delle aree urbane di tipo metropolitano presenti nella Regione. Queste aree, che hanno la necessità di funzionare come un vero e proprio organismo dove ogni flusso materiale o immateriale ha bisogno di essere integrato e alimentato dagli altri, pena il rapido deperimento di tutto il sistema, dovranno essere necessariamente oggetto di specifici progetti di implementazione delle infrastrutture di rete e dei servizi che le utilizzano. In particolare si tratta, per le aree metropolitane, di potenziare il sistema attuale di “accessi base” con lo sviluppo della rete a banda ultra larga, con accessi di maggiore velocità e potenzialità (l'obiettivo dell'agenda digitale europea al 2020 è la disponibilità di accessi a 30 mbps per tutti i cittadini e di accessi a 100 Mbps per il 50% della popolazione), idonei a rendere efficiente e competitivo il sistema urbano in tutte le sue componenti: produttive, economiche, sociali, scientifiche, culturali e creative.

### adattamento climatico

Le diverse letture ambientali applicate all'area vasta (o ad alcune sue parti) evidenziano, in via sintetica, che le principali questioni ambientali riguardano: da una parte una fragilità “strutturale” del territorio, dovuta principalmente alla sua conformazione geologica, morfologica ed idrografica, e solo secondariamente ai carichi insediativi che vi insistono, dall'altra una fragilità “indotta” dal sistema insediativo, nelle sue fondamentali componenti: residenziale, produttiva (compresa la produzione energetica), infrastrutturale.

Alla prima categoria della fragilità “strutturali” appartengono i seguenti aspetti di criticità:

- debole connettività della rete ecologica\_ vi è localizzata la più estesa area protetta costiera delle Marche (il Parco Regionale del Conero), a cui si affiancano aree rurali caratterizzate da elevati livelli di qualità ambientale, ma si riscontra un modesto livello di connettività tra le diverse componenti della rete ecologica;
- dissesto idrogeologico\_ vi si concentrano ampie superfici interessate da fenomeni di erosione superficiale e di dissesto idrogeologico (la frana di Posatora e la Falesia le più estese e rilevanti);
- rischio di esondazione\_ in particolare, riguarda aree interne ai bacini idrografici dell'Esino e del Musone, nei territori dei Comuni di Falconara Marittima e Montemarciano-Gabella (a nord di Ancona), di Ancona stessa (zona ponte Manarini del quartiere di Collemarino), e di Camerano, Castelfidardo, Offagna e Osimo (a sud di Ancona).

D'altra parte, a tali aspetti di fragilità strutturali fanno riscontro almeno altrettanti fattori di opportunità. In primo luogo, la presenza di una significativa “riserva di naturalità diffusa”, all'interno della quale emergono le eccellenze del Parco Naturale Regionale del Monte Conero, delle aree che compongono la rete Natura 2000 (SIC, ZPS), delle aree floristiche protette (boschi e selve) per finire con le vaste aree rurali caratterizzate e riconosciute per la loro alta qualità ambientale; a livello normativo e di pianificazione/progettazione, c'è inoltre da segnalare l'approvazione con legge regionale della Disciplina

delle REM (da recepire negli strumenti urbanistici), nonché una capacità programmatica/ progettuale abbondante e diffusa per il potenziamento dell'infrastruttura ecologica.

In secondo luogo, a fronte dei fenomeni di dissesto idrogeologico ed alla fragilità rispetto ad eventi climatici intensi e/o eccezionali, c'è senza dubbio da segnalare come la città di Ancona si sia contraddistinta a livello locale ed europeo per una forte apertura alle politiche di adattamento, che hanno portato la città e la comunità ad affrontare le criticità legate al cambiamento climatico in un'ottica integrata, seguendo le direttive provenienti dalla Comunità Europea.

Dopo l'evento della grande frana, che ha colpito fortemente un'estesa parte del territorio urbano, la Città ha sviluppato una progressiva politica di adattamento, investendo in opere di protezione del territorio, in sistemi di monitoraggio (è stato istituito presso la grande frana di Posatora un Centro di Monitoraggio che applica metodologie assolutamente avanzate ed esportabili a livello europeo) e in campagne di informazione della cittadinanza, al fine di incrementare la resilienza della comunità e del territorio.

In particolare, negli ultimi anni la città, ponendosi come punto di contatto tra le politiche europee per il clima e le politiche locali per lo sviluppo del proprio territorio, si è fatta portatrice di una visione strategica di più ampia portata volta ad interessare non solo i propri confini amministrativi, ma l'intera zona AERCA (Zona ad Elevato Rischio Crisi Ambientale), rileggendo le dinamiche urbane collegate al **cambiamento climatico** con un approccio intercomunale e di governance diffusa, e contribuendo a valutare attraverso analisi di rischio integrato i potenziali impatti diretti e indiretti, nel medio e nel lungo periodo.

Proprio al fine di costruire la propria **resilienza** e rafforzare la propria **capacità di adattamento** al cambiamento climatico, la Città di Ancona ha avviato un percorso di analisi e pianificazione condivisa con i principali stakeholder e con le principali città dell'area vasta che ha portato:

- alla costituzione di un Adaptation-Board Locale che ha lavorato per avviare le analisi d'impatto climatico e per disegnare il Piano di Adattamento;
- alla definizione di scenari climatici di base rispetto alle variabili climatiche ritenute rilevanti per l'intero territorio quali temperatura, precipitazioni e incremento del livello del mare;
- alla definizione di valutazioni di impatto settoriali sui quali focalizzare la definizione del Piano di adattamento : coste, frane e dissesto idrogeologico, infrastrutture di connessione e mobilità, beni culturali, salute e politiche per la salute;
- alla definizione di un'analisi di rischio integrata finalizzata ad assegnare una priorità agli interventi da realizzare per costruire la resilienza.

In tutto questo processo di condivisione la Città ha aperto anche un canale di dialogo con i maggiori network tematici europei diventando partner dell'iniziativa Patto dei Sindaci e nella Campagna per le Città Resilienti "My City is Getting Ready", venendo anche selezionata dalla DG Climate Action come città "Trainer" nel progetto europeo CityAdapt, un progetto che coinvolge 21 Città Europee, e mira a fornire assistenza alle città nell'attuazione di una strategia di adattamento.

## mitigazione inquinamenti

Alla seconda categoria delle fragilità “indotte” dal sistema insediativo appartengono le seguenti problematiche ambientali:

1. consumi energetici ed emissioni CO<sub>2</sub> in rapporti confrontabili con quelli dei bilanci energetici regionale\_PEAR e provinciale\_APPEAR, nell'area in esame i tre settori maggiormente energivori, e che quindi necessitano di misure specifiche per il contenimento dei consumi, attraverso azioni tese al risparmio e all'efficienza energetica, sono: il settore Trasporti, il settore Civile, il settore Produttivo;
2. inquinamento da polveri sottili, in particolare nelle aree urbane ed in tutta la fascia costiera, su cui incide pesantemente il fattore traffico veicolare e portuale.
3. siti inquinati\_vì si concentrano alcuni dei siti inquinati più critici della Regione – Bassa Vallesina, Falconara Marittima ed Ancona – che definiscono un'Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale\_AERCA sottoposto ad piano di risanamento approvato nel 2005 (D.C.R. n. 172/2005).

Anche in risposta a questi aspetti di criticità , si possono evidenziare numerosi dinamiche positive e virtuose attivate nel contesto dell'area vasta.

In primo luogo, in tema di mitigazione il territorio ha investito in progetti di politica energetica volti a migliorare lo stato di efficienza del tessuto edilizio e a incrementare la produzione di energia rinnovabile, attraverso una collaborazione diretta con gli attori locali pubblici e privati e attraverso l'adesione alla *Sustainable Energy Community* Marchigiana nell'ambito della quale i comuni aderenti si sono confrontati in un percorso di Pianificazione Condivisa.

In secondo luogo, proprio l'Istituzione dell'AERCA determina per tutto l'ambito interessato dalla perimetrazione un regime permanente e rigoroso di specifiche valutazioni ambientali delle trasformazioni, la definizione di obiettivi ed azioni specifiche fissate nel piano di risanamento, e non da ultimo, la possibilità di finanziamenti mirati.

Infine, per contrastare la significativa problematica delle polveri sottili che affligge in particolare i comuni costieri e quelli a vocazione maggiormente produttiva, la Regione Marche con DACR n.52/2007 ha provveduto, sulla base della valutazione della qualità dell'aria, alla definizione nel territorio regionale di una lista di zone in cui i livelli di uno o più inquinanti eccedono il valore limite (ZONA A), ovvero in cui i livelli degli inquinanti sono inferiori ai valori limite (ZONA B).

La Giunta regionale ha approvato nel 2011 uno schema di Accordo di Programma, tra la Regione Marche, le Prefetture delle Marche, le Province marchigiane, i Comuni individuati come appartenenti alla Zona A, l'Autorità Portuale di Ancona, contenente provvedimenti contingenti da attuare nell'anno 2011/12, per la riduzione della concentrazione degli inquinanti nell'aria ambiente.

Successivamente, i comuni ricompresi nella zona A hanno sottoscritto l'accordo, impegnandosi ad assumere una serie di misure nei settori della circolazione dei veicoli stradali, delle emissioni in atmosfera delle attività produttive (industriali, artigianali, commerciali, agricole), del riscaldamento degli edifici pubblici e privati, nonché misure speciali riguardanti il porto di Ancona.

Anche in relazione alle azioni intraprese, i dati medi di concentrazione delle polveri nell'area urbana di Ancona, anche se ancora non linea con le direttive Europee, sono da alcuni anni in leggera ma costante flessione; la mobilità rimane ancora una delle maggiori sfide da affrontare sia a livello di mobilità urbana sia in termini di logistica delle merci, va comunque sottolineato come positivi miglioramenti sono rilevabili per ciò che riguarda il cambiamento nel sistema di mobilità urbano (nell'area urbana di Ancona sempre più persone scelgono il mezzo pubblico o vanno a piedi).

### eccellenze produttive

All'interno dell'Area Metropolitana è presente un tessuto imprenditoriale locale di eccellenza e con specializzazioni produttive diversificate:

- **Meccanica**\_nella classifica delle principali aziende produttrici di Macchine della regione, 3 imprese sulle prime 10 hanno sede nell'area vasta (sono: G.I.& E. Spa Osimo, Pieralisi M.A.I.P. Spa Jesi, Mait Spa Osimo); due di esse sono al secondo e al terzo posto della classifica.
- **Apparecchi elettrici ed elettronici**\_delle principali aziende produttrici della regione, 5 imprese sulle prime 10 hanno sede nell'area (sono: Ask Industries Spa Monte San Vito, Gruppo Eusebi Srl Ancona, Roal Electronics Srl Castelfidardo, So.Ma.Ci.S. Spa Castelfidardo, Brandoni Solare Spa Castelfidardo, Aea Srl Rosora).
- **Chimica e farmaceutica**\_nella classifica delle principali aziende produttrici della regione, 2 imprese sulle 6 della classifica hanno sede nell'area (sono: A.C.R.A.F. Spa Ancona e F.I.D.E.A. Spa Jesi). La prima in assoluto per vendite ha sede nel capoluogo.
- **Alimentari**\_delle principali aziende della regione, le prime 4 del 2011 e 6 su 10 hanno sede nell'area (sono: Fileni Simar Srl Jesi, C.A.R.N.J. Societa' Cooperativa Jesi, Cooperlat Soc. Coop. A R.L. Jesi, Gestione Alimentare Veloce Srl Jesi, Skalo Spa Osimo, Terre Cortesi Moncaro Soc. Coop Ar.L. Montecarotto)

Un ruolo produttivo importante dell'Area Metropolitana è quello legato al settore della **Nautica** costituito da importanti aziende con base nel porto di Ancona. Dal 2000 al 2007 le aziende legate alla nautica sono cresciute dell' 89,7% (da 224 a 425 - dato Sistar - Sistema informativo statistico delle Marche). Tra dipendenti diretti ed indotto specializzato, la nautica offre un'occupazione a circa 9.000 persone. Il fatturato dell'anno nautico nel 2007 ammonta a 800 milioni di euro. Export dell'80% soprattutto verso Stati Uniti, Europa, Medio Oriente e l'outsider Russia (6-7% del totale) crescenti fino al 2009. La stima della distribuzione delle imprese nautiche vede concentrate ad Ancona circa il 29% delle imprese sul totale Regionale che ammonta a circa 500 imprese censite nei registri camerali che lavorano nel settore della nautica. Lo scenario dal 2009 ad oggi è decisamente modificato ed in contrazione

Il settore della nautica è fortemente condizionato dalle esportazioni e la ripresa della domanda nei mercati internazionali è l'elemento fondamentale per il superamento della crisi; nel 2012 le vendite all'estero delle imprese di settore della provincia di Ancona sono passate da 125 a 95 milioni di euro, ma la particolare capacità di conquistare spazi nei mercati in crescita, mostrata nel recente passato, rappresenta il fattore chiave per la ripresa di un settore essenziale per l'economia della fascia costiera di Ancona.

Un elemento innovativo delle eccellenze produttive è legato al Distretto tecnologico della Regione Marche sulla **domotica** “Nuove tecnologie dell’abitare”.

La Regione Marche, in linea con gli indirizzi definiti dal Programma Nazionale della Ricerca 2009-2012, ha presentato al Ministero dell’Istruzione, dell’ Università e della Ricerca la proposta di costituzione del distretto tecnologico “Nuove tecnologie dell’abitare” specializzato nell’ambito tecnologico domotica. L’obiettivo è quello di accompagnare e rafforzare i processi innovativi già avviati nel territorio marchigiano, in parte già finanziati con gli interventi attivati dalla Regione, nelle piattaforme tecnologiche avanzate della domotica, che hanno visto l’emergere di importanti partenariati tra imprese, università e centri di ricerca. La crisi produttiva che ha interessato il comparto della meccanica, ha imposto un' accelerazione nell’attuazione del progetto di distretto tecnologico per riorientare in chiave innovativa le vocazioni dell’area consentendone un rilancio. Il distretto tecnologico delle Marche, può diventare un polo di eccellenza a livello nazionale, per i temi del “security & safety” nell’abitare e può costituire un importante modello di riferimento per le tematiche legate all’“ambient assisted living”. In particolare, considerato anche che la Regione Marche ospita l’Agenzia Nazionale della Terza Età, tutte le soluzioni ed i prodotti innovativi sviluppati dal distretto potranno avere una ricaduta in ambito nazionale ed internazionale. Il progetto per la nascita di un distretto tutto marchigiano della “casa intelligente” è stato scelto tra soli 7 progetti in tutta Europa per l’accesso a un finanziamento che consentirà di avviare un programma per la ricerca e lo sviluppo di soluzioni dell’abitare, con particolare riguardo alla non autosufficienza e all’anziano. Jade, questo il nome del progetto, sarà finanziato al 100% dall’Europa con un budget di 2,8 milioni di euro, essendo rientrato nei 7 progetti europei giudicati “eccellenti” e finanziati tra i 35 presentati alla Commissione europea nell’ambito del Programma dedicato a sviluppare conoscenza e ricerca nelle Regioni. la Regione Marche ha messo a disposizione 25 milioni di euro per la creazione del Distretto della domotica .

In generale un elemento di competitività del sistema produttivo dell’area vasta è dato dalla plurisettorialità dei campi produttivi e dalla presenza di imprese di rango differente, nello specifico:

- buone performance delle piccole imprese e del tessuto artigianale locale
- alti livelli di specializzazione settoriale delle medie imprese
- forte caratterizzazione nel settore dell’alta tecnologia per le piccole e medie imprese;
- presenza di prodotti tipici enologici di eccellenza, e presenza di programmazione e coordinamento provinciale e regionale nella promozione del vino e delle produzioni di prodotti finiti,
- localizzazione nel territorio di marchi internazionali e di grandi strutture del commercio di richiamo regionale

A dispetto della buona dotazione infrastrutturale di cui può usufruire il territorio dell’Area Metropolitana si deve registrare un basso livello di utilizzo delle piattaforme logistiche intermodali da parte di imprese locali

(principalmente di piccola dimensione) e difficoltà nella costruzione di sinergie tra aziende che non consentono efficientamento della produzione e riduzione di costi fissi d’impresa non direttamente indotta

dalla ridotta dimensione d'impresa. Il valore aggiunto per dipendente delle imprese regionali è pari al 75% di quello delle grandi imprese italiane, controbilanciato da un altrettanto inferiore costo per addetto (77% della media nazionale). Tali divari sono spiegati prevalentemente da due fattori di struttura:

a composizione settoriale,

b dimensione d'impresa;

e da un fattore di comportamento:

c cultura imprenditoriale.

Quanto al fattore a, la manifattura marchigiana ha una chiara specializzazione in settori a bassa intensità di capitale. Quanto al fattore b la prevalenza della piccola dimensione d'impresa non consente di sfruttare tutti i fattori di scala che sussistono in molte attività della catena del valore, per esempio il marketing, la logistica, la ricerca e sviluppo e simili. Infine, una cultura d'impresa meno orientata, in generale, all'innovazione; vale a dire una debolezza storica del fattore organizzativo imprenditoriale, non preparato a gestire la complessità dei rapporti nei mercati ad alta intensità competitiva.

Tuttavia, il settore delle imprese artigiane complessivamente "tiene", e questo, a giudizio di un campione di imprenditori artigiani della Provincia di Ancona intervistati recentemente, si deve prioritariamente ad alcuni fattori positivi:

- la qualità produttiva ottenuta all'estero risulta inferiore;
- i costi di produzione all'estero sono incrementati;
- sono stati attuati degli interventi per ridurre i costi;
- sono stati realizzati degli investimenti per innalzare la qualità produttiva, accorciare i tempi di consegna, o in macchinari ad elevata tecnologia;
- i produttori all'estero sono spesso incapaci di soddisfare commesse più frammentate e rispettare tempi di consegna più brevi (just in time).

Occorre quindi ripartire dai punti di forza di cui la nostra industria manifatturiera ancora dispone, soprattutto nel settore della meccatronica in generale, e puntare in particolare su:

- *Matching tra imprese*\_l'obiettivo è quello di realizzare occasioni di incontro tra imprese dedicata alle aziende che vogliono sviluppare la propria attività offrendo o ricercando tecnologie, prodotti, lavorazioni, cooperazioni produttive, commerciali o finanziarie.
- *Artigianato e Creatività*\_L'obiettivo è di stimolare l'incontro tra le imprese del territorio ed i giovani creativi, sia per valorizzare e far conoscere questi giovani talenti alle realtà lavorative, sia per dare nuove idee e creatività alle aziende, al fine di realizzare prototipi di prodotti d'uso e servizi commercializzabili concretamente.
- *Consulenza e innovazione gestionale per neo MPI innovative*\_l'obiettivo è quello di realizzare una sperimentazione su un campione di imprese finalizzato a far emergere idee innovative, cercando di porre le basi per sviluppare concrete forme di collaborazione in ambiti specifici, anche favorendo lo scambio e il trasferimento tecnologico ed ipotizzando lo sviluppo di spin off academia-impresa
- *Web e social media*\_l'obiettivo è quello di lanciare sul territorio di alcuni progetti pilota sul digital marketing e l'eCommerce pensati appositamente per il mondo artigiano e le sue specificità, che

consentano - nel contempo - di sperimentare sul campo e in modo innovativo strumenti come il contratto di rete e la collaborazione on line tra imprese (propedeutico ed integrato con il matching fisico)

- *Tirocini/stage di giovani laureati in azienda\_ l'obiettivo* l'inserimento in azienda di junior , allo scopo di mettere a disposizione delle imprese delle risorse fresche e qualificate dal punto di vista didattico, che possano aiutarle nel processo di innovazione gestionale e/o organizzativa e di crescita culturale .

### energie rinnovabili

A fronte dei forti consumi energetici e delle conseguenti emissioni di gas serra, si possono riscontrare nell'area vasta:

- la presenza del maggiore polo energetico della Provincia di Ancona, grazie alla presenza di n.4 grandi/medie centrali termoelettriche;
- la crescita significativa e costante della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili (in particolar modo fotovoltaico e biomassa);
- diffuse azioni per il risparmio e l'efficienza energetica nei settori residenziale, produttivo, e degli edifici pubblici;
- la presenza di una disciplina regionale per le Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA) già oggetto di interessanti sperimentazioni;
- una diffusa attività di monitoraggio dei consumi e delle emissioni (attraverso l'adesione di molti Enti al Patto dei Sindaci) ed una diffusa pianificazione energetica (PEAC e SEAP comunali).

Il "*Patto dei Sindaci*" (*Covenant of Mayor*) è la principale iniziativa della Commissione Europea per il raggiungimento degli obiettivi strategici in ambito ambientale ed energetico al 2020; diversi comuni dell'area vasta (tra cui Ancona, Jesi, Osimo e Senigallia) nonché la stessa amministrazione provinciale, aderendo all'iniziativa, hanno avuto la possibilità di aggiornare i dati relativi al bilancio energetico ed emissivo dei loro territori, nonché l'opportunità di impostare un *Piano di Azione per l'Energia Sostenibile a livello locale (SEAP)* per il raggiungimento e superamento degli obiettivi di riduzione delle emissioni fissati dalla comunità europea (riduzione del 20% delle emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2020), aggiornabile periodicamente.

Inoltre alcuni comuni (tra cui Ancona, Jesi, Senigallia) hanno redatto e adottato il *Piano Energetico Ambientale Comunale (PEAC)*, volto a perseguire politiche di efficienza energetica e ad implementare i relativi interventi in grado di integrare il fattore energia nelle politiche per il miglioramento dell'ambiente urbano e per la qualità della vita.

### fabbriche di conoscenza

Nelle imprese sono ancora rilevanti le fasi più strettamente collegate al 'manufacturing', con conseguente maggior peso degli occupati con qualifica di operai rispetto agli impiegati e ai quadri. Nell'ultimo decennio le imprese di maggiore dimensione presenti hanno mostrato una continua, seppure lenta, contrazione del

numero degli operai e una crescita nel numero degli impiegati e quadri. Tale tendenza si è confermata anche nel 2011, nel corso del quale si è registrata una leggera contrazione del numero degli operai (-0,14%) ed un incremento rispettivamente dell'1,5 e del 5,4% nel numero degli impiegati e dei dirigenti. Nel 2011 la composizione dei dipendenti delle imprese presenti nella classifica è risultata la seguente: 65,1% operai (65,5% nel 2010); 33,1% impiegati (32,8% nel 2010); 1,8% quadri e dirigenti (1,7% nel 2010). Il cambiamento nella composizione degli occupati a favore di impiegati e quadri è il risultato di un continuo processo di up-grading qualitativo delle produzioni, realizzato anche attraverso l'aumento delle componenti di servizio associate ai prodotti; si tratta, di fatto, di un progressivo investimento nelle fasi della filiera produttiva a maggior valore aggiunto (progettazione, marketing, commercializzazione). Con un po' di ottimismo si può pensare che anche nell'industria marchigiana la crescita del valore aggiunto sta avvenendo esaltando sempre di più le attività basate sulla conoscenza. Al momento non abbiamo ancora elementi per dire che questa è una tendenza che sta prendendo consistenza. Certo è che se il valore aggiunto provenisse in misura maggiore dal fattore conoscenza piuttosto che dalla trasformazione fisica delle merci anche il territorio dell'Area Metropolitana ne trarrebbe vantaggio.

### imprese culturali

*“Nell’attuale scenario economico il legame identitario col territorio rappresenta per le nostre imprese un valore unico al mondo, il vero asset strategico dell’Italia su scala globale” (da: L’Italia che verrà\_ Industria culturale, made in Italy, e territori. I Quaderni di Symbola rapporto 2012)*

La chiave di lettura del nuovo paradigma dello sviluppo culturalmente orientato, è costituito dal posizionamento della cultura non più considerata come semplice dotazione o sovrastruttura territoriale, ma come un vero e propria infrastruttura immateriale capace di generare ricchezza. La produzione culturale è un elemento significativo dell’economia di un territorio, tuttavia l’economia della cultura è tradizionalmente identificata con i finanziamenti pubblici, o con il mecenatismo privato, o con l’auto produzione volontaria e il più delle volte gratuita. Nello scenario nazionale che si rispecchia fedelmente in quello dell’area vasta, si assiste ad un limite strutturale: le imprese di eccellenza legate al design e la moda sono considerate e percepite come appartenenti al manifatturiero tradizionale piuttosto che al settore culturale e creativo, questo limite concettuale produce come conseguenza pratica quella di non comprendere le relazioni tra i diversi ambiti della creatività e di non sostenere quei settori che, pur non producendo direttamente, costituiscono un laboratorio di sperimentazione e innovazione capace di aumentare la competitività del manifatturiero creativo.

Per inquadrare correttamente il settore ‘cultura’ si deve introdurre la classificazione delle categorie di attività economiche effettuata sulla base dell’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).

I dati riferiti al 2011 mostrano come la Regione Marche si posizioni fra le prime 5 regioni italiane:

- per la percentuale di valore aggiunto prodotto dal sistema produttivo culturale
- per la percentuale di occupazione in imprese culturali

I dati riferiti al 2009 relativi alla distribuzione delle imprese culturali nelle Marche, evidenzia come i comuni principali dell'Area Metropolitana : Senigallia, Jesi, Osimo presentano un numero superiore a 100 imprese, Ancona supera le 200, in prevalenza il territorio presenta un numero di imprese compreso entro le trenta unità per Comune. Se si confronta il dato delle imprese del settore cultura rispetto al totale delle imprese a livello della provincia di Ancona la percentuale è del 3,3% fra i più alti della Regione.

Se si confronta questo dato con quello del numero di imprese che hanno partecipato ai bandi regionali per l'assegnazione delle risorse comunitarie 2007-2013 nel settore della Cultura, su 81 ditte partecipanti il 32% è nella Provincia di Ancona a conferma che le stesse ricadono nei territori a maggior tasso di impresa culturale.

*E' tuttavia evidente "la necessità di un ripensamento complessivo del modello di riferimento, e lo spostamento dell'enfasi dalla cultura come settore ancillare al turismo alla cultura come settore industriale di primo piano e dall'alta valenza strategica passa anche per il nostro paese da una rinnovata capacità di entrare a far parte in modo più attivo di questo poderoso flusso globale di ridefinizione della geografia culturale, riuscendo ad andare al di là di logiche limitate e strumentali di promozione della dimensione più 'manifatturiera' della moda, del design, del cibo, per tornare ad esaltarne le valenze socio-culturali più sottili, per sottolinearne e stimolarne la portata innovativa, per tornare a promuovere una visione della cultura e della creatività italiana più integrata strategicamente e più dinamica complessa e articolata di come la si presenta oggi"* ( da: *L'italia che verrà\_ Industria culturale, made in Italy, e territori. I Quaderni di Symbola rapporto 2012*)

### contenitori culturali

La straordinaria dotazione di contenitori culturali che può vantare il territorio è un altro elemento che condiziona l'impresa culturale, che fino ad ora è principalmente associata al turismo e all'ambiente, con il risultato che gran parte degli investimenti sono stati destinati ai beni: siano essi il recupero di architetture di pregio storico artistico o la creazione di pacchetti turistici integrati. Questo tipo di impresa che è ormai consolidata si basa su una concezione classica del distretto produttivo, quello riferito alla produzione di beni, mentre la valorizzazione ha a che fare con i servizi. Il modello di organizzazione distrettuale non può essere automaticamente riprodotto per l'impresa culturale, soprattutto per una questione di massa critica: il merchandising culturale e l'artigianato artistico non possono creare economie analoghe a quelle del tessile e della meccanica. Il modello quindi di riferimento non è il distretto ma le **reti e filiere orizzontalmente integrate**, dove la cultura ha valore non solo in quanto produttore economico in sè, ma anche perché aiuta il territorio ad orientarsi verso nuovi modelli di uso e così facendo produce a sua volta economie. La cultura è quindi un laboratorio di idee che funziona con una logica simile a quella della ricerca scientifica, in questo scenario i contenitori culturali hanno bisogno di forme di narrazione molto diverse da quelle tradizionali, ovvero devono fungere contemporaneamente da attrattore e da attivatore. Se quindi i contenitori per molto tempo sono stati i luoghi di una passata identità culturale, i possibili utilizzi innovativi

da integrare con quelli tradizionali potrebbero essere quelli di incubatori di imprenditorialità creativa, spazi di relazione, spazi residenziali per artisti e professionisti creativi, spazi di produzione di conoscenza, spazi commerciali votati all'industria del gusto.

L'ambito di Area Metropolitana "contiene" complessi edilizi di pregio ed edifici oggetto negli ultimi anni di restauro comprensivo di interventi strutturali tramite l'utilizzo sia di risorse statali sia comunitarie (Docup 2000-2006 e FEASR 2007-2013): in alcuni casi la destinazione d'uso è già stata individuata, in altri resta ancora aperta. Questi "contenitori" costituiscono 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. A tale riguardo va segnalata la biblioteca EffeEmme23 di Moie di Majolati Spontini realizzata in una ex fornace restaurata con risorse del Consorzio intercomunale per la gestione dei rifiuti. Inaugurata di recente, per la qualità del progetto di recupero, delle iniziative che vi si svolgono, del sistema di comunicazione, è diventata un vero e proprio luogo non solo per la comunità locale, ma 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 coinvolgano attività di tipo culturale. La strategia è quella di realizzare una rete potenziale di spazi con destinazione culturale-creativa che definiscono una sorta di 'sistema nervoso culturale' che innerva a vari livelli di intensità tutto il territorio.

### Distretto Culturale Evoluto\_DCE

In piena coerenza con la visione strategica europea e nazionale, la Regione Marche è impegnata nella promozione di un programma di sviluppo territoriale a traino culturale secondo il modello del distretto culturale evoluto di cui alla L.R. 4/2010 ed alla DGR 1753 del 17/12/2012, che si qualifica come sistema territoriale di relazioni tra pubblico e privato volto a sviluppare le potenzialità del territorio regionale in ambito culturale a garantire il governo integrato delle dinamiche del settore e a sostenere programmi di sviluppo locali.

Il distretto culturale delle Marche comprende l'intero territorio regionale, e appare finalizzato a sostenere uno sviluppo locale trainato dalla cultura, attraverso l'incentivazione di nuove professionalità e aggregazioni tra beni e attività culturali e produttive, la promozione della visibilità del comparto anche in ambito internazionale, la costituzione di filiere orizzontali e verticali e l'integrazione tra istituzioni e imprese. Al concetto di 'distretto culturale' che individua nella cultura e nella conoscenza un fattore competitivo e di crescita del territorio, si accompagna la definizione di 'distretto culturale evoluto' ad indicare la necessità di superare l'orizzonte delle sole politiche di turismo culturale, peraltro auspicabili, con politiche attive di coinvolgimento di imprenditorialità tradizionali e non e delle comunità locali. Oltre ai settori tradizionali delle arti, questi beni e servizi comprendono i film, i Dvd e i video, la televisione e la radio, i videogiochi, i nuovi media, la musica, i libri e la stampa. Le industrie creative sono le industrie che utilizzano la cultura come input e hanno dimensione culturale, anche se i loro output hanno un carattere principalmente funzionale. Comprendono l'architettura e il design, che integrano elementi creativi in processi più ampi, e sottosettori come il design grafico, il design di moda o la pubblicità.

Gli effetti di ricaduta delle industrie culturali e creative vengono paragonati a quelli della ICT in termini di capacità trasversali di trasformazione ed innovazione della economia.

Il settore delle industrie culturali e creative si rappresenta come uno dei più dinamici in Europa, contribuendo a circa il 3% del PIL dell'Unione, ed impiegando più di 6,7 milioni di persone nei 27 Stati membri. Le Marche si qualificano come territorio vocato alla cosiddetta "culture based innovation", una forma di innovazione anche non tecnologica 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.

Il progetto di Distretto Culturale Evoluto delle Marche, si qualifica come azione strategica nell'ambito della programmazione regionale con particolare riferimento al Progetto Marche 2020, alla futura programmazione europea per il periodo 2014-2020, all'Accordo di programma Quadro da sottoporre alla Amministrazione nazionale, ad altri eventuali iniziative programmatiche a valere su risorse regionali, nazionali, comunitarie che prevedano il sostegno a iniziative e modelli di sviluppo locale a traino culturale. Nell'ambito del Distretto Culturale Evoluto la Regione Marche promuove progetti di iniziativa regionale e progetti di interesse regionale coerenti con la programmazione regionale e le finalità del DCE Marche, aventi carattere intersettoriale, tali da integrare aspetti produttivi, culturali, turistici, territoriali ed ambientali in una prospettiva di sviluppo a base culturale mediante :

- la valorizzazione del talento e dell'impresa culturale e creativa ;
- la contaminazione creativa delle imprese tradizionali;
- il sostegno alle filiere per la qualità della vita, l'integrazione, lo sviluppo inclusivo;
- l'attrazione degli investimenti, all'interno delle reti europee ed extraeuropee.

#### 4 Individuazione dell'armatura territoriale e delle figure territoriali

L'osservazione congiunta dei sistemi tematici costitutivi dell'area Metropolitana mette in evidenza una identità territoriale frutto di tendenze evolutive ormai sempre meno interpretabili come espressione delle singole città esistenti e dei loro confini amministrativi.

Il territorio d'area vasta si caratterizza per una costellazione di punti focali (Ancona, Jesi, Falconara, Senigallia, Osimo-Loreto-Castelfidardo) la cui complessiva dotazione diversificata riesce a soddisfare le necessità, gli interessi, la "domanda di urbanità" dei sistemi insediativi minori, generando una modalità di funzionamento e di correlazioni di rango metropolitano pressoché unici a livello regionale.

**L'integrazione reciproca dei servizi, gli spostamenti interni, le modalità d'uso da parte degli abitanti, permettono di riconoscere un'unica armatura urbana strutturata su un complesso telaio territoriale multifunzionale e su specifiche disseminazioni di intensità riconducibili ad un modello policentrico polarizzato.**

**Il palinsesto infrastrutturale della mobilità** contribuisce alla configurazione di un assetto dell'urbanizzato che identifica nella direttrice costiera e nella trasversale dell'Esino i principali assi di condensazione insediativa; il telaio della viabilità secondaria innerva l'ambito d'area vasta fungendo da sistema connettivo tra insediamenti diffusi storicizzati e polarità di rango superiore.

Su tale reticolo si strutturano le relazioni di funzionamento degli spostamenti di prossimità del servizio pubblico dei trasporti su gomma; osservando linee e frequenze del TPL, emerge un circuito attivo sull'intero ambito territoriale che, mettendo in diretto collegamento i nuclei pivot, attiva flussi di spostamenti dagli insediamenti minori verso le aree più dense soprattutto in fasce della giornata riconducibili ad inizio e fine di attività di lavoro e istruzione. Gli assi del ferro risultano caratterizzati da una punteggiata di stazioni e fermate ferroviarie dislocate in maniera equilibrata rispetto ai principali addensamenti urbani e capaci di sostenere una più forte complementarità tra sistemi modali di merci e persone.

**L'armatura ecologico-ambientale** dell'ambito d'area metropolitana si articola in una successione di connettività fluviali trasversali rispetto alla costa; la Valle dell'Esino e dell'Aspio-Musone in particolare si caratterizzano come linee di montaggio di una sequenza di naturalità su cui agiscono importanti pressioni antropiche riconducibili ai nuclei insediativi attestati sui fasci infrastrutturali di immediata vicinanza. Il sistema naturale costiero presenta una discontinuità tale da non riuscire a garantire una connettività efficace o la formazione di bacini di naturalità intensi, unica eccezione di rilievo è la presenza della patch del Conero, la cui ampia estensione e la cui dotazione di microsistemi della biodiversità costituisce una testata ecologico-ambientale di riferimento per tutto l'ambito.

**Il reticolo idrografico minore** contribuisce alla messa a sistema di una capillarità in grado di diventare elemento ordinatore delle matrici agrarie e del relativo sistema dei paesaggi urbanizzati diffusi.

La presenza di numerosi **centri minori e nuclei frazionali** dotati di specifici caratteri identitari determina forme di radicamento e consapevolezze di significato supportate da una intensiva infrastrutturazione di musei e biblioteche con buone attitudini alla costruzione di reti di coordinamento e promozione di natura molteplice.

Le intensità dei **luoghi dell'istruzione e della formazione** subiscono la capacità gravitazionale delle reti organizzandosi in grumi più o meno densi in corrispondenza dei sistemi pivot, generando, quindi, un rafforzamento della **funzionalità policentrica polarizzata**.

Il telaio si completa con la capacità di organizzazione territoriale che specifiche **razionalità di settore** sono riuscite a costruire nel corso degli anni attraverso forme di autoregolazione; il riferimento è in particolare al **sistema turistico** ed al **mondo produttivo** che attorno ad elementi di forte carattere connotativo (la costa, il fiume Esino, il massiccio del Conero e la valle dell'Aspio) hanno creato sistemi di valori che singolarmente costituiscono delle **eccellenze territoriali**, ma che non hanno la sufficiente massa critica per configurarsi come veri e propri distretti integrati.

L'obiettivo dell'armatura è quella di rafforzare l'integrazione fra il palinsesto territoriale e il sistema delle attività in un'ottica di sviluppo che superi quella del distretto produttivo tradizionale e utilizzi come asset strategico il legame identitario col territorio.

#### **Le figure territoriali: quattro possibili chiavi interpretative dell'Area Metropolitana Medio Adriatica**

La lettura dell'armatura territoriale evidenzia con grande chiarezza un sistema riconoscibile e unitario nel suo funzionamento e sempre più orientato allo sviluppo di azioni di coordinamento e di governance territoriale. Tuttavia, la ricchezza delle morfotipologie, le identità locali dei paesaggi e le diverse modalità di funzionamento del territorio evidenziate dalla sovrapposizione dei livelli di lettura dei sistemi tematici, si traducono in una pluralità di significati, e di utilizzi.

L'individuazione dei topic nelle letture contenute nel paragrafo delle opportunità territoriali, mette in luce la convergenza delle interpretazioni critiche verso fisionomie territoriali riconoscibili, che superano i confini amministrativi comunali e che trovano conferma nelle chiavi interpretative definite dai quattro *paradigmi territoriali* proposti preliminarmente nella lettura del sistema insediativo e confermati dalle letture di tutti gli altri ambiti tematici.

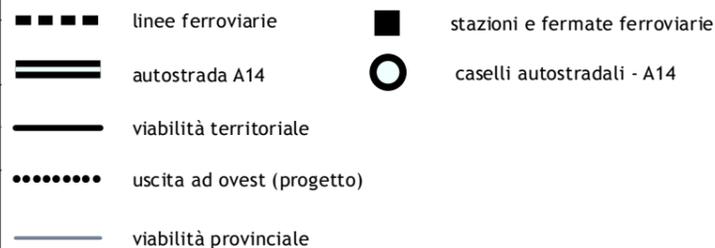
La grande varietà del palinsesto viene quindi strutturata in **quattro distinti insiemi di significati**, quattro letture specifiche di caratterizzazione, che definiscono vere e proprie **"figure territoriali"** che sono:

- 1 **la città diversificata della costa**
- 2 **la valle e le colline dell' Esino**
- 3 **l'insediamento multipolare dell' Aspio e del Musone**
- 4 **la campagna urbana del territorio medio collinare.**

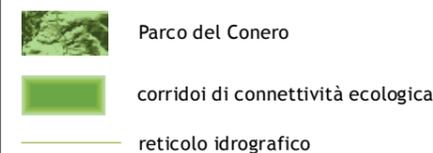
## L'ARMATURA TERRITORIALE

### LEGENDA

#### TELAIO INFRASTRUTTURALE



#### TELAIO ECOLOGICO-AMBIENTALE



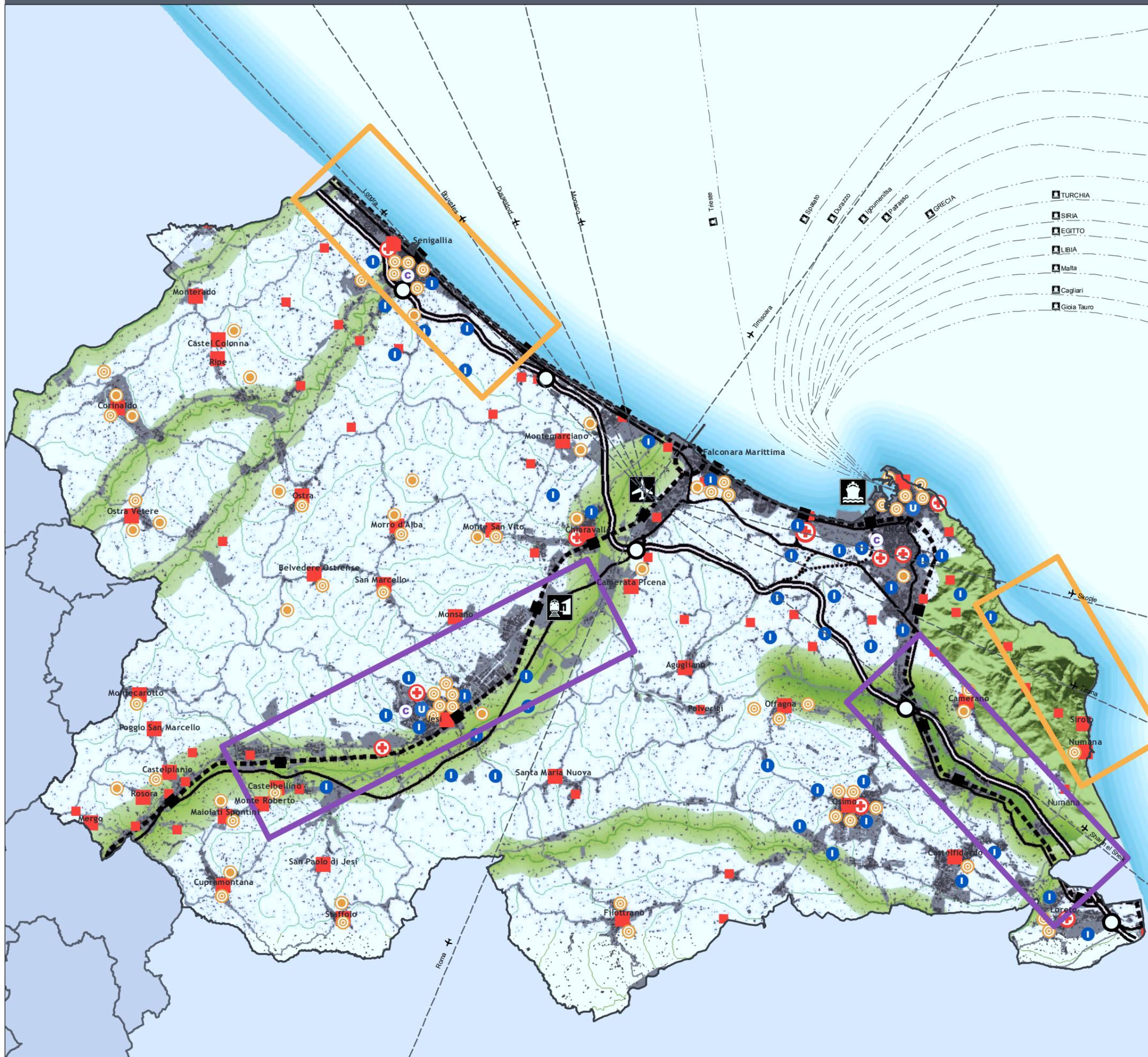
#### INTENSITA' DI SISTEMA



#### RAZIONALITA' DI SETTORE



L'integrazione reciproca dei servizi, gli spostamenti interni, le modalità d'uso da parte degli abitanti, permettono di riconoscere un'unica armatura urbana strutturata su un complesso telaio territoriale costituito dalle infrastrutture ecologico-ambientali e per la mobilità, nonché su specifiche disseminazioni di intensità (culturali, insediative, di servizi) organizzate secondo un modello policentrico polarizzato. Il telaio si completa con la capacità di organizzazione che le razionalità di settore turistico e produttivo sono riuscite a costruire nel corso degli anni attraverso forme di autoregolazione.



Le quattro figure territoriali sono caratterizzate da specifiche dinamiche intersettoriali che esprimono diversificate opportunità di valorizzazione nell'ambito del progetto integrato di territorio; tali opportunità territoriali, in via preliminare, possono essere ricondotte e declinate all'interno delle figure territoriali.

La **diffusione insediativa**, fenomeno comune a tutto il sistema dell'area vasta, presenta alcuni luoghi di addensamento se non di vera e propria congestione:

- nella *città della costa* e nell' *insediamento multipolare dell' Aspio e del Musone*, quest'ultimo caratterizzato anche dalla presenza di un'importante *dotazione infrastrutturale polarizzata* verso l'area urbana di Ancona sud.
- nella cerniera tra *la valle e le colline dell' Esino* e *la Città diversificata della Costa* localizzata nell'area di Chiaravalle e Falconara, caratterizzata anche dall'essere quel territorio snodo tra le direttrici nord-sud e di penetrazione verso l'entroterra della piattaforma logistica individuato dal MIT.

Tutte le quattro figure individuate, trovano particolare aderenza con la caratterizzazione territoriale del **sistema produttivo** che individua due polarità:

- sistema produttivo lungo la valle dell'Esino, caratterizzato per una spiccata presenza di imprese nel settore della meccanica, degli stampi a servizio della filiera del "distretto del Bianco" dell'area Fabrianese, e per lo stretto legame con le fabbriche di conoscenza del territorio;
- sistema produttivo già identificato come parte del più ampio "distretto polisettoriale" che caratterizza, insieme alla spiccata presenza di dotazioni commerciali di scala Regionale, l'*insediamento multipolare dell' Aspio e del Musone*.

All'interno della figura territoriale della *città diversificata della costa* un altro elemento di caratterizzazione legato al sistema produttivo, è costituito dalla presenza, nel tratto a nord tra Senigallia ed Ancona, di potenziali **aree di riconversione** con forte inerzia alla trasformazione e di aree produttive poste in particolari ambiti di fragilità ambientale.

Passando alla *Campagna urbana del territorio medio collinare*, che si caratterizza prevalentemente per la presenza di un tessuto fortemente correlato a modelli insediativi storici, si deve evidenziare un crescente sviluppo della **ricettività turistica**, che ormai rappresenta una delle principali attività dei comuni del sistema medio collinare, che si integra con la ricettività tradizionale di stampo balneare localizzata nella *città diversificata della costa* specificatamente nei due poli del Conero e di Senigallia.

In questo territorio "della città lenta" trovano particolare rilevanza i fenomeni della "**micro coesione sociale**", della produzione dei **prodotti di qualità** e delle opportunità offerte dalla presenza diffusa dei **contenitori culturali** e di possibili programmi di valorizzazione legati ai temi del distretto culturale evoluto. Tutte le quattro figure territoriali, anche se a diversi livelli di intensità, sono caratterizzate trasversalmente dalle tematiche correlate all'**adattamento climatico** e allo sviluppo della **resilienza territoriale**, anche se la *città diversificata della costa* e *la valle e le colline dell'Esino* presentano pressioni insediative maggiori e fragilità ambientali localizzate.

**Le quattro figure territoriali individuate, se da un lato sono l'espressione di un carattere di molteplicità, che di per sé costituisce comunque una ricchezza straordinaria per l'Area Metropolitana Medio Adriatica,**

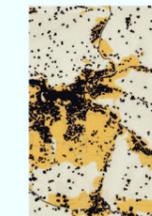
**dall'altro, attraverso la saldatura con l'armatura territoriale, ci restituiscono un carattere di forte integrazione e coesione dell'intero territorio. Le quattro figure territoriali con le loro differenti fisionomie definiscono quindi altrettanti ambiti di riconoscibilità attorno ai quale poter orientare scenari e traiettorie di sviluppo e strutturare le linee di intervento e le azioni integrate della strategia Europa 2020.**

## LE FIGURE TERRITORIALI

quattro possibili chiavi interpretative dell' Area vasta



*La città diversificata della costa*



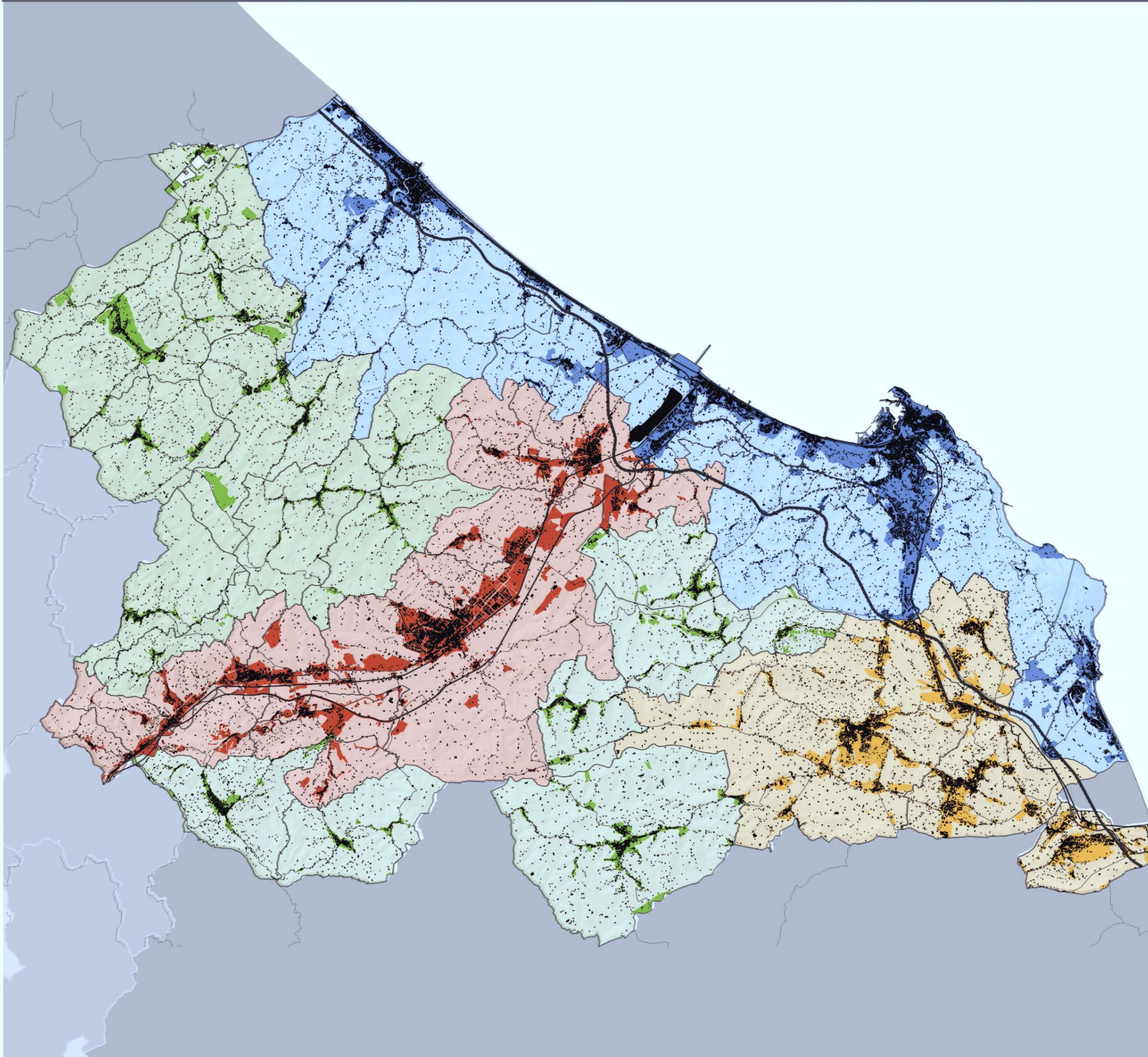
*L'insediamento multipolare dell' Aspio e del Musone*



*La valle e le colline dell' Esino*



*La campagna urbana del territorio medio collinare*



La ricchezza delle morfotipologie, le identità locali dei paesaggi e le diverse modalità di funzionamento del territorio evidenziate dalla sovrapposizione dei livelli di lettura dei sistemi tematici, si traducono in una pluralità di significati, e di utilizzi. Fisionomie territoriali riconoscibili che superano i confini amministrativi e definiscono vere e proprie "figure territoriali" caratterizzate da specifiche dinamiche intersettoriali capaci di esprimere diversificate opportunità di valorizzazione nell'ambito del progetto integrato di territorio.

Le quattro figure territoriali individuate, sono l'espressione di un carattere di molteplicità, e di una ricchezza straordinaria per l'area vasta, che attraverso la saldatura con l'armatura territoriale, restituisce un carattere di forte integrazione e coesione dell'intero territorio.

Le quattro figure territoriali con le loro differenti fisionomie definiscono quindi gli ambiti di riconoscibilità attorno ai quali poter orientare scenari e traiettorie di sviluppo e strutturare le linee di intervento e le azioni integrate della strategia Europa 2020

## 5 scenari e traiettorie di sviluppo

### 5.a le 11 aree tematiche della strategia Europa 2020 e la strategia di sviluppo urbano integrato

Nel novembre 2012 la Commissione Europea ha diffuso il documento chiamato “POSITION PAPER per i servizi della Commissione sulla preparazione dell'Accordo di Partenariato e dei Programmi in Italia per il periodo 2014-2020”; in esso viene evidenziato come il coordinamento delle politiche e la complementarità degli interventi costituiscono condizioni fondamentali per il successo dei Fondi del quadro Strategico Comune, e come tale complementarità debba essere progettata a livello politico ed attuata attraverso soluzioni specifiche, tra cui, se del caso, i cosiddetti “Investimenti Territoriali Integrati e Sviluppo Locale di tipo partecipativo”. Lo sviluppo locale di tipo partecipativo (*Community-Led Local Development - CLLD*) offre infatti un approccio integrato “*bottom-up*” in risposta alle complesse sfide territoriali e locali attraverso il coinvolgimento delle comunità locali; l'Italia è invitata a presentare il proprio approccio riguardo lo sviluppo locale di tipo partecipativo per tutti i Fondi QSC, ma in particolare nei settori in cui la complementarità degli investimenti è imprescindibile, primo fra tutti quello sviluppo urbano sostenibile, e lo dovrà fare indicando le sfide, gli obiettivi e le priorità principali, il tipo di territorio, il ruolo dei gruppi di azione locale e dei diversi Fondi QSC, nonché i meccanismi di coordinamento. Lo sviluppo urbano sostenibile è inteso come processo integrato che promuova armonicamente tutte le dimensioni della sostenibilità (economica, sociale, ambientale e di *governance*) attraverso una visione globale dell'area urbana; a partire da questo approccio, le risorse devono essere concentrate in modo integrato su “zone-bersaglio” che manifestano specifiche sfide a livello urbano. Al contempo, i progetti finanziati dalla politica di coesione in aree urbane devono essere coerenti con gli obiettivi più ampi dei Programmi, ed incardinati nelle 11 aree tematiche della strategia Europa 2020:

- 1 **Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione,**
- 2 **Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione,**
- 3 **Promuovere la competitività delle piccole e medie imprese, il settore agricolo e il settore della pesca e dell'acquacoltura,**
- 4 **Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio,**
- 5 **Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, prevenzione e la gestione dei rischi,**
- 6 **Tutelare l'ambiente e l'uso efficiente delle risorse,**
- 7 **Promuovere sistemi di trasporto sostenibili e eliminare le strozzature delle principali infrastrutture di rete,**
- 8 **Promuovere l'occupazione e sostenere la mobilità dei lavoratori,**
- 9 **Promuovere l'inclusione sociale e combattere la povertà,**
- 10 **Investire nelle competenze, nell'istruzione e nell'apprendimento permanente,**
- 11 **Rafforzare la capacità istituzionale e promuovere un'amministrazione pubblica efficiente**

## **5.b elementi di scenario per lo sviluppo dell'Area metropolitana**

### **5b.1 evoluzione del modello di sviluppo: dalla piattaforma territoriale al commutatore complesso**

La complessità territoriale del sistema dell'Area Metropolitana Medio Adriatica si colloca all'interno di un contesto di “geografie delle opportunità” di rango transnazionale come entità evolutiva dinamica , dotata di importanti potenzialità di commutazione di flussi e reti di connessione e relazione.

L'identificazione dei telai e delle densità funzionali che strutturano l'armatura territoriale permettono di ipotizzare un possibile modello di funzionamento in cui i livelli costitutivi (dotazioni infrastrutturali e trame insediative, strutture economiche e sociali, sistemi di connettività ambientale etc ) vengono messi a coerenza da reti di flusso materiali ed immateriali che facilitano la circolazione di beni/persona e contribuiscono ad una agevole propagazione delle conoscenze , allo scambio di capitali, di innovazioni tecnologiche, di idee ed informazioni.

Le molteplici dominanti identitarie, portate a sintesi attraverso le 4 figure territoriali, trovano ulteriori convergenze in una visione di “sistema di commutazione” in cui il complesso multipolare degli snodi (la cui natura non necessariamente è di natura infrastrutturale) organizza e direziona linee di flusso integrandole alle dinamiche locali favorendo lo scambio tra mercati locali e globali, promuovendo l'eccellenza produttiva e sincronizzando l'offerta territoriale esistente con i mutamenti di esigenze della contemporaneità (mobilità,logistica integrata, housing, qualità diffusa, sostenibilità ambientale, innovazione tecnologica, rigenerazione urbana).

Proprio in ragione di questa visione plurisettoriale e multistrato della visione di “contesto di commutazione”, è possibile interpretare il territorio dell'Area Metropolitana Medio Adriatica come un sistema di condensazione di reti di infrastrutture, di conoscenze, di città che, attraverso opportune ed adeguate forme di partenariato finalizzate anche alla costruzione di priorità selettive condivise, riescono a configurare un ambiente innovatore coeso, flessibile e poliedricamente resiliente. Appare evidente che la semplice connessione fisica dei diversi nodi non risulta decisiva quanto piuttosto la capacità di costruire reti partenariali e di conoscenze tra i molteplici soggetti in causa; in tal senso i flussi di relazione potenzialmente attivabili rappresentano una fondamentale ossatura immateriale attraverso cui convogliare informazioni, far circolare competenze, implementare processi di innovazione.

Il modello di sviluppo di “piattaforma territoriale” supera, quindi, la visione esclusivamente incentrata sulla natura infrastrutturale di tale dispositivo per arricchirsi di un livello di valorizzazione che mira alla collocazione del sistema d'AM in contesti competitivi attraverso l'intercettazione ed organizzazione creativa delle qualità diffuse e dei relativi canali di funzionamento .

Il know how delle produzioni manifatturiere locali di eccellenza, i saperi esperti dei centri di ricerca e trasferimento tecnologico facenti capo alle associazioni di categoria nonché all'università Politecnica , la presenza di un settore creativo fortemente innovativo, le politiche regionali per uno sviluppo culturalmente orientato rappresentano alcune delle reti di specificità da integrare nei molteplici domini di azione e

sintetizzare in centri-snodo che fungono da gateway e contesti di integrazione che contribuiscono alla diffusione pervasiva degli effetti dell'interscambio transcalare.

La definizione di uno modello di orientamento declinato in un sistema complesso di commutazione assume maggior rilevanza se collocata nell'ambito della Macroregione Adriatico-Jonio; in tale contesto, difatti, la costituzione di una entità urbana dinamica che “mette a servizio” di un'area transnazionale la propria vocazione all'interscambio ed alla ibridazione tra reti, rappresenta una occasione per la promozione di una identità territoriale legata alla gestione delle connessioni intersettoriali, capace di contribuire attivamente alla agenda strategica per lo sviluppo e alla programmazione delle relative risorse.

## 5b.2 elementi di scenario

Nell'ambito del nuovo modello di sviluppo calato sull'armatura territoriale individuata emergono **6 elementi di scenario** per lo sviluppo dell'Area Metropolitana del Medio Adriatico, costruiti 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 di convergenza politica.

- 1 Area Metropolitana come contesto di supporto del sistema produttivo**
- 2 Area Metropolitana come cluster integrato per la logistica**
- 3 Area Metropolitana come filiera per l'impresa manifatturiera e turistica**
- 4 Area Metropolitana come territorio della Resilienza**
- 5 Area Metropolitana come fabbrica di sviluppo culturalmente orientato**
- 6 Area Metropolitana come laboratorio per la rigenerazione urbana e l'inclusione sociale**

### 1 Area Metropolitana come contesto di supporto del sistema produttivo

Il settore manifatturiero rimane un motore fondamentale della Regione, per il numero di addetti, il livello delle esportazione, la capacità di innovare il proprio know how e raggiungere obiettivi di alta specializzazione; in particolare, per la Provincia di Ancona e per l'Area Metropolitana esso rappresenta un vero e proprio elemento di eccellenza territoriale.

La relativa "tenuta" del settore, che vede un recente riavvio delle commesse a scapito dei grandi produttori esteri, dipende essenzialmente dall'alta qualità produttiva, dovuta da una parte ad aspetti tecnici della produzione (in primis la diffusa capacità di innovazione - più tecnologica che gestionale/organizzativa - e la flessibilità – intesa come capacità della piccola/media impresa di soddisfare commesse sempre più frammentate e di rispettare tempi di consegna sempre più brevi), dall'altra al forte valore identitario del prodotto.

Su entrambi i fronti, quello dell'innovazione e della capacità di risposta alle esigenze del mercato, e quello del rafforzamento del valore identitario del prodotto, l'Area Metropolitana può rappresentare un valido contesto di supporto e valorizzazione.

Infatti sul fronte della qualità del prodotto, il carattere storicamente diffuso del sistema produttivo dell'Area Metropolitana, se adeguatamente tutelato e valorizzato con idonee politiche d'area vasta, potrà facilitare e rafforzare il legame tra la produzione e il territorio, qualificando sempre più i propri prodotti come "non replicabili" per le loro peculiarità legate alla storia, alla cultura e alla tradizione dei luoghi di origine; la prospettiva per il futuro è senz'altro quella di rendere la produzione sempre più espressione "unica e irripetibile" del territorio, e di rispondere così alla crescente richiesta di vero "Made in Italy di qualità" proveniente dai mercati globali.

Sotto il profilo dell'innovazione e della capacità di stare sul mercato, lo sviluppo ed il potenziamento dell'Area Metropolitana come commutatore di reti (prima di tutte quelle dell'informazione e della

comunicazione, oltre a quelle infrastrutturali) potrà favorire l'accesso anche della piccola-media impresa a servizi di tipo avanzato quali il matching fisico tra imprese, i contratti di rete e le collaborazioni on line, la consulenza e l'innovazione gestionale, l'incontro tra imprese del territorio e giovani creativi, progetti di digital marketing e di eCommerce, fino a progetti di scambio tra mondo accademico e piccole imprese finalizzati al processo di innovazione gestionale e/o organizzativa e di crescita culturale.

## 2 Area Metropolitana come cluster integrato per la logistica

L'alta dotazione infrastrutturale, le molteplici reti di connessione fisica, i flussi di merci e servizi della logistica rappresentano un telaio fortemente connotativo dell'intero ambito di commutazione dell'Area Metropolitana; la già citata appartenenza del porto di Ancona e della tratta ferroviaria adriatica (fino al capoluogo dorico) all'armatura TEN-T del freight corridor Helsinki-Valletta prefigura un potenziale ruolo attivo del contesto d'AV negli assetti complessi delle geografie della mobilità di merci e persone di importanti aree produttive e di consumo del bacino dell'Unione Europea.

L'implementazione dell'intermodalità ferroviaria incentrata sull'interporto (anch'esso recentemente entrato a fare parte del Core network TEN-T) ed il consolidamento e sviluppo di servizi cargo dell'aeroporto completano una offerta complessiva a cui è necessario affiancare una efficace azione di promozione con l'obiettivo di supportare, attraverso l'offerta di servizi ad alto valore aggiunto, il tessuto produttivo dell'area vasta (che in essa riconosce un sistema di commutazione locale/globale), e strutturare un sistema complesso di gateway multimodale delle movimentazioni internazionali.

Tale opzione strategica contribuirebbe a sviluppare nuovi mercati e costruire nuove filiere capaci di innovare e rafforzare i servizi offerti dagli operatori locali orientandoli verso forme di integrazione e cooperazione in rete con l'obiettivo di proporsi come massa competitiva organizzata in grado di interloquire con i logistic makers di scala globale attivi sulle piastre porto, aeroporto ed interporto.

L'alibi del deficit infrastrutturale appare, quindi, notevolmente superato così come l'idea della logistica quale settore capace di attivare dinamiche per la qualità territoriale risulta ampiamente condiviso; occorre pertanto, costruire relazioni organizzate e snelle, incentrate sulla competenza tecnica e sulla capacità commerciale da parte di tutti gli attori chiave (istituzioni, gestori di reti e nodi infrastrutturali, associazioni di categoria del settore produttivo e della logistica, knowledge center) con l'obiettivo di comprendere gli orientamenti del mercato e fornire risposte attraverso servizi logistici integrati e servizi evoluti per piccole e medie imprese. E' infine importante evidenziare che la costituzione di una piattaforma logistica di rango metropolitano, che implementa relazioni su scala transnazionale, rappresenta una concreta occasione di cortocircuitazione tra domini di azione dei sistemi urbani pivot (luoghi per eccellenza dell'intensità produttiva, dei servizi, delle infrastrutture, delle economie) ed i territori identitari meno densi, ma spesso detentori di una qualità sistemica complessiva (della produzione, dei turismi, della dotazione culturale) ad alto potenziale di attrattività per filiere economiche che necessitano di conoscenze specifiche, valori identitari o dotazioni culturali/ambientali riconoscibili.

### 3 Area Metropolitana come filiera per l'impresa manifatturiera e turistica

La struttura produttiva dell'Area Metropolitana, fortemente imperniata sul settore manifatturiero ancorchè in crisi e con forti esigenze di ammodernamento e razionalizzazione, non può semplicemente convertirsi in industria turistica. I numeri del settore, la diffusione delle attività e la loro capacità di penetrazione nella struttura socio-economica, che hanno portato negli anni passati alla identificazione del modello marchigiano non consentono di delineare uno scenario di riconversione del sistema produttivo con quello turistico, ma di convivenza e sempre maggiore integrazione.

Per intraprendere questa traiettoria di sviluppo occorre ripensare ad alcuni paradigmi che hanno caratterizzato la crescita industriale dell'area metropolitana a partire dagli anni 60. Innanzitutto occorre ridefinire una strategia di utilizzo del territorio che non può più trattare in maniera separata le esigenze di consumo di suolo e paesaggio da parte del manifatturiero e di tutela e valorizzazione da parte del turismo. Se lo scenario che si delinea è quello ben più complesso della convivenza non si può pensare ad una semplicistica divisione degli ambiti: i capannoni della diffusione industriale lungo le aste fluviali e gli agriturismi dell'insediativo agrario nelle colline, ma ad una effettiva integrazione capace di utilizzare al meglio le eccellenze paesaggistiche e di non abbandonare i paesaggi ordinari della produzione.

In secondo luogo occorre sviluppare quei settori del manifatturiero che per tipologia di produzione e dimensione presentano forti caratteri di identità territoriale; anche qui non si tratta semplicemente di promuovere a fini turistici l'artigianato artistico, ma di individuare delle filiere di produzione capaci di introiettare i valori identitari di questo territorio. Se questa operazione è più immediata per settori come l'abbigliamento, dove il valore aggiunto rispetto al prodotto è molto alto, diventa più complesso in altri settori, come ad esempio la meccanica, dove la competitività si gioca sul grado di innovazione e sui costi concorrenziali.

In terzo luogo si deve tenere conto di un fattore che accomuna questi due settori economici rappresentato dalla diffusione nel territorio: non solo beni storici e paesaggistici, ma anche sistemi produttivi piccoli e piccolissimi che costituiscono l'ossatura socio economica dell'area metropolitana.

La *traiettoria della coabitazione* induce ad un superamento delle contrapposizioni tra le esigenze dei due sistemi, che presi singolarmente producono modelli di sviluppo e di vision territoriali alternativi, per arrivare a tracciare una identità dell'area metropolitana, dove non solo i due modelli riescono a convivere, ma sono capaci di trarre reciproci valori aggiunti. In questa ottica diventa importante che da una parte il manifatturiero colga appieno i vantaggi di essere localizzato in un territorio che mette a disposizione non solo l'hardware, costituito dalle infrastrutture fisiche, ma anche caratteri identitari e know how che può utilizzare per dare valore aggiunto ai propri prodotti; dall'altro che i diversi turismi che si adattano alla variegata dotazione di beni paesaggistici e storici possano introiettare nella propria offerta e di conseguenza nella strategia di comunicazione, l'idea di un territorio metropolitano che presenta uno sviluppo e un benessere di tipo diffuso.

#### 4 Area Metropolitana come territorio della Resilienza

Il tema dell'adattamento climatico è centrale nell'Agenda europea; a livello nazionale tra le iniziative di maggior respiro il Patto dei Sindaci (piattaforma volontaria – ma formale - a cui diversi comuni dell'Area Metropolitana hanno aderito) costituisce un possibile modello di rete tra le città, costruito fondamentalmente in tema di “mitigazione” ma certamente replicabile in tema di adattamento climatico. Nello specifico l'Area Metropolitana si candida ad essere *territorio della resilienza* grazie all'azione specifica promossa dal Comune di Ancona attraverso il proprio Piano di Adattamento di recente approvazione che:

- con riferimento al rischio geologico connesso alla “grande frana di Posatora”, rappresenta in maniera emblematica la capacità di una comunità di convivere con un rischio importante ed esteso, grazie ad un sistema di monitoraggio e controllo basato su una rete materiale (strumenti di monitoraggio e di comunicazione) e immateriale (software) in grado di fornire, in tempo reale, informazioni a soggetti esperti in grado di valutarle;
- con riferimento al percorso di costruzione del Piano di Adattamento Locale rappresenta un modello virtuoso e del tutto esportabile di percorso partecipato per la costruzione di una strategia ambientale diffusa e proattiva alla scala territoriale. Gli obiettivi del Piano sono, in sintesi: la sicurezza dei cittadini; la sicurezza del territorio e delle infrastrutture; la salvaguardia delle coste; la salvaguardia dei beni culturali; le azioni del Piano sono organizzate in quattro tipologie: decisioni politiche; azioni di tipo gestionale; azioni tecnologiche e infrastrutturali; misure comportamentali;

Il metodo applicato nel Piano di adattamento del Comune di Ancona è senz'altro esportabile ed estendibile oltre i confini amministrativi, non vi è tuttavia alcun dubbio che anche in questo campo sia necessario che il territorio perfezioni i propri strumenti; ecco quindi, anche sotto questo profilo , l'opportunità di valorizzare l'Area Metropolitana come contesto di supporto alle politiche, cioè come comunità territoriale capace di sviluppare :

- conoscenze, nel senso di fornire agli operatori e ai decisori locali un patrimonio di conoscenze utilizzabili, una “scienza del rischio locale” e intorno ad essa una comunità scientifica che lavori a partire dal principio dell'incertezza e della indeterminazione (la ricerca deve arrivare a proiezioni realistiche dei cambiamenti climatici e delle frequenze degli eventi estremi);
- reti intelligenti/resilienti, nel senso di sviluppare reti materiali (infrastrutture: strade, ferrovie, reti di distribuzione) e immateriali (di comunicazione di dati ed informazioni) in grado di fare fronte ad eventi estremi, o anche a progressive variazioni di scenario climatico;
- ricerca tecnologica, intesa come fattore importante da incentivare e promuovere anche in funzione dell'ottimizzazione delle nuove reti.

#### 5 Area Metropolitana come fabbrica di sviluppo culturalmente orientato

Il nuovo paradigma della cultura, non più considerata come semplice dotazione territoriale, ma come vera e propria infrastruttura immateriale con un alto potenziale economico è alla base dello scenario dello sviluppo culturalmente orientato. L'attuale funzionamento dell'Area Metropolitana utilizza la straordinaria

ricchezza e diffusione di beni culturali soprattutto per il settore turistico, meno consapevole e diretto è l'utilizzo per lo sviluppo del cosiddetto settore culturale creativo, che comprende oltre al tradizionale settore del patrimonio storico artistico, anche le industrie culturali come quelle legate al design, alla moda, alla pubblicità le industrie creative come quelle legate alla stampa, alla musica, al video e il settore dell'intrattenimento.

Se lo scenario è rappresentato da uno sviluppo culturalmente orientato, è necessario innanzitutto rafforzare quei settori creativi che utilizzano la cultura come elemento della propria produzione; in secondo luogo se questo avviene in una delle aree metropolitane più manifatturiere d'Europa è necessario che la tradizionale produzione di beni sia almeno in parte capace di comprendere il valore aggiunto e utilizzare questa nuova infrastruttura immateriale.

A questo proposito l'altro elemento che, oltre alla dotazione di beni, serve all'impresa culturale è la qualità della formazione, o meglio la disponibilità di classe creativa. In questo campo è fondamentale il ruolo delle Università e degli Istituti Superiori diffusi e diversificati su tutto il territorio, che garantiscono la dotazione ma che in assenza di politiche specifiche non sono in grado da sole di promuovere una effettiva integrazione con il mondo della produzione. Cultura e ricerca scientifica condividono di fatto le medesime logiche e non è un caso che il concetto di laboratorio venga traslato per indicare tutti quei luoghi dove si elabora innovazione: incubatori di imprenditorialità creativa, spazi di produzione di conoscenza, spazi commerciali dedicati all'industria del gusto.

Assumere come scenario lo sviluppo culturalmente orientato presuppone il superamento del tradizionale modello del distretto produttivo, più concentrato sulla produzione di beni che non sulla erogazione di servizi, per arrivare al modello delle reti e delle filiere orizzontalmente integrate dove la cultura ha valore non solo in quanto produttore economico in sé ma anche perché guida il territorio ad orientarsi verso nuovi modelli di uso. Appare quindi ancora debole sia il processo di up-grading qualitativo delle produzioni che deve essere realizzato attraverso l'aumento delle componenti di servizio legate ai prodotti, sia il passaggio delle imprese di eccellenza legate al design e alla moda dal settore manifatturiero a quello culturale-creativo con la conseguenza che il sistema non sostiene quegli ambiti di creatività, che pur non producendo direttamente, costituiscono un laboratorio di sperimentazione e innovazione capace di aumentare la competitività dell'area metropolitana.

## **6 Area Metropolitana come laboratorio per la rigenerazione urbana e l'inclusione sociale**

La *rigenerazione* non rappresenta solo un obiettivo specifico che interessa gli ambiti dell'Area Metropolitana maggiormente urbanizzati, ma in una accezione più ampia diventa il nuovo paradigma dell'Agenda urbana. Se nella strategia europea le città sono il vero motore dello sviluppo, lo scenario che si profila non è più quello della riqualificazione di parti dismesse, che ha caratterizzato gli interventi nell'area metropolitana a partire dagli anni 90, ma un'azione più pervasiva all'interno del sistema insediativo diffuso specialmente in quelle parti maggiormente congestionate situate lungo la costa e nelle periferie dei centri maggiori edificate dal dopoguerra fino agli anni 70. Questo tessuto densamente abitato è quello che

attualmente richiede interventi consistenti in tema di rischio sismico, di risparmio energetico e di sicurezza impiantistica.

L'area metropolitana si candida a diventare il laboratorio della *rigenerazione urbana* proprio perché questo scenario le consente di affrontare il tema della coesione sociale rivolta non solo alla popolazione immigrata, aumentata considerevolmente negli ultimi 20 anni e concentrata in maniera diffusa, non solo nelle zone semicentrali dei centri maggiori, ma anche nei centri storici collinari dove minore è il valore del mercato immobiliare, ma anche alle fasce deboli emerse con la ridefinizione della attuale geografia sociale: anziani, separati, lavoratori atipici, disoccupati (specialmente giovani).

Se attraverso alcuni scenari di sviluppo l'area metropolitana si attrezza per essere competitiva attraverso il proprio capitale umano, contemporaneamente deve promuovere politiche di tipo inclusivo, in quanto l'accesso alla abitazione diventa uno degli indicatori fondamentali per l'attrattività del territorio.

In questo senso la rigenerazione urbana può innescare una serie di processi a scala variabile, anche piccoli ma diffusi uniformemente sull'Area metropolitana, che potrebbero in alcuni casi più significativi, rappresentare delle esperienze pilota che utilizzano i contributi della ricerca scientifica condotta su questi temi dall'Università, ma che nei casi ordinari potrebbero contribuire alla riattivazione di uno sviluppo locale basato sulla green economy.

## 6 offerta territoriale

### 6.a partenariato locale per la costruzione dell'agenda urbana

Le molteplici sfide che sta affrontando l'Europa, dal punto di vista economico, ambientale e sociale, impongono agli stati membri, anche e soprattutto in tema di sviluppo urbano, un approccio locale integrato e territoriale, in grado di dare una risposta efficace, oltrepassando i tradizionali confini amministrativi e chiedendo a livelli di governo differenti di cooperare e coordinare azioni allo scopo di raggiungere obiettivi condivisi.

#### I documenti dell'UE

Sul fronte dei fondi strutturali 2014/2020, le bozze di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio assegnano un ruolo superiore al passato alle politiche urbane.

In particolare, l'art.7 della proposta di Regolamento FESR stabilisce che nel "contratto di partenariato" (accordo Stato-UE che delinea la Strategia Nazionale per il ciclo 2014-2020) ciascuno stato membro potrà indicare una lista di "aree urbane funzionali" in cui devono essere realizzate azioni integrate per lo sviluppo urbano sostenibile.

Nello stesso contratto va indicata la dotazione annua indicativa destinata a tali azioni a livello nazionale, dotazione che non potrà essere inferiore al 5% delle risorse (FESR e FSE) complessivamente assegnate allo stato membro.

#### Italia: attività e documenti delle amministrazioni centrali

Per quanto riguarda l'Italia, l'ultima Bozza di "Accordo di Partenariato", configura quanto segue:

- per le città metropolitane: si profila la previsione di un programma nazionale (PON) dedicato;
- per le città medie "titolari di importanti funzioni urbane": la decisione sul ruolo spetta ai Programmi Operativi Regionali (POR), che dovrebbero destinare una linea di intervento specifica.

In entrambi i casi, lo strumento individuato è quello dell'ITI (Investimenti Territoriali integrati di cui art.99 del Regolamento Generale)) che prevede la possibilità di delega di funzione di gestione ed attuazione.

Nel Documento "Metodi e obiettivi per un uso efficace dei fondi comunitari 2014-20", presentato in Consiglio dei Ministri nel dicembre 2012, l'allora Ministro per la Coesione Territoriale Fabrizio Barca introduceva nella programmazione dei Fondi Comunitari l'Opzione Strategica "Città", articolandola così:

- Ridisegno e modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città.
- Pratiche e progettazione per l'inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati.

- Rafforzamento della capacità delle città di potenziare segmenti locali pregiati di filiere produttive globali.

A questo disegno doveva corrispondere una governance, che avrebbe visto un ruolo di maggiore responsabilità (seppur vigilata e condizionata ai risultati) delle città stesse.

L'approfondimento dell'opzione strategica "città" è stato affidato a livello statale al Comitato Interministeriale delle Politiche Urbane (CIPU), costituito ai sensi dell'articolo 12 bis della Legge 134/2012, con il compito di coordinare le politiche urbane attuate dalle amministrazioni centrali (sono otto i Ministeri rappresentati nel Comitato) e di concertarle con le Regioni e con le Autonomie locali entro una prospettiva di crescita, inclusione sociale e coesione territoriale. Il Comitato è stato costituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri ed è presieduto dal Presidente del Consiglio o dal Ministro delegato. Il CIPU si è insediato il 23 gennaio 2013 e ha tenuto una seconda riunione il successivo 20 marzo; in quell'occasione, il Ministro per la Coesione territoriale Fabrizio Barca, che lo presiedeva, ha presentato il Documento "Metodi e contenuti sulle priorità in tema di Agenda Urbana" che forniva le prime indicazioni strategiche ed operative per migliorare l'efficacia della politica di coesione nelle città.

Il documento del CIPU, condiviso dal Ministro Barca con l'Anci e le Regioni, indicava l'obiettivo di assegnare nelle nuova programmazione un ruolo molto maggiore ai grandi comuni, sia nell'elaborazione dei programmi (PON e POR) sia nella gestione degli interventi; segnalava inoltre che andavano rafforzate le politiche urbane ordinarie, e sottolineava l'assoluta necessità di una governance statale unitaria in materia, spingendosi a configurare la concentrazione dei dipartimenti che si occupano di città sotto un unico, nuovo, Ministero delle Aree Urbane.

Nei mesi successivi, anche per cause di instabilità politica, il CIPU è stato in un certo senso "congelato"; in data 25 settembre 2013 sono finalmente ripartiti i lavori, con la terza seduta presieduta dall'attuale Ministro per la Coesione Territoriale Carlo Trigilia. In questa occasione il Ministro, nel suo intervento, ha confermato il principio che la strada di uno sviluppo economicamente e socialmente sostenibile passa oggi per le città, e ha dichiarato che il CIPU può essere uno strumento rilevante a questo fine; ha fatto però presente che per formulare e realizzare una politica ordinaria per le città a livello di governo è necessario affrontare il problema del coordinamento tra le amministrazioni centrali sia per le decisioni da prendere sia per l'utilizzo delle risorse finanziarie.

Nella sua relazione il Ministro Trigilia ha infine configurato:

- un possibile modello di organizzazione del CIPU;
- la destinazione di una quota delle entrate dell'imposta che sostituirà l'IMU, quale provvista finanziaria a disposizione del centro di competenza che assumerà la responsabilità istituzionale dell'Agenda Urbana;
- la possibilità per il CIPU di lavorare, come prima sperimentazione, ad un programma sulle aree metropolitane che si integri con il programma operativo previsto nell'ambito del ciclo 2014-2020.

### **REGIONE MARCHE: La costruzione dei Programmi Operativi Regionali POR 2014-20\_ruolo delle città.**

Allo stato attuale, nelle ipotesi di programmazione regionale sembra mancare una linea di intervento specifica relativa alle città; infatti, nei documenti preparatori della Regione Marche (presentati nell'ambito del percorso di partenariato locale finalizzato alla condivisione delle linee di programmazione del FESR 2014-2020), gli ambiti di programmazione regionale risultano articolati nelle seguenti linee di intervento:

- Ricerca, sviluppo tecnologico, innovazione, competitività e internazionalizzazione delle PMI,
- Agenda digitale,
- Energia e mobilità sostenibile, rischi ambientali,
- Attrattività turistica e valorizzazione delle risorse culturali nelle aree rurali.

Manca evidentemente una linea di intervento dedicata alle città.

In questo quadro, manca qualunque certezza sia – a livello statale - in merito alla ripartizione delle risorse dei FESR tra Regioni e Stato centrale, sia - a livello regionale - in merito all'effettiva destinazione di quel 5% di risorse agli ambiti metropolitani marchigiani, in quanto non ricompresi tra le "città metropolitane" istituite per legge a livello nazionale.

In questo contesto di incertezza, assume fondamentale importanza l'iniziativa dei Comuni dell'Area Metropolitana Medio-Adriatica di proporsi tempestivamente allo Stato ed all'Europa come un territorio coeso, capace di costruire strategie di sviluppo integrate e multisettoriali, supportate da una solida proposta di governance.

#### **6.b governance dell'Area Metropolitana**

La costruzione della governance a supporto dell'offerta territoriale dell'Area Metropolitana vedrà:

- come *prima fase* la sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa, in cui le amministrazioni locali (40 Comuni) si impegneranno concretamente a condividere gli scenari e le traiettorie di sviluppo nell'ambito del processo di elaborazione del "Piano di Sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica", e a contribuire così alla realizzazione della strategia Europa 2020 ed ai suoi 11 obiettivi tematici, attraverso l'individuazione di specifiche linee di intervento e azioni integrate.
- come *seconda fase*, il consolidamento del processo di governance, in cui le amministrazioni locali, in coerenza con la strategia delineata dal "Piano di Sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica", potranno predisporre dei Piani di Azione locali contenenti specifiche progettualità che contribuiranno alla redazione del Documento Finale del Piano. L'attività di governance sollecitata dal Piano può naturalmente proseguire dopo la conclusione del Piano e supportare l'area vasta per l'intera durata della programmazione 2014-2020.

I contenuti del *PROTOCOLLO D'INTESA DELL'AREA METROPOLITANA MEDIO-ADRIATICA per la costruzione di una strategia territoriale integrata* sono i seguenti:

#### **finalità**

- costruire una strategia territoriale integrata e multisetoriale in coerenza con la Strategia “Europa 2020” per una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva e con gli 11 obiettivi tematici in cui la stessa strategia si articola;
- sviluppare un progetto di territorio capace di coniugare linee di intervento, azioni integrate, singole progettualità (materiali ed immateriali) tali da agire sull’armatura territoriale esistente
- promuovere un'attività di governance finalizzata alla costituzione di un partenariato territoriale capace di rafforzare il territorio e farlo competere con le altre realtà urbane nazionali.

#### **impegni**

- contribuire alla costruzione del documento strategico denominato Piano di Sviluppo dell’Area Metropolitana Medio Adriatica, ovvero lo strumento riportante le politiche e le misure concrete da attuare per il raggiungimento degli obiettivi
- partecipare attivamente al “Tavolo Tecnico” istituito per la costruzione condivisa del PSAM.

#### **risorse**

- il Comune di Ancona, grazie ad un finanziamento Ministeriale, svilupperà il PSAM un con un approccio multidisciplinare, avvalendosi di tutte le professionalità - interne ed esterne – necessarie per coprire i diversi settori specialistici:
  - pianificazione urbanistica e strategica
  - economia territoriale
  - fattibilità economica e valutazione di progetti
  - trasporti, mobilità e logistica
  - ambiente ed energia

#### **opportunità**

- la visione di sviluppo valuterà i modi e le forme per attrarre le risorse che dovessero essere rese disponibili in futuro, in particolare quelle legate alla programmazione comunitaria 2014–2020

#### **adesioni**

- 40 comuni
- prevista la possibilità di apertura del partenariato ad altri enti e istituzioni