

# Territorio Snodo

Una piastra logistica verde per l'Italia Centrale

**Comune di Jesi**

Assessorato allo Sviluppo Sostenibile,  
ai Progetti Speciali, e alle Infrastrutture di Area Vasta

---

**Q11**



**Comune di Jesi**  
Assessorato allo Sviluppo Sostenibile,  
ai Progetti Speciali,  
alle Infrastrutture di Area Vasta

---

**Q11**

# Territorio Snodo

Quaderno a cura di  
Patrizia Gabellini e  
Giovanni Ginocchini



### **Jesi nelle reti dei progetti di territorio promossi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

Nuove competenze, scenari futuri, rafforzare le coalizioni locali, partecipazione dei territori alla costruzione dello spazio europeo

#### *Il Ruolo di Jesi*

Capita spesso di ascoltare rimpianti per il tempo passato in cui Jesi era una città la cui importanza era riconosciuta oltre i suoi confini nell'ambito di una sua pertinenza. "Jesi non conta più" è una frase che alcuni miei concittadini, quelli più propensi a guardare il passato, amano ripetere con una certa frequenza. Non si può dire che abbiamo del tutto torto: il sistema degli Enti locali della nostra provincia e della nostra regione ha acquisito un dinamismo e una vivacità tali per cui non sempre vedono Jesi come un hub, uno snodo da cui passare per accedere a progetti complessi o a livelli decisionali superiori. E d'altra parte alcuni territori, alcuni insiemi di comuni, si sono dimostrati meglio attrezzati a rappresentare le proprie istanze inviando numerosi esponenti del proprio personale politico ai livelli decisionali superiori.

Però questa è solo una parte della storia. L'altra parte, quella più entusiasmante, che dovremmo essere in grado di raccontare sempre meglio, vede Jesi in un ruolo di protagonista in un gioco nuovo, basato sul saper fare, in un contesto mutato e in circostanze diverse.

Provo a spiegarmi meglio e cercherò di farlo per passi successivi.

#### *Un nuovo protagonismo: Jesi leader del Progetto S.I.S.Te.M.A.*

Intanto comincio a raccontare la storia dei rapporti del Comune di Jesi con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. È una storia che si è sviluppata nel tempo e non si è ancora conclusa, che sta ora concentrandosi su alcuni progetti decisivi per la nostra area.

Qualche anno fa, quando Jesi era alle prese con il nuovo Piano regolatore e aveva appena concluso il suo primo Piano strategico, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) lancia alcuni programmi innovativi: Porti e stazioni, Progetti per la mobilità e pianificazione strategica, Progetto Sistema. Quest'ultimo era quello apparentemente più oscuro, l'acronimo Sistema stava per "Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione", ma diventare capofila di questo programma ci ha permesso di lavorare a un progetto territoriale che iniziava a indagare i problemi e le potenzialità dello sviluppo a partire dalla presenza di una piattaforma logistica, di rilevanza nazionale, nella nostra area. Mi piace ricordare che il territorio dell'Esino è stato scelto perché presentava Porto, Aeroporto e Interporto affiancati (e allora davvero poco interconnessi) ma il Comune di Jesi è stato scelto come leader del progetto proprio per la sua "vivacità amministrativa", come diceva allora il MIT, per la sua capacità di intraprendere strade di governo per così dire d'avanguardia, sperimentali e non ancora completamente mature. Ci siamo interrogati sul nostro contesto più immediato, abbiamo ritematizzato quel territorio che il Ministero ci indicava come un "corridoio di attraversamento" dimostrando come la sua ricchezza facesse sì che esso fosse molto di più, che dovesse

essere guardato da Roma come un “Parco di attività”, dove paesaggio e attività economiche convivevano in un equilibrio talvolta minacciato e che invece doveva essere mantenuto e arricchito. Abbiamo individuato alcune priorità d’azione, riportandole anche nell’interazione amministrativa quotidiana con la Regione, abbiamo capito la necessità di creare una rete con le Amministrazioni di questo territorio attraverso un “patto dei sindaci” di tre valli (la Vallesina e parte delle valli del Misa e del Musone). Mentre approfondivamo la rete di relazioni con i nostri vicini (in fondo reinterpretando in chiave strategica e in forma nuova l’idea tradizionale di Jesi capoluogo della sua valle) un nuovo progetto ministeriale, cui siamo stati chiamati, cercava di “metterci in connessione”. Il progetto chiamato non a caso Sinapsi aveva l’obiettivo di mettere in comunicazione e fare interagire le migliori esperienze dei tre progetti ministeriali. Insomma era l’ingresso in un club più ristretto. Questo scambio di esperienze, che poteva sembrare a qualche osservatore disattento solo un appesantimento delle attività di routine di un Comune già oberato di impegni come quello di Jesi, è stato invece l’anticipo di un ulteriore successo. I tre progetti ministeriali (Porti e stazioni, Progetti per la mobilità e pianificazione strategica, Sistema) coinvolgevano un elevato numero di Enti locali nazionali (72). Alcuni di questi Enti hanno terminato a questo step la loro fase di sperimentazione. Pochi, Jesi insieme con altri undici, sono stati ammessi a una fase successiva – quella illustrata in questo volume – chiamata Territori snodo. L’obiettivo ambizioso di Territori snodo era di zoomare, di restringere l’area-progetto per individuare un territorio a ridosso delle infrastrutture logistiche per cui ipotizzare un vero e proprio progetto. Quindi l’idea dello “snodo”, che rimanda ad una rete di produzione di beni e servizi che innerva l’Italia, e di cui Jesi è un ganglio importante, è affiancata all’idea di un “territorio” cui il sistema astratto delle connessioni si appoggia ed entro cui acquista significato. Una città piccola e complessa come Jesi chiamata tanto a confrontarsi con lo scenario nazionale e internazionale dei soggetti che compongono la rete, quanto ad aver cura del proprio territorio per far sì che la dotazione infrastrutturale non riversi solo esternalità negative ma contribuisca, insieme agli altri atout di cui dispone il territorio, al successo dello sviluppo locale. Abbiamo abbracciato l’idea di uno snodo che senza rinnegare la sua vocazione produttiva andasse però verso la sostenibilità, e proverò ad illustrare brevemente più avanti alcune considerazioni più concrete che sono state sviluppate dal progetto.

#### *Jesi scelta per “Territori Snodo 2”*

Prima però voglio sottolineare che la storia non è chiusa. Come in una corsa ad eliminazione, che restringe sempre di più il numero dei contendenti, Jesi è rimasta in un ristretto gruppo di testa di sole sei città chiamate dal Ministero a progettare “Territori Snodo 2”: un progetto che proprio in questi giorni è in fase di avvio. Si tratta di una forma di premialità, come attesta lo stesso MIT, che ci consente di portare ad un livello avanzato la progettualità sui punti critici individuati permettendoci di contribuire al tempo stesso al benessere della nostra comunità e al disegno nazionale delle piattaforme territoriali. Credo che la stessa premialità, che ci ha portato fin qui, dovrà consentire di ottenere dei finanziamenti attraverso cui realizzare alcuni dei pochi interventi che riteniamo indispensabili e comunque possiamo essere soddisfatti, fin da ora, di aver partecipato a un’iniziativa che ci consente un ruolo da protagonisti in cui proponiamo e non necessariamente subiamo le scelte suggerite da altri soggetti, così come il nostro territorio ha vissuto (sul finire degli anni ’90, inizio 2000) in occasione del piano di delocalizzazione dello scalo ferroviario merci di Falconara.

*L'ottica "glocal": il micro nella sua relazione con il macro. L'importanza dell'Area Vasta*

Provo, per concludere, a raccontare la storia di questa nostra collaborazione con il Ministero da un'altra angolazione avanzando quelle considerazioni più concrete di cui avevo detto prima.

Vorrei raccontare come il "saper fare" che abbiamo dimostrato di poter esercitare nel corso di una lunga interrelazione con il MIT non sia stato separato da un processo di apprendimento, in cui abbiamo imparato molto.

Abbiamo capito la complessità di Jesi. Ho ereditato, da assessore all'urbanistica, l'idea di una città chiusa nel suo perimetro (l'immagine della "città composta" che era restituita alla nostra comunità da Bernardo Secchi nel corso degli anni '80) e che però si apriva a problemi di scala sempre più ampia. Una città che da un lato doveva ricomporsi come un soggetto unitario e dall'altro doveva agganciare opportunità e reti che erano proposte da contesti più disparati. È stata la consapevolezza di appartenere alla rete dei territori snodo nazionali e al sistema delle connessioni europee che ci ha permesso di ragionare sui problemi e le opportunità del Mediterraneo e del Canale di Suez con i nostri omologhi siciliani che ci hanno invitato al progetto Log in Med. È la stessa rete, sviluppata da anni di confronto e lavoro sotto l'egida del DiCoTer del MIT (Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) che ci vede protagonisti nel gruppo delle "città innovative" con realtà come Piacenza, Catania, Cuneo, Savona, Gorizia e così cogliere opportunità ed occasioni di sviluppo altrimenti precluse al nostro territorio. Abbiamo compreso la necessità che Porto, Interporto e Aeroporto lavorassero quanto più possibile in sinergia per presentarsi, come fanno altri soggetti in Europa, come un soggetto unitario in grado di governare il flusso delle merci e di generare sviluppo. Abbiamo sempre tenuto presente la dimensione locale e dell'area vasta, quasi in un'ottica glocal (globale + locale).

In questo processo di apprendimento abbiamo capito l'importanza dell'area vasta.

Le piccole città delle Marche, considerate da sole, sono insignificanti sullo scenario europeo. Se porto, aeroporto e interporto possono interagire costituendo una piattaforma logistica unitaria, rilevante a livello nazionale, perché non possono fare altrettanto le comunità che vivono in questo territorio, cercando di lavorare come un sistema unitario che lavora insieme sulle scelte fondamentali e costituisce un sistema urbano potenzialmente capace di superare la soglia riconosciuta dei 250.000 abitanti? Per questo abbiamo insistito sul Territorial Center, sulla cooperazione con Ancona e gli altri centri che possono configurare un sistema metropolitano importante per le Marche. Insistere sulla dimensione locale fa pensare che le infrastrutture dello snodo possano produrre anche esternalità non negative sul territorio che le circonda. L'interporto di Jesi può aprirsi alla dimensione locale, diventare il motore di un progetto di eco-logistica per la distribuzione ecologica delle merci nel nostro distretto abbattendo l'inquinamento urbano. Un grande hub passeggeri a Jesi può essere un elemento che favorisce il trasporto pubblico regionale e riqualifica una parte di città. Infine un vero grande progetto che pensiamo debba completare la nostra piattaforma: una nuova infrastruttura che abbiamo definito "verde" per distinguerla da quelle grigie finalizzate ai trasporti e alla logistica. Il nostro territorio che ha subito trasformazioni paesaggistiche e ambientali rilevanti ha oggi bisogno di un grande intervento di riequilibrio. Non solo piccole sistemazioni ma una grande infrastruttura verde, una foresta di pianura che crei nuovo ambiente e nuovo paesaggio riconnettendo le riserve e i parchi presenti nella nostra

zona, il verde che dovrà essere realizzato per la compensazione delle infrastrutture ed altre presenze verdi significative.

Sono questi i progetti che ci accingiamo ad approfondire e per la realizzazione dei quali dovremo essere ancora più bravi a lavorare insieme con i Comuni e con i diversi livelli di Governo, Stato, Regione, Provincia cui, d'altra parte, offriamo una progettualità avanzata nella nostra realtà.

Jesi, febbraio 2011

Ass.re allo Sviluppo  
Sostenibile,  
ai Progetti Speciali  
e alle Infrastrutture  
di Area Vasta  
***Daniele Olivi***



## Indice

<b>1.</b>	<b>Introduzione: da Corridoio Esino a Territorio Snodo</b>	<b>9</b>
<b>2.</b>	<b>Scenario</b>	<b>11</b>
<b>2.1</b>	<b>Le politiche europee e l'Intesa Stato-Regione Marche</b>	<b>11</b>
<b>2.2</b>	<b>L'economia regionale</b>	<b>14</b>
2.2.1	La nuova organizzazione dei settori e delle imprese	14
2.2.2	Time-based competition, outsourcing, "dematerializzazione" della produzione	17
<b>2.3</b>	<b>Le visioni dei testimoni privilegiati</b>	<b>20</b>
2.3.1	Il territorio di riferimento	20
2.3.2	I progetti	21
2.3.3	La cooperazione	23
<b>3.</b>	<b>Strategie e progetti</b>	<b>26</b>
<b>3.1</b>	<b>Due strategie</b>	<b>26</b>
<b>3.2</b>	<b>Piattaforma multimodale merci</b>	<b>30</b>
3.2.1	Progetti di scenario	30
3.2.2	Nuovi progetti	37
<b>3.3</b>	<b>Esino territorio di qualità</b>	<b>40</b>
3.3.1	Progetti di scenario	40
3.3.2	Nuovi progetti	40

<b>4.</b>	<b>Valutazione</b>	<b>43</b>
<b>4.1</b>	<b>Valutazione territoriale</b>	<b>43</b>
4.1.1	Gli esiti della valutazione territoriale	44
4.1.2	Gli impatti complessivi dei nuovi progetti	45
<b>4.2</b>	<b>Valutazione economico-finanziaria</b>	<b>47</b>
4.2.1	Stima degli investimenti nei nuovi progetti	48
4.2.2	Tre categorie di investimento	50
<b>5.</b>	<b>Approfondimento operativo: i cinque progetti</b>	<b>51</b>
<b>5.1</b>	<b>Messa in sicurezza e riqualificazione SS 76</b>	<b>53</b>
<b>5.2</b>	<b>Nuovo centro interscambio passeggeri</b>	<b>63</b>
<b>5.3</b>	<b>Infrastruttura verde</b>	<b>69</b>
<b>5.4</b>	<b>City Logistics</b>	<b>76</b>
<b>5.5</b>	<b>Territorial Center</b>	<b>81</b>
<b>5.6</b>	<b>Stima dei costi e valutazione della sostenibilità</b>	<b>88</b>
<b>6.</b>	<b>Prospettive</b>	<b>90</b>
	<b>Gruppo di lavoro</b>	<b>100</b>

## 1. Introduzione: da Corridoio Esino a Territorio Snodo

Il Progetto Sistema Corridoio Esino, giunto a conclusione nell'aprile 2007, costituisce il primo di una lunga attività di indagine, svolta dal Comune di Jesi, sull'area della Vallesina come "territorio di progetto".

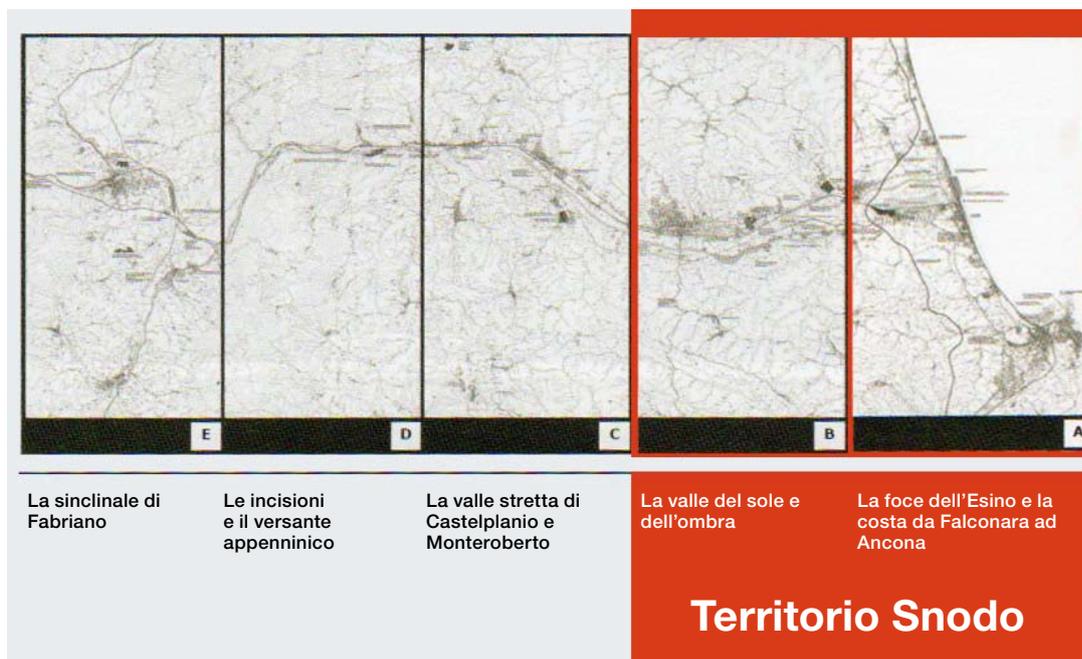
Grazie agli approfondimenti analitici e al lavoro partenariale, il Progetto Sistema ha fatto emergere una geografia della Vallesina piuttosto complessa, che a partire dal corridoio vallivo che da Fabriano arriva al mare, spazio dei flussi e contenitore di funzioni legate a mobilità e logistica, vede anche la compresenza di situazioni pregiate e rischiose in ambienti insediativi diversi, caratterizzati da un susseguirsi di addensamenti e rarefazioni, centralità e strutturazioni lineari, piastre infrastrutturali e paesaggi collinari. Sulla base di questa geografia, ha così preso corpo un'immagine di questo territorio come "Parco delle attività", immagine che consente di trattare la molteplicità delle relazioni, la diversificazione di attività, modelli insediativi e forme di abitabilità e che ha portato all'individuazione di 5 differenti Campi territoriali cui riferire altrettante linee di azione.

La denominazione ha preso spunto dal concetto di "parc d'activité" francese, ma lo ha esteso per identificare un progetto di territorio dove attività produttive e terziarie "mature" possono convivere con imprese di nuova generazione, istituti di ricerca e formazione, servizi alle attività economiche e alle persone, agricoltura e turismo grazie alla "giusta distanza" garantita dalla persistenza di elementi naturali, paesaggi e grandi spazi aperti diversamente attrezzati. Essa è parsa più inclusiva e aderente agli obiettivi perseguiti da un Progetto che si definiva "Sistema", oltre che adatta a indicare come territorio di progetto il fondovalle e il crinale, il fiume e le valli laterali, contestualizzando la prospettiva della green economy<sup>1</sup>.

Le acquisizioni del Progetto Sistema Corridoio Esino sono state precisate e arricchite per dare senso al nuovo progetto di "Territorio Snodo", in particolare per fornire lo sfondo entro il quale collocare la selezione dei progetti dotati di fattibilità e motivare una distinzione tra quelli che possono ritenersi di scenario – in quanto acquisiti e in vario modo avviati – e quelli che vengono proposti per ricomporre l'insieme in una prospettiva di sviluppo integrato. Infatti, la presenza di un paniere di progetti affollato e con alcune proposte particolarmente problematiche dal punto di vista ambientale e paesaggistico, ha reso necessaria una visione cui ricondurre le scelte già fatte e quelle che possono aggiungersi affinché l'offerta complessiva crei le condizioni per uno sviluppo qualificato.

<sup>1</sup> Si veda "Corridoio Esino" quaderno pubblicato dal Comune di Jesi, Assessorato allo Sviluppo Sostenibile e ai Progetti Speciali, aprile 2008, disponibile anche in formato digitale all'indirizzo [http://www.comune.jesi.an.it/corridoioesino/download/documento\\_finale.pdf](http://www.comune.jesi.an.it/corridoioesino/download/documento_finale.pdf)

## I 5 campi territoriali del Progetto Corridoio Esino e i 2 selezionati dal Progetto Snodo



In particolare, come si è detto, il Progetto Sistema Corridoio Esino aveva ripartito il territorio in 5 Campi caratterizzati da diverse storie, geografie, economie e opportunità (la foce dell'Esino e la costa da Falconara ad Ancona; la valle del sole e dell'ombra di Jesi; la valle stretta di Castelplanio e Monte Roberto; le incisioni e il versante appenninico; la sinclinale di Fabriano), declinando conseguentemente le proprie strategie. L'«Atlante delle politiche e dei progetti», realizzato con il Progetto Corridoio Esino, ha costituito la fondamentale base conoscitiva di un insieme di progetti fino ad allora disperso, in grado di supportare l'individuazione di obiettivi, criticità e opportunità.

Il Progetto Territorio Snodo è ripartito da quella conclusione per individuare entro i 5 Campi i 2 dove si sono concentrate le operazioni che cambieranno la natura dell'intero territorio (la foce dell'Esino e la costa da Falconara ad Ancona; la valle del sole e dell'ombra di Jesi) e, all'interno di questi, ha operato l'aggiornamento dei progetti censiti nell'Atlante mettendo progressivamente a fuoco le proprie strategie e i nuovi progetti da proporre e di cui valutare la fattibilità.

I dati e le informazioni raccolti, approfondimenti di tipo economico, incontri strutturati con testimoni privilegiati hanno consentito di distinguere con chiarezza lo scenario delineato dall'insieme di opere infrastrutturali e logistiche ormai acquisite e di centrare le proposte del Progetto Snodo sulla qualificazione della piattaforma intermodale delle Marche. Ciò ha significato individuare un insieme di progetti che concorre a realizzare un'accessibilità ampia, in sicurezza e multimodale, e che consente un inserimento della piattaforma compatibile con la persistenza delle molteplici valenze economiche di questo territorio, i suoi equilibri ecologici, i suoi paesaggi e la sua cultura materiale. Inoltre, progetti inizialmente concepiti in una prospettiva di mitigazione e considerati complementari (informatizzazione, infrastruttura verde, messa in sicurezza) sono ora proposti come supporto caratterizzante del sistema interporto-porto-aeroporto-scalo merci e condizione necessaria per uno sviluppo economico integrato delle Marche.

## 2. Scenario

### 2.1 Le politiche europee e l'Intesa Stato-Regione Marche

Il Libro bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”, presentato dalla Commissione il 12 settembre 2001, costituisce il quadro di riferimento principale delle politiche europee sul tema trasporti e mobilità.

La Commissione ha proposto più di 60 misure per sviluppare un sistema capace di riequilibrare l'uso dei mezzi di trasporto, rilanciare il trasporto su ferro, promuovere il trasporto marittimo e fluviale e controllare la crescita del trasporto aereo, rafforzando i concetti di corridoi europei e di rete transeuropea (TEN) introdotti già con il Trattato di Maastricht.

I principali obiettivi riguardano la qualità per il trasporto merci su gomma (armonizzazione dei tempi di guida e aumento dei controlli, omogeneità delle regole per il trasporto merci e passeggeri, dimezzamento dell'incidentalità); l'incremento della quota di trasporto merci per ferrovia (in Europa è diminuita all'8,4% mentre negli USA è al 40%) e il rafforzamento della competitività del trasporto ferroviario anche per i passeggeri; la costruzione di autostrade del mare tenendo conto dell'importanza che il traffico navale ha per le relazioni commerciali dell'Unione con il resto del mondo, in modo da ridurre la congestione del traffico e aumentare l'accessibilità alle regioni e alle città; il miglioramento della qualità e della capacità aeroportuale, il controllo dello sviluppo del traffico e il monitoraggio dell'impatto ambientale e della sicurezza a fronte del processo di profonda liberalizzazione in atto.

In particolare modo i progetti inerenti le reti transeuropee si concentrano sugli attraversamenti alpini, al fine di migliorarne la sicurezza e la capacità: l'attraversamento dei Pirenei, il completamento del collegamento ferroviario Barcellona-Perpignan, il lancio del TGV/trasporto combinato Stuttgart-München-Salzburg/Linz-Vienna, Fehmarn che collega la Danimarca con la Germania, il miglioramento della navigabilità del Danubio tra Straubing e Vilshofen, il progetto di radionavigazione iberica Galileo ad alta velocità di rete, l'aggiunta dei collegamenti ferroviari Verona-Napoli e Bologna-Milano e l'estensione della rete TGV nel sud dell'Europa a Nîmes in Francia.

I progetti che coinvolgono l'Italia riguardano:

- l'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo, fondamentale asse nord-sud che attraversa le Alpi lungo il corridoio del Brennero, toccando tre Stati membri: Germania, Austria e Italia;

- il collegamento München-Innsbruck-Bolzano-Trieste-Verona che comprende la tratta transfrontaliera del Tunnel Base del Brennero (BBT) e le vie di accesso a nord e sud;
- i lavori sul BBT avviati nel 2010 con termine previsto per il 2022. Le rotte di accesso alle regioni settentrionali e meridionali sono in corso. La Germania ha aperto la tratta tra Berlino e Halle/Lipsia, nonché tra Norimberga e Monaco di Baviera. L'Italia ha messo in servizio le tratte Roma-Napoli, Milano-Bologna, Milano-Torino e Bologna-Firenze.

I corridoi europei programmati non attraversano la regione Marche, ma le connessioni infrastrutturali che dai porti del sud Europa si dirigono al nord e all'est configurano il territorio jesino come un hub di livello nazionale e non un semplice luogo di passaggio o piattaforma logistica.

È per questo particolare ruolo che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha inserito Jesi tra le dodici "aree bersaglio", individuate come aree di eccellenza in cui sperimentare una metodologia innovativa di pianificazione territoriale e di programmazione economica. Sono state pertanto identificate piattaforme territoriali strategiche di rango transnazionale, nazionale e interregionale evidenziando ulteriori contesti strategici per il posizionamento competitivo del sistema-Paese e per l'equilibrato sviluppo dello spazio nazionale.

L'obiettivo è sostenere l'attuazione di Progetti di territorio capaci di dimostrare i benefici, in termini di effetto moltiplicatore degli investimenti e di incremento dei livelli di competitività e di coesione, derivanti dal potenziamento delle reti infrastrutturali di interesse nazionale, del sistema territoriale delle città e delle aree metropolitane.

Lo scenario strategico, costruito come conclusione del Progetto Sistema, deve essere dunque rivisto in funzione dell'importanza attribuita ad alcuni progetti, sia con lo stanziamento di finanziamenti pubblici sia attraverso le scelte politiche. Gli interessi pubblici e privati, infatti, si sono canalizzati verso alcune infrastrutture determinando un'accelerazione che, in alcuni casi, ha smentito le previsioni temporali del Progetto Sistema (ad esempio, mettendo in agenda il bypass ferroviario di Falconara e lo spostamento dello scalo merci da Falconara a Jesi).

La situazione di crisi ha portato a privilegiare le grandi opere, ritenendole trainanti per economia e lavoro. Si tratta, peraltro, di quel complesso che costituisce il cardine di un cambiamento profondo dell'area e di un suo riposizionamento nella gerarchia nazionale e, forse, internazionale. Il potenziamento del Porto di Ancona, l'attivazione dell'Interporto di Jesi, la parziale conversione dell'Aeroporto di Falconara, assieme alla ristrutturazione di parti della rete ferroviaria e stradale, costituiscono un complesso di interventi che, senza dubbio, identificano questo come uno dei dodici "snodi" nazionali. Peraltro, proprio la rilevanza delle trasformazioni relative a logistica e mobilità rende necessario assumere un'ottica da "Progetto di territorio", inteso come recupero di sinergie individuando i possibili effetti virtuosi, da un lato, e come mitigazione-compensazione dei probabili rischi e degli inevitabili problemi, dall'altro.

Nell'Intesa Stato-Regione Marche del marzo 2009, proposta dalla Regione al Governo nazionale per aggiornare il piano delle infrastrutture marchigiane, si indicano le priorità di intervento al fine di accelerarne la realizzazione, velocizzando la spesa e prevedendo nuovi finanziamenti con una specifica finalità anti-crisi. All'art. 4, infatti, si stabilisce che per le opere indicate nell'Intesa, e ancora da finanziare, il Ministero si impegna a sottoporle all'approvazione del CIPE e/o a inserirle nella le-

gislazione di settore (Legge Obiettivo), quale passaggio propedeutico al finanziamento del CIPE stesso.

L'Atto aggiuntivo proposto dalla Regione aggiorna e innova le Intese istituzionali già sottoscritte nel 1999 e nel 2002, e integra il 6° Programma delle infrastrutture strategiche.

Gli impegni infrastrutturali dell'Intesa sono molteplici e riguardano tutti i territori delle Marche. In riferimento al territorio interessato dal Progetto Snodo sono di notevole rilevanza:

- il completamento della programmazione ferroviaria interregionale, con la linea Orte-Falconara;
- la realizzazione della strada Pedemontana, lungo tutte le Marche dal sud al nord, e il progetto Quadrilatero con la velocizzazione dei lavori sulle direttissime Ancona-Perugia e SS 76;
- l'avvio dei lavori nel 2009 della bretella Porto - A14, con il potenziamento del sistema logistico integrato Porto-Aeroporto-Interporto.

## 2.2 L'economia regionale

L'organizzazione del sistema produttivo, non solo marchigiano, è profondamente cambiata: solo uno o due decenni fa, il territorio e il capitale sociale erano considerati i principali promotori della competitività. I "distretti", per la loro stessa configurazione, richiedevano una logistica leggera e diffusa, articolata prevalentemente in specifiche aree territoriali. Le imprese che si rapportavano col mercato finale nazionale ed estero, essendo ancora interamente radicate sul territorio per tutte le loro produzioni, avevano al contrario necessità di una organizzazione logistica più complessa: il vecchio Interporto di Fabriano ad uso degli elettrodomestici ne è un esempio. Attualmente, sono ancora le "imprese guida" a determinare la domanda di logistica, intermodalità e infrastrutture di trasporto e di servizio. Tuttavia, la nuova organizzazione dell'industria e delle imprese prevede da tempo rapporti di rete e di fornitura, chiusi e strategicamente organizzati nel tempo e nello spazio, che prescindono dal locale e che spesso sul locale non gravano. Prevede anche la vicinanza coi mercati di sbocco, nazionali e internazionali, tanto più necessaria quanto più la produzione è "matura". Non più la vicinanza col mercato dei fattori produttivi come fonte del vantaggio competitivo (distretti) quanto quella coi mercati di sbocco che è necessario presidiare: di qui la delocalizzazione produttiva nazionale ed estera. Ciò potrebbe significare che la domanda regionale di attività logistiche e intermodali locali è ben lungi dall'essere di dimensioni tali da comportare un vantaggio sufficiente a incrementare la competitività delle imprese attraverso una significativa riduzione dei costi e, tanto meno, da rendere efficiente il funzionamento delle vecchie e nuove infrastrutture fisiche. La nuova organizzazione, infatti, comporta effetti che possono "deprimere", e non moltiplicare, i traffici di merci. La nuova organizzazione conduce ad una medesima evidenza empirica: le imprese sono sempre di più snelle e mobili nel tempo e nello spazio. Non più "piramidi", ma tende pronte ad essere rapidamente spostate secondo la convenienza economica.

### 2.2.1 La nuova organizzazione dei settori e delle imprese

Negli ultimi decenni una nuova organizzazione dei settori e delle imprese ha reso il ruolo delle infrastrutture fisiche ininfluente sui processi di sviluppo di un sistema produttivo locale: 1) la fine del "fordismo" e la *Time-Based-Competition*; 2) il (conseguente) decollo degli Investimenti Diretti Esteri (IDE) di tipo verticale (lavorazioni), vale a dire delocalizzazione produttiva di fase; 3) la focalizzazione delle strategie delle imprese sugli *assets* intangibili e sull'*outsourcing*, in particolare internazionale (delocalizzazione orizzontale, vale a dire di intere linee di prodotto e di altre attività d'impresa), anch'essa responsabile di profondi mutamenti

nella logistica industriale.

I cambiamenti si devono all'apertura di nuovi mercati agli scambi e agli investimenti diretti, e alla rivoluzione delle comunicazioni, fenomeni questi che hanno contribuito ad attenuare le barriere alla mobilità dando nuove opportunità alle economie industrializzate e non (globalizzazione). Le fonti del vantaggio comparato dei paesi industrializzati, che si fondavano principalmente su fattori riconducibili alle economie di scala, alla qualificazione della forza lavoro, alla disponibilità di capitale umano di alto livello e all'internazionalizzazione, oggi si fondano su quell'insieme di risorse (competenze e conoscenze) intangibili che l'impresa possiede *in via esclusiva* (i cosiddetti *intangible assets*). I paesi emergenti e in transizione, di contro, hanno un vantaggio comparato riconducibile alla dotazione di fattori a un costo così basso da compensare i differenziali di produttività e dei costi dei trasporti. Dal punto di vista dell'organizzazione industriale, il fordismo, da un lato, e i distretti (industrializzazione diffusa), dall'altro, erano alla base della competitività, rispettivamente, delle grandi e delle piccole imprese.

Nel complesso, la specializzazione europea si fondava sulla produzione su larga scala di prodotti tradizionali a media tecnologia delle industrie delle macchine utensili, delle automobili e loro parti, della metallurgia, della chimica e degli alimentari. L'Italia già si connotava, tuttavia, per il maggior peso relativo delle industrie più tradizionali (abbigliamento, calzature, mobili, eccetera) e, di conseguenza, per la maggiore rilevanza del fenomeno della disintegrazione del ciclo produttivo e del decentramento delle produzioni di gamma che tanto impulso ha dato alla nascita dei distretti industriali negli anni Sessanta-Settanta. Nelle Marche, le peculiarità italiane erano di molto accentuate. Fino a dieci-quindici anni fa, l'essere Regione "manifatturiera" significava ancora produrre quasi tutto in loco grazie a complessi rapporti di mercato tra imprese (*buy*) che, proprio per la configurazione spaziale dei "distretti", hanno portato le Marche ad essere una delle prime in Italia per chilometri di strade/abitante oltre che per numero di auto: 62 ogni 100 abitanti, superando la media dell'Italia (58 ogni 100), a sua volta prima in Europa.

Il diverso grado di specializzazione italiano nei settori più maturi – quelli che più risentono della concorrenza dei paesi emergenti – si accentua nel corso degli anni Ottanta-Novanta anche per la progressiva perdita di rilevanza di alcune industrie italiane di spicco: informatica, aeronautica civile, chimica, elettronica di consumo, *high-tech*, automobile<sup>2</sup>. Il vantaggio comparato dell'Europa nel suo complesso – e dei paesi industrializzati in genere – tende invece ad accentuare i fattori competitivi *knowledge based*<sup>3</sup>, e l'"economia imprenditoriale" che così si crea è molto diversa da una struttura industriale che si basa sulla produzione di massa (il fordismo, *make*) e su processi produttivi consolidati (le cosiddette "conoscenze codificate"). L'Italia, in questo scenario, resta un po' indietro: è la Cina d'Europa. A maggior ragione le Marche, che delle imprese italiane eccellenti del "Made in Italy" sono spesso le terziste privilegiate.

La fine del fordismo non si deve tuttavia né alla globalizzazione, né alle nuove tecnologie informatiche, sebbene queste ultime siano state più che decisive per l'affermazione prima, e per la diffusione poi, delle nuove

<sup>2</sup> Gallino, L., (2003), *La scomparsa dell'Italia Industriale*, Einaudi, Torino.

<sup>3</sup> Audrestch, D.B., Thurik, R.A. (1997), *Innovation Industry Evolution and Employment*, Cambridge University Press, Cambridge; Rifkin, J. (2000), *L'era dell'accesso*, Mondadori, Milano.

modalità organizzative della produzione oltre che della globalizzazione stessa<sup>4</sup>. È la sempre maggiore varietà della domanda che spinge al cambiamento. Soprattutto nei settori maturi, infatti, la necessità di differenziare il prodotto è al tempo stesso causa ed effetto di un mercato sempre più segmentato. L'industria, non più in grado di sopportare, nonostante la robotica e altre nuove tecniche di produzione, i costi di produzione di lotti sempre più minuti e variabili, risponde con la cosiddetta *lean production* (introdotta per prima dalla casa automobilistica Toyota nella metà degli anni Ottanta), basata sulla "filosofia" del *Just in Time*. Gli effetti principali di questo nuovo modo di organizzare l'attività produttiva sono, innanzi tutto, la necessità di organizzare reti di fornitura in cui prevale la *partnership* più che il mercato. In altre parole, né *make* né *buy* ma qualcosa di intermedio. Secondariamente, la "parallelizzazione" delle linee che producono le diverse famiglie di prodotti: ciò che col fordismo costituiva l'oggetto dei cosiddetti "lotti di produzione", complicate programmazioni dei cicli di lavorazione in lunghe catene di montaggio delle diverse versioni del medesimo prodotto, col toyotismo tende a diventare parallelo e ogni linea di prodotto ha la sua linea di produzione "breve". Le produzioni che non si riesce a – o non è conveniente – "parallelizzare" sono date in *outsourcing*. Poiché il mantenimento della flessibilità insita nel sistema *Just in Time* è la condizione imprescindibile per l'efficienza dell'attività produttiva (l'efficacia è assicurata dalla logica stessa del *Just in Time*), le imprese che hanno rapporti col mercato tendono a diventare "pure assemblatrici", rinforzando anche per questa via il sistema di relazioni esterne con produttori di fase o di componenti. Le "nuove" imprese, però, si distinguono da quelle tradizionali distrettuali, poiché nell'offerta dei terzisti e fornitori non sono contenuti solo i prodotti in senso stretto, da acquistare al prezzo più vantaggioso stabilito dal mercato concorrenziale tipico dei rapporti distrettuali di fornitura, ma anche, ad esempio: la "qualità garantita" delle forniture (*free pass* di fornitura), i tempi di consegna (che devono essere "giusto in tempo" per andare all'assemblaggio) e la dimensione dei lotti consegnati (il "magazzino zero" è un altro presupposto del *Just in Time*). Si capisce bene, dunque, come tutto diventi "programmato" (reti chiuse) oltre che più mobile e flessibile. E si capisce anche come, in un sistema di produzione allargato siffatto, sia più facile – dal punto di vista dei costi ma anche da quello del più basso livello di competenze manageriali richieste – spostare in altri luoghi, rispetto a quelli di origine, intere linee di produzione o acquisire non più necessariamente in loco componenti che rispondono alla logica del *problem solving* e dunque altamente strategici sia per l'impresa acquirente (differenziazione del prodotto) che per il fornitore che ad essa si lega (problema dei cosiddetti *sunk cost*, quei costi che sono difficilmente recuperabili se il rapporto di fornitura decade).

È proprio questo che, seppure in ritardo rispetto ad altre realtà italiane, negli ultimi 10-15 anni è successo al sistema produttivo regionale. Delocalizzazione produttiva verticale (fasi di lavorazione) e orizzontale (interne linee e/o altre attività), forniture estere e reti locali e non, sempre più chiuse verso l'esterno sono state le risposte alla crisi di competitività, con effetti anche sui traffici di merci movimentate.

Una stima effettuata per Interporto Marche (CCST) ipotizza una domanda complessiva annua in ingresso dall'area esterna all'Interporto (l'area considerata interna è quella dei Comuni di Ancona, Fabriano, Chiaravalle,

4 Argawal, J.P. (1997), *Effect of Foreign Investment on Employment in Home Countries*, "Transnational Corporation", vol.6, n.2, August.

Falconara, Jesi, Maiolati Spontini, Poggio San Marcello, Polverigi, Serra de' Conti e Serra San Quirico) come destinata a crescere di lì al 2008 del 3,8-4,8% l'anno, portando i 29,3 milioni di tonnellate in entrata e in uscita a 36,7-38,7 milioni di tonnellate. I flussi brevi interni all'area sono invece stimati in circa 70 milioni di tonnellate. La stima è corretta? È un dubbio che nasce dalla constatazione che tra il 2002 e il 2007 (il 2008 secondo Istat-Coeweb ha visto un calo del 6,5% dei pesi trasportati, non si sa ancora quanto "strutturale", e non è stato preso in considerazione) le tonnellate trasportate nelle Marche di merci destinate ad essere esportate o provenienti dall'estero (in totale, 8 milioni e 900 mila tonnellate circa nel 2002) sono cresciute solo del 2% (tra il 2002 e il 2008 sono diminuite del 4,5%). Nell'arco di dieci anni (1997-2007) le tonnellate trasportate in entrata da e in uscita verso l'estero sono cresciute meno del 15%: in media, l'1,5% l'anno. In sintesi, né delocalizzazione né forniture estere sembrerebbero determinare una apprezzabile domanda aggiuntiva di trasporti. Probabilmente, i minori traffici in quantità dell'export regionale – risultato dalle strategie delle imprese marchigiane che alla crisi di competitività hanno risposto esportando minori quantità a più alto valore unitario, e dai processi di delocalizzazione "orizzontale" della produzione che ha portato le fabbriche marchigiane vicine ai mercati di sbocco - sono lungi dall'essere compensati dai maggiori traffici in entrata di semilavorati e componenti prima prodotti in loco ed ora importati dall'estero. Un dato per tutti: le quantità esportate ed importate di prodotti manufatti sono cresciute tra il 1997 e il 2007 rispettivamente del 40 e del 20%. I valori esportati e importati (comprensivi della nota anomalia del traffico di perfezionamento passivo generato da una multinazionale farmaceutica localizzata nell'ascolano) sono cresciuti nel medesimo periodo rispettivamente del 224 e 89%. Attualmente (2007), le Marche nel loro complesso importano 2 milioni di tonnellate di prodotti manufatti e ne esportano 2 milioni e 300 mila.

### 2.2.2 Time-based competition, outsourcing, "dematerializzazione" della produzione

Com'è noto, la scelta delle strategie competitive da parte delle imprese deriva da due variabili fondamentali: a) le caratteristiche del mercato di riferimento; b) le caratteristiche della tecnologia impiegata o disponibile. In particolare, mutamenti rilevanti intervenuti nel mercato di riferimento inducono le imprese finali a modificare, anche radicalmente, la loro strategia. Dal lato della tecnologia, mutamenti altrettanto rilevanti (ad esempio, la robotica degli anni Ottanta, o l'ICT degli anni Novanta) consentono alle imprese di applicare nuove soluzioni produttive, organizzative e di processo.

I mutamenti più rilevanti delle strategie competitive si devono a più motivi, alcuni dei quali hanno preso slancio grazie a comportamenti strategicamente innovativi di alcune imprese multinazionali *leader*. Fra tutti, fondamentale è stata l'introduzione della cosiddetta *Time-Based-Competition* (d'ora in poi *T-B-C*), vale a dire l'individuazione del *Time-to-Market*<sup>5</sup> come importante fonte di vantaggio competitivo<sup>6</sup>. Ma la *T-B-C* ha fondamentali implicazioni sull'organizzazione dell'impresa. Infatti,

5 Riduzione dei tempi d'ideazione, progettazione, industrializzazione, produzione e commercializzazione di nuovi prodotti.

6 Come per altre "innovazioni strategiche", anche l'introduzione della *Time Based Competition* si deve alle imprese giapponesi che, nella metà degli anni Ottanta, intuirono l'importanza della variabile tempo, fino ad allora trascurata, nella competizione. La *T-B-C* è, infatti, un'innovazione delle modalità competitive di non poco conto.

riducendo il ciclo di vita dei prodotti<sup>7</sup>, porta a modifiche organizzative che riguardano tutte le attività aziendali. In particolare, l'attività di progettazione (che va verso le cosiddette "piattaforme tecnologiche") e lo sviluppo di nuovi prodotti. Inoltre, il vantaggio competitivo deve far leva non solo sulle competenze scientifico-tecnologiche possedute dall'impresa, ma anche su quelle esterne. Infine, la *T-B-C* acuisce le differenze settoriali in termini di "gradi di libertà" a disposizione delle imprese quando esse prendono in considerazione le alternative strategiche. In particolare, nei settori in cui il ciclo di vita dei prodotti è medio-lungo, la riduzione del *Time-to-Market* è sicuramente fonte di vantaggio competitivo. Non così nei settori nei quali il ciclo di vita è breve (ad esempio, in tutti i settori del cosiddetto Sistema Moda-Arredamento). In questi casi, infatti, l'ulteriore riduzione del *Time-to-Market* costituisce, spesso, solo un fattore di sopravvivenza.

La *T-B-C*, dunque, è il vero punto di svolta che ha mutato i modi di competere sui mercati finali dei prodotti cosiddetti maturi. La variabile tempo, che in passato non aveva un'influenza decisiva nella programmazione della produzione, assume oggi un'importanza prioritaria nelle decisioni strategiche d'impresa. Più in particolare, da fattore "dato" – vale a dire già contenuto, in una certa misura, nella tecnologia e nelle tecniche di produzione adottate – il tempo diventa la più importante variabile strategica a disposizione dell'impresa. Con il vincolo della riduzione del *Time-to-Market*, viene meno per le imprese la possibilità di organizzare in modo sequenziale le loro attività partendo dalla R&D<sup>8</sup> fino alla commercializzazione del prodotto sul mercato. Le attività devono essere svolte parallelamente e, dunque, è quasi inevitabile il ricorso all'*outsourcing* di molte di esse<sup>9</sup>, compresa la R&D che prima era rigorosamente tenuta all'interno<sup>10</sup>. Naturalmente, poiché la strategia di differenziazione dei prodotti (continuamente alimentata dalla *T-B-C*) porta inevitabilmente con sé la tendenza ad una lievitazione dei costi, le imprese introducono innovazioni, più o meno radicali, non solo nella loro organizzazione interna, ma anche in quella esterna, vale a dire nei rapporti di fornitura e sub-fornitura.

La natura stessa della *T-B-C*, al contrario della *lean production*, protegge però l'economia locale, principalmente a causa del ruolo svolto nella competitività d'impresa dal fattore "distanza geografica" (e quindi del fattore tempo) e dal fattore "conoscenze condivise". Pertanto, quando la tempestività e la adeguatezza di reazione delle imprese collegate sono fondamentali per raggiungere gli obiettivi dell'impresa a valle, la non lon-

7 Ad esempio, nel 1988 il ciclo di vita di un'auto giapponese era di 2,1 anni, quello di un'auto americana di 4,6 anni. Ogni produttore automobilistico giapponese tra il 1981 e il 1988 ha lanciato in media 94 nuovi prodotti, contro i 30 americani ed europei.

8 Concettualizzazione del prodotto, sviluppo del progetto di prodotto, industrializzazione.

9 Alcune ricerche sul campo hanno verificato mutamenti intervenuti nei *contenuti* dei rapporti tra imprese che oggi si basano su modalità di "collaborazione programmata" nelle sue diverse forme, e sempre meno sul costo diretto della fornitura. La verifica di questa nuova realtà non è irrilevante. Infatti, essa consente di concludere che le imprese guida che intrattengono rapporti esterni hanno attuato una sorta di "nuova integrazione a valle", basata non più sulla proprietà ma sul controllo, con importanti ripercussioni – non necessariamente negative, ma anzi spesso molto positive – sulla "fisiologia" dei distretti.

10 Alcune imprese marchigiane dei settori tradizionali, intervistate al riguardo, hanno confermato il tipo di evoluzione del mercato sopra descritto. E hanno altrettanto chiaramente confermato come la competizione si basi, oggi, sempre più sulla velocità di azione. La concorrenza, invece, si vince sempre meno sui costi, e sempre di più sulla capacità di rispondere alle specifiche esigenze del mercato o del committente (differenziazione), e sulla capacità di sviluppare all'interno specifiche competenze immateriali e specifiche conoscenze, le uniche che, attualmente, possono proteggere l'impresa nei confronti dei concorrenti effettivi o potenziali. Infatti, un altro effetto della riorganizzazione dei settori industriali, è di aver reso più veloce la circolazione di un numero sempre crescente di conoscenze di base – che, ormai, sono rapidamente a disposizione di tutti – e, quindi, di aver esaltato il ruolo che gli *intangible assets* posseduti dalle imprese hanno nel determinare il loro potere di mercato.

tananza geografica o di “linguaggio” diventano fattori che possono scongiurare il ricorso a fornitori esterni all’area o esteri. Attualmente, tuttavia, sempre più pressate dalla concorrenza, le imprese tendono a focalizzare il loro interesse su una opportuna e programmata organizzazione degli ordini e forniture (tra gli obiettivi strategici della impresa Elica per i prossimi anni, per esempio, c’è la progressiva sostituzione delle forniture locali con forniture cinesi) e sulla ricerca di fornitori esteri specializzati (la Cina è battuta in lungo e in largo da molti nostri imprenditori “eccellenti” in cerca di fornitori in grado di rispondere alle specifiche necessità produttive). Il fattore “non-distanza” tende dunque ad essere superato. La natura della *T-B-C*, inoltre, prevede una organizzazione logistica snella, fatta di piccoli carichi. Niente a che vedere, pertanto, con le grandi movimentazioni necessarie per rendere efficiente ed efficace l’attività di infrastrutture come un porto, un interporto e un aeroporto, infrastrutture più adatte a essere di supporto a organizzazioni fordiste, di massa o a essere dedicate al transito di materie prime, che poco aggiunge al Pil regionale, come in effetti avviene per il porto di Ancona. Oltretutto, per indicare la nuova fonte dei vantaggi competitivi di una impresa, sempre più spesso si richiamano gli *assets intangibili*, vale a dire quell’insieme di competenze e conoscenze (le famose *core competence*) che l’impresa possiede in via esclusiva e che sono un forte, ulteriore incentivo all’*outsourcing* che si distingue dal semplice decentramento perché riguarda non solo l’attività produttiva (fasi o linee di produzione), ma – potenzialmente – tutte le attività. Concentrandosi sulle competenze distintive, l’impresa acquisisce flessibilità e contiene i costi di produzione. *Outsourcing*, dunque, anche internazionale e anche per attività diverse da quelle strettamente produttive: approvvigionamenti, logistica, R&D, marketing, eccetera. Il centro di R&D che la MTS ha attivato in Cina ne è un emblematico esempio.

In sintesi, se la naturale evoluzione del sistema industriale regionale, a cui si aggiunge la pesante crisi che le Marche stanno oggi sopportando (nel terziario artigiano e delle piccole imprese, e nel mondo della componentistica di fornitura è in atto una preoccupante moria), porteranno anche nella Regione a una ulteriore dematerializzazione della produzione, così che la domanda di trasporti e, soprattutto, l’incidenza del loro costo sulla competitività delle imprese potrebbero rendere superflua per lo sviluppo locale l’offerta di nuove infrastrutture fisiche. Una riprova è la crisi evidente del settore dell’autotrasporto: tra il 2002 e il secondo trimestre 2009 (secondo i dati di Unioncamere-Movimprese), le imprese di trasporto nelle Marche sono diminuite di quasi 400 unità (pari al 7% delle imprese attive nel 2002), 130 delle quali della Provincia di Ancona (8%). Né sembra auspicabile che il pubblico – nel caso specifico l’Interporto, come è plausibile che voglia fare per raggiungere l’efficienza – si sostituisca ancora una volta al privato per attività che sempre più frequentemente oggi connotano l’organizzazione industriale e delle imprese. In particolare, la scomposizione-ricomposizione dei carichi che devono essere poi indirizzati al mercato di sbocco. In altre parole, non sembrerebbe opportuno che – così come sta succedendo per i servizi alle imprese – il pubblico si appropri di attività, tipicamente private, sempre più frequentemente oggetto di *outsourcing* da parte delle imprese: controllo dei prodotti oggetto di decentramento nazionale o internazionale; etichettatura, confezionamento, prezzatura; smistamento, assemblaggio degli ordini e spedizione ai punti vendita.

## 2.3 Le visioni dei testimoni privilegiati

Il gruppo di lavoro ha inteso arricchire l'analisi di contesto con audit a testimoni privilegiati in grado di fornire uno sguardo critico sul territorio esino. A tal fine sono stati organizzati nel giugno 2009 incontri con i referenti della Regione Marche, della Provincia di Ancona, dell'Interporto Marche, del Porto di Ancona, di Anas, di Aerdorica e di RFI (Rete ferroviaria italiana)<sup>11</sup>.

Gli incontri hanno permesso di fare il punto su quattro aspetti fondamentali per il progetto "Territori Snodo":

1. *il territorio di riferimento*, ovvero l'ambito che deve essere preso in considerazione per l'analisi delle esigenze e delle opportunità attivabili in campo economico ed infrastrutturale per il territorio esino;
2. *i progetti*, ovvero lo stato di avanzamento delle progettualità in atto, con qualche riferimento alle opportunità strategiche attivabili, al crono-programma, ad alcune criticità ed infine alla presenza di finanziamenti già stanziati per la loro implementazione;
3. *il livello di cooperazione*, ovvero la rete di relazioni tra i diversi attori presenti sul territorio (in particolare porto, aeroporto ed interporto) e le possibilità che si intravedono per un suo potenziamento;
4. *il progetto Territori Snodo*, ovvero il possibile contributo che il progetto può fornire per valorizzare le iniziative in atto.

Nei paragrafi che seguono si riportano sinteticamente gli elementi salienti.

### 2.3.1 Il territorio di riferimento

Gli audit effettuati hanno permesso di confermare il fermento che caratterizza attualmente il territorio regionale: le Marche e la Provincia di Ancona non hanno mai avuto un insieme di progetti così interessante e rilevante.

Gran parte della progettualità in atto riguarda investimenti infrastrutturali che permetteranno di migliorare in maniera considerevole la connessione inter ed infra-territoriale. Si configura così un quadro caratterizzato da una dotazione infrastrutturale più che sufficiente anche per futuri bisogni. In questo contesto il Comune di Jesi ha l'opportunità di giocare un

<sup>11</sup> Nello specifico, gli incontri hanno coinvolto Regione Marche (Dott. Pasquini e Ing. Novelli del Servizio Governo del Territorio, mobilità e infrastrutture); Provincia di Ancona (Ing. Renzi, direttore Dipartimento Governo del Territorio, e Dott. Sagramola, vice-presidente); Interporto Marche (Dott. Pesaresi, presidente, e Ing. Biancini, direttore, nonché i dott. Novaresi e Marconi); Autorità Portuale di Ancona (Dott. Vespasiani, segretario generale); Anas (Ing. Castellari e Ing. Giovinazzo); Aerdorica (Dott. Morriale, direttore); RFI (Ing. Frittelli, Direzione compartimentale infrastruttura di Ancona).

duplice ruolo: da un lato come centro di reti territoriali più prossime (Vallesina) e dall'altro come nodo strategico di reti più lunghe che hanno come riferimento la regione adriatico-padana (dorsale Ancona-Bologna-Piacenza-Milano) e i grandi corridoi europei.

È stata posta la domanda su quali fossero gli orizzonti territoriali che i diversi operatori prendevano in considerazione nella formulazione dei piani di sviluppo strategico per i prossimi anni.

L'interporto ha dichiarato un interesse per i corridoi europei 1 e 5 e, ad un livello più locale, per l'Italia centrale (Umbria, Lazio, Abruzzo e Marche), non volendo restringere lo sguardo al solo asse Ancona-Civitavecchia.

Il Porto, pur avendo attualmente un ambito di riferimento piuttosto limitato poiché non assorbe neanche tutta la domanda di trasporto di passeggeri e di merci della Regione Marche, intravede grandi possibilità con lo sviluppo dell'autostrada del mare (Spagna-Italia-Grecia-Turchia). A tal fine viene ritenuta fondamentale dalla Regione la possibilità di mettersi in rete con altri porti del bacino adriatico per permettere lo scarico delle grandi navi oceaniche portacontainer.

L'aeroporto punta attualmente a sviluppare i collegamenti con i principali hub (Monaco, Roma e, in prospettiva, Parigi), i voli charter in entrata ed in uscita (Spagna, Grecia, Egitto) e il traffico "etnico" (Tirana e Timisoara).

A fronte di questa ricca progettualità infrastrutturale, si segnala che in prospettiva l'offerta sembra essere sovrabbondante: per Interporto in riferimento all'attività intermodale, per il Porto relativamente alla domanda di trasporto sull'intero bacino adriatico, per AerDorica rispetto al traffico merci e passeggeri dei prossimi vent'anni. Regione e Provincia convergono sulla necessità di superare gli interessi particolaristici dei vari operatori e degli enti territoriali locali e di mettere in rete l'offerta infrastrutturale al fine di ridurre i costi (economie di scala) ed aumentare i ricavi (ampliamento del territorio di riferimento raggiungendo nuovi mercati).

### 2.3.2 I progetti

Gli audit hanno fornito alcune indicazioni in merito allo stato di avanzamento dei principali progetti infrastrutturali che interessano il territorio esino.

#### a. Infrastrutture su gomma

Relativamente alla SS 76 è in fase di ultimazione lo svincolo dell'Interporto. Vi è consapevolezza da parte di Anas circa la necessità di interventi per migliorare la sicurezza della superstrada, anche se al momento l'unica azione per la quale sia stato stanziato un finanziamento è l'allargamento della banchina. Vi è anche un interesse di principio per interventi che possano mitigare l'impatto ambientale della strada, ma solo qualora non comportino un peggioramento della scorrevolezza per il traffico o un onere finanziario per la società stradale.

Sono in corso alcuni interventi di riqualificazione e di adeguamento della sede stradale sulla SS 16 che comportano un investimento di circa 200 milioni di € già stanziati e che verranno realizzati nel corso dei prossimi 6 - 9 anni. Sono stati redatti diversi progetti per l'arretramento della strada lungo la dorsale autostradale che sono

però molto costosi e non ricevono l'unanimità dei consensi da parte degli attori locali, risultando pertanto difficilmente attuabili.

La realizzazione della bretellina Porto-autostrada è stata assegnata alla società Impregilo in project financing ed in assenza di contributi pubblici. Secondo alcuni interlocutori l'utilizzo dell'infrastruttura da parte del traffico pesante potrebbe essere compromesso da pedaggi molto alti.

La Provincia sta valutando l'opportunità di realizzare aree di sosta attrezzate per TIR in prossimità dei caselli autostradali. Il progetto si trova ancora in una fase iniziale e non vede, al momento, il coinvolgimento della società autostrade.

b. Infrastrutture su ferro

L'infrastruttura ferroviaria viene ritenuta essenziale dalla Regione per la funzione di snodo che la Vallesina può svolgere sia per il traffico passeggeri che per il traffico merci.

In particolare, viene da più parti auspicata l'integrazione tra traffico su gomma e traffico su ferro con la realizzazione di un servizio di tipo metropolitano tra il Corridoio Esino ed Ancona attraverso un processo incrementale in tre fasi:

1. il potenziamento della rete ferroviaria passeggeri, anche aumentando il numero di fermate (vanno in tal senso la realizzazione della nuova stazione per l'aeroporto e quella in prossimità della Zipa Verde)
2. l'integrazione del servizio su gomma, con una riduzione delle sovrapposizioni delle corse nelle zone vallive e lungo la costa ed un potenziamento delle corse nelle zone montane che favorisca l'accessibilità ai collegamenti ferroviari
3. lo studio di progetti di integrazione tram-treno (sulla scorta di esperienze di successo all'estero, i convogli ferroviari proseguirebbero in ambito urbano effettuando un servizio tramviario).

Relativamente alla rete merci, è previsto lo spostamento della sede ferroviaria in corrispondenza di Falconara (progetto già approvato dal CIPE) ed il contestuale spostamento dello scalo merci in vicinanza dell'Interporto. È stata invece abbandonata da RFI l'ipotesi di realizzare un terzo binario sul collegamento Porto-Interporto, perché la capienza attuale è stata considerata sufficiente per il traffico merci atteso su quella tratta e per le difficoltà idrogeologiche del territorio, soggetto a frane.

c. Interporto Marche

I lavori proseguono come da programma ed il completamento della prima fase di realizzazione è previsto a breve.

d. Aeroporto di Falconara

Sono in corso lavori per la rimodulazione dell'accessibilità. L'infrastruttura è ritenuta adeguata anche prendendo come riferimento scenari di sviluppo significativo del traffico passeggeri nel corso dei prossimi vent'anni.

e. Porto di Ancona

È prevista l'espansione della darsena container con la realizzazione del molo di sopraflutto, del prolungamento della diga e degli scavi ai fondali per recuperare 50 cm di profondità.

Sarà poi ripristinato lo scalo Marotti, una piattaforma logistica di interfaccia con il diffuso del porto situata su un'area di proprietà

di RFI che sarà concessa in uso per 10 anni alla società portuale. Il costo sarà di circa 5 milioni di € integralmente finanziati dalla Regione Marche ed i lavori dovrebbero essere conclusi nell'arco dei prossimi 3 anni.

f. Infrastruttura telematica

L'infrastrutturazione telematica della media Vallesina è una delle priorità della Provincia di Ancona. A monte di Jesi è stato realizzato il progetto easy access che dovrebbe essere potenziato con il sistema wi-max tra Jesi e Serra S. Quirico con l'obiettivo di mettere in relazione tutte le aziende e le aree produttive di quel territorio.

g. Area Leader di Falconara

Si tratta di un'area in prossimità dell'aeroporto il cui programma funzionale non è ancora fissato ma sulla quale si dovrebbero insediare alcuni servizi fieristici.

### 2.3.3 La cooperazione

Gli audit effettuati hanno permesso di evidenziare che esistono accordi a livello strategico per la collaborazione tra i vari attori della logistica nella provincia di Ancona, ma devono consolidarsi le esperienze cooperative a livello operativo.

Alcune prospettive di collaborazione sembrano emergere e sono oggetto di valutazione:

- Porto-Interporto: è stata raggiunta l'intesa istituzionale e la collaborazione è migliorata molto negli ultimi mesi con lo sviluppo di un business plan congiunto su alcune iniziative. Le opportunità riguardano sia l'erogazione da parte dell'Interporto di alcuni servizi di retro-porto (es. stoccaggio contenitori vuoti), sia l'utilizzo congiunto del trasporto su ruota per il lungo raggio.
- Aeroporto-Interporto: la domanda di cargo è ancora scarsa anche se le potenzialità di collaborazione sarebbero ampie poiché gli spedizionieri su gomma e su aereo sono gli stessi. Alcune opportunità potrebbero nascere dall'utilizzo congiunto di alcuni servizi di carico e scarico.
- Porto-Aeroporto: le maggiori opportunità di collaborazione vengono ravvisate nella gestione del traffico passeggeri per crociere con alcuni servizi svolti in joint venture (es. consegna bagagli in cabina).

Tutti i referenti intervistati hanno manifestato un interesse di massima per le iniziative promosse dal progetto "Territori Snodo". L'aspetto maggiormente valorizzato è quello del sostegno alla messa in rete degli attori attivi sul territorio e l'apertura di nuove relazioni anche a livello macro, con altri contesti anch'essi interessati da iniziative analoghe (da Piacenza a Terni), con infrastrutture logistiche importanti (Bologna), con le amministrazioni centrali (Ministero delle Infrastrutture).

Per Regione e Provincia, l'interesse del Progetto Snodo potrebbe consistere soprattutto nella costruzione di un quadro coordinato della progettualità ad un livello intermedio (di area vasta), che senza iniziative di questa natura sarebbe difficile conseguire.

La situazione non appare ancora matura per spinte decise verso una istituzionalizzazione della concertazione locale (vedi Territorial Center).

Questo potrebbe però essere considerato l'esito di un processo incrementale di rafforzamento del sistema di relazioni locali.

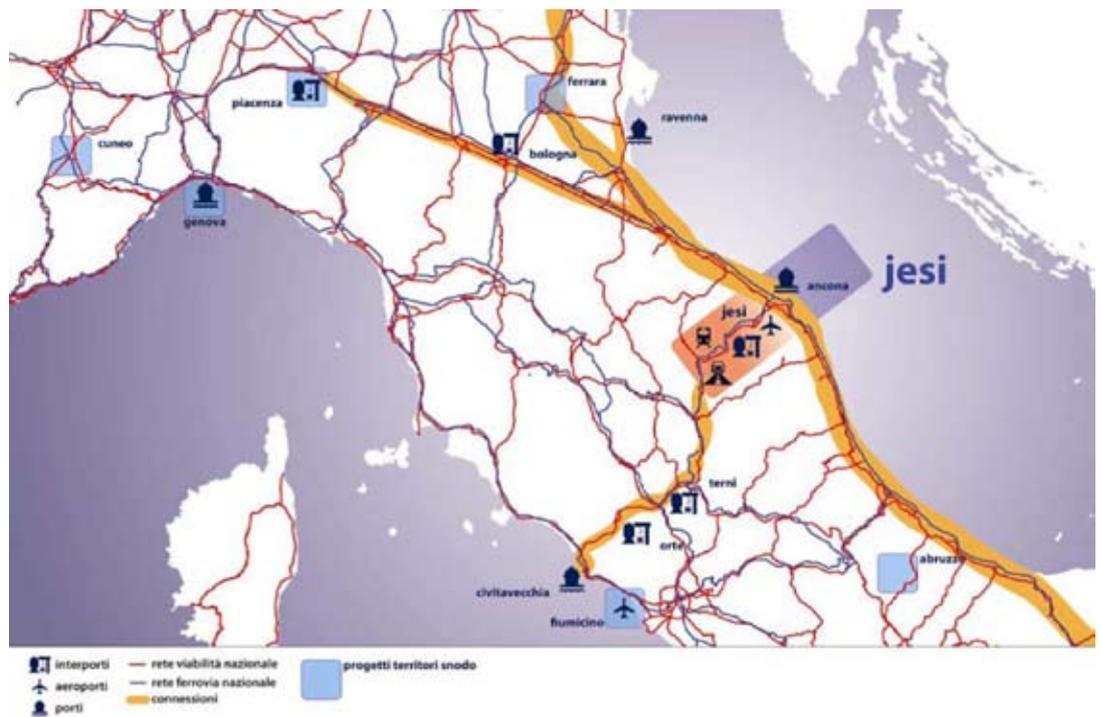
### I corridoi europei e il Progetto Snodo Esino



### Relazioni tra i Progetti Snodo e raccordi con i Corridoi europei



Le connessioni multiple dello snodo Esino



### 3. Strategie e progetti

#### 3.1 Due strategie

Al Progetto Territorio Snodo Esino si pone la sfida di sostenere il sistema locale in una operazione di re-scaling, sviluppandone la capacità di inserirsi come attore in reti plurime: alla Jesi storicamente pensata come snodo sulla traiettoria Ancona-Roma, si va infatti sostituendo con forza l'immagine di Jesi che ha come primo riferimento la regione adriatico-padana (Ancona-Bologna-Piacenza-Milano) e che, pur a partire da una moltitudine di progetti di valenza esogena, intende proiettarsi sulle reti nazionali per intercettare quelle internazionali.

Per cogliere questa sfida, partendo dallo scenario del Parco delle attività e dall'interpretazione di percorsi di pianificazione recenti, politiche e strategie in atto, si è ricostruita una mappa ragionata dei progetti riconducendoli a due principali strategie progettuali, che consentono una distinzione tra progetti di scenario e nuovi progetti, e una selezione degli interventi da rendere operabili.

La prima strategia "Piattaforma multimodale merci" si applica al ruolo da attribuire alla logistica esina, attraverso la valutazione delle possibili relazioni/integrazioni locali, nazionali e internazionali, mettendo a sistema un insieme di infrastrutture che ancora stentano a trovare le necessarie sinergie. La questione non sembra tanto o solo quella di una mancata dotazione (capacità) di infrastrutture fisiche, quanto piuttosto del loro impiego. Dal punto di vista dell'offerta, infatti, Jesi e il territorio della bassa Vallesina, fino ad Ancona, presentano una buona dotazione di piastre logistiche che, nell'insieme, si configurano come una vera e propria "piattaforma". Le criticità sono dovute alle reti di connessione delle medesime, agli aspetti gestionali (coordinamento e servizi integrati) e ambientali.

L'Interporto con il suo intorno (scalo ferroviario e raccordo stradale) è il motore delle principali trasformazioni e per questo risulta centrale rispetto alle finalità del Progetto di territorio. D'altro canto, le strette connessioni territoriali e funzionali, oltre che gli effetti indotti nei territori limitrofi, configurano l'attuale "grappolo di progetti" puntuali – Interporto-Scalo merci-Porto-Aeroporto – cui fanno da complemento connessioni stradali e ferroviarie oltre che interventi specifici, come una piattaforma logistica in grado di esprimere grandi valenze.

Come si è detto, nel tempo si è accumulato un patrimonio di realizzazioni e progetti, già condivisi e in parte finanziati (“progetti di scenario”), che si ritiene di considerare un punto di partenza per il Progetto Snodo, un scenario di riferimento per altre azioni volte a integrarlo e qualificarlo. Di seguito si propone una sintesi dello “stato dell’arte” di realizzazioni e progetti che si assumono come scenario e si propone l’elenco di quelli, nuovi, che il Progetto Snodo considera “cardini e complementari” per la realizzazione di questa strategia

#### Piattaforma multimediale merci: progetti di scenario

Completamento Interporto di Jesi	
Realizzazione Scalo merci di Jesi	
Potenziamento Porto di Ancona	
Aercargo Aeroporto di Falconara	
Polo Funzionale Area Leader di Falconara	
Connessione Interporto con SS 76	In realizzazione
Connessione Porto con nuovo svincolo A14 di Ancona centro	Inserito nell’Intesa Stato-Regione
Raddoppio variante area urbana Ancona (SS 16)	
Miglioramento accessibilità Aeroporto: parcheggi, vie d’accesso	Incluso nel POR
Galleria di Cattolica: adeguamento sagoma ferroviaria	In realizzazione
Nodo di Falconara: collegamento linea Orte-Falconara e linea adriatica (by-pass)	In realizzazione
Realizzazione raccordo ferroviario stazione di Ancona e porto	
Raddoppio linea Orte-Falconara tra Montecarotto e Fossato di Vico	
Dismissione scalo merci di Falconara Marittima (spostamento a Jesi)	In progetto e autofinanziato
ISI Access	In realizzazione

#### Piattaforma multimediale merci: nuovi progetti

City Logistics: Raccordo Interporto con SP 21
City Logistics: Piattaforme di distretto
Raccordo ferroviario in linea di Sadam
Raccordo ferroviario in linea di New Holland
Riuso scalo merci di Jesi
Territorial Center
Connettività a banda larga nella Vallesina

La strategia “Esino territorio di qualità” persegue l’obiettivo di rendere sostenibile il funzionamento della nuova piattaforma intermodale merci, trasformando gli interventi di mitigazione in opportunità per la valorizzazione del territorio con la persistenza e lo sviluppo delle altre economie locali.

Nell’ambito territoriale che ospita la piattaforma intermodale e ha i suoi capisaldi nell’Interporto e nel Porto, la SS 76 è l’infrastruttura cerniera sulla quale ricadranno in primo luogo gli effetti dell’attivazione dell’Interporto, e le cui caratteristiche risultano cruciali per la qualità dell’intero sistema della mobilità su gomma. Il progetto di messa in sicurezza e riqualificazione della superstrada è proposto come “occasione” per ripensare un

territorio che è ad un tempo ricco di valenze ambientali-naturalistiche (il fiume e l'oasi di Ripa Bianca ne sono gli emblemi) e segnato dalla presenza di infrastrutture ad elevato impatto ambientale (Interporto, Scalo merci, Aeroporto, Porto) e di attività altrettanto impattanti (cave, Turbogas, API, Sadam).

L'adeguamento infrastrutturale è l'occasione per un progetto di inserimento capace di integrare al meglio la strada nel paesaggio mutevole della valle. Le caratteristiche del progetto, dunque, andranno valutate tratto per tratto a seconda della funzione e dei caratteri delle aree attraversate.

Le questioni da considerare sono legate alle performance esistenti, alle relazioni che si determineranno con le realizzazioni in corso (collegamento con interporto) e a quelle future e previste da accordi territoriali o istituzionali, quali l'Intesa Stato-Regione (collegamento con il porto di Ancona, pedemontane, intervallive, ecc.). Si ritiene strategico un intervento sistematico capace di portare valore aggiunto al territorio sia in termini di sicurezza ed efficienza della mobilità, sia di valorizzazione del paesaggio segnato dalla presenza del fiume.

Al progetto cardine della SS 76 è complementare la sistemazione di alcune tratte stradali di Jesi che consentono la distribuzione e l'alleggerimento dei flussi canalizzati dalla superstrada, evitando che l'attraversamento cittadino diventi un impedimento per l'efficienza della piattaforma intermodale e causa di congestione e inquinamento. La qualificazione della tratta urbana e peri-urbana dell'asse storico costituito dalla SP 76, ad esempio, si lega al completamento del Viale dell'industria fino al raccordo con la provinciale.

Un altro progetto cardine per fare dell'Esino un territorio di qualità è la creazione di un Centro intermodale passeggeri a Jesi. Esso consiste nella rifunzionalizzazione della stazione ferroviaria storica e nel riuso delle aree liberate dalla dismissione dello scalo merci RFI, trasformando l'area, dove andrebbe ricollocata anche l'autostazione, in un moderno nodo multimodale dei trasporti urbani e regionali, fulcro polifunzionale di connessioni tra le reti locali e quelle della Vallesina. L'integrazione fisica e funzionale di diverse linee e servizi di trasporto (ferroviari regionali e intercity, su gomma urbani ed extraurbani, parcheggio di interscambio) presso la stazione di Jesi, supportati dalla trasformazione dell'attuale scalo merci, costituisce un'occasione fondamentale per il miglioramento dell'attrattività del trasporto pubblico nel suo complesso ed è un'ulteriore condizione per l'alleggerimento del traffico sulla SS 76.

Al progetto cardine del Centro intermodale passeggeri sono collegati i progetti complementari di riqualificazione e potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico, la costruzione di una nuova stazione del servizio metropolitano in corrispondenza della grande area produttiva Zipa, la riqualificazione/valorizzazione dell'area liberata dall'attuale scalo merci di Jesi, collegando l'area produttiva alla città con percorsi ciclo-pedonali e parcheggi.

Il progetto che contraddistingue la strategia "Esino territorio di qualità" è la realizzazione di una infrastruttura verde che si raccordi con le grandi presenze ecologico-ambientali di questa parte delle Marche (il parco del Conero, l'oasi di Ripa Bianca, la Gola della Rossa). Si tratta di una complessa opera territoriale con valenze ecologico-ambientali, paesaggistiche, produttive e ricreative in grado di rendere sostenibile la piattaforma intermodale.

**Esino territorio di qualità: progetti di scenario**

Intervalliva
--------------

**Esino territorio di qualità: nuovi progetti**

Messa in sicurezza e riqualificazione SS 76
---

Centro Intermodale Passeggeri di Jesi
---------------------------------------

Infrastruttura verde
----------------------

Messa in sicurezza e riqualificazione attraversamento urbano SP 76 a Jesi
---

Completamento viale dell'Industria di Jesi e raccordo con SP 76
---

Nuova fermata metropolitana di superficie a Zipa
--

Potenziamento offerta trasporto ferroviario (Treno-tram-metropolitana leggera)
--

### 3.2.1 Progetti di scenario

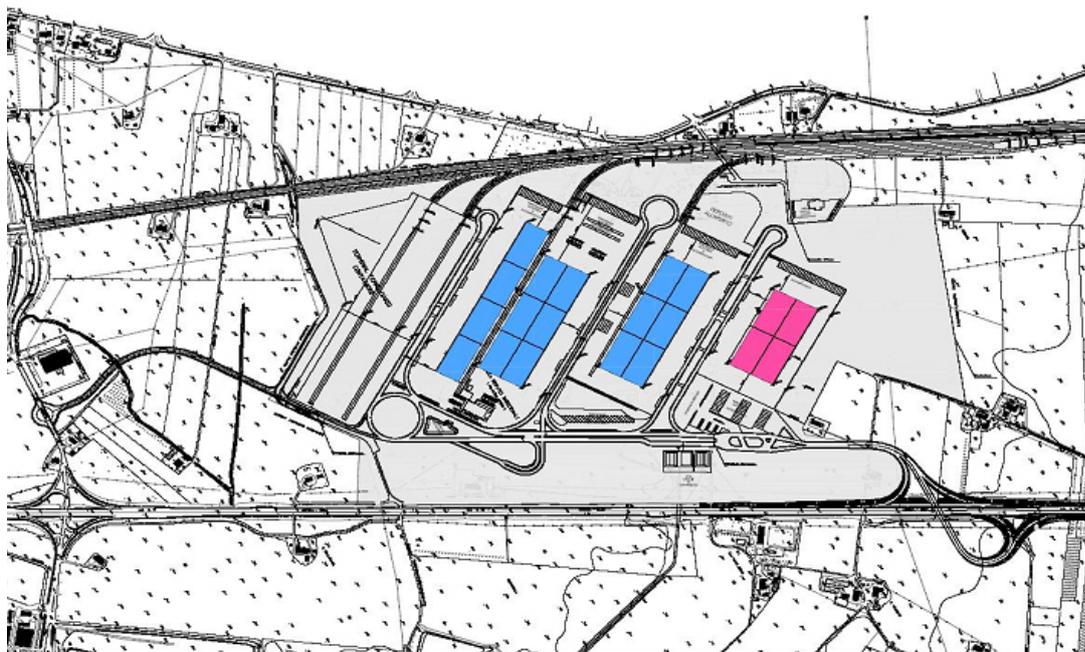
## 3.2 Piattaforma multimodale merci

### Completamento Interporto di Jesi

Lo schema progettuale definito dalla società Interporto Marche S.p.A. è stato elaborato in due fasi successive. La prima prevedeva la realizzazione del *terminal ferroviario-container*, dell'*area ferro-gomma* e del complesso di servizi essenziali (direzionali, di supporto all'autotrasporto e servizi alla persona), estesi su una superficie territoriale di circa 54 ha e con 47.200 m<sup>2</sup> di superfici coperte, inclusi gli edifici direzionali e 5.000 m<sup>2</sup> di depositi già realizzati. La seconda, relativa allo stato definitivo, struttura l'impianto su una superficie complessiva pari a poco più di 101 ha così suddivisa:

- piazzali e aree stradali (comprensivi di area ferro-gomma, aree per autotrasportatori e parcheggi, area gomma-gomma, depositi all'aperto e terminal ferroviario-container): 514.817 m<sup>2</sup>;
- area a verde: 386.692 m<sup>2</sup>;
- superficie coperta (comprensiva di depositi ferro-gomma, depositi gomma-gomma, centro direzionale): 101.260 m<sup>2</sup>.

Interporto, progetto definitivo (fonte Società Interporto Marche)



L'ipotesi di ampliamento prevede la costruzione di due nuovi blocchi funzionali che sviluppano linearmente l'interporto verso est: *una nuova*

area ferro-gomma (inclusi circa 30.000 m<sup>2</sup> di superfici coperte<sup>12</sup>, un fascio dedicato di binari di presa e consegna e piazzali di deposito all'aperto), un'area gomma-gomma destinata prevalentemente a corrieri e spedizionieri (20.000 m<sup>2</sup> coperti e 74.000 m<sup>2</sup> di aree per depositi all'aperto).

#### *Realizzazione Scalo merci di Jesi*

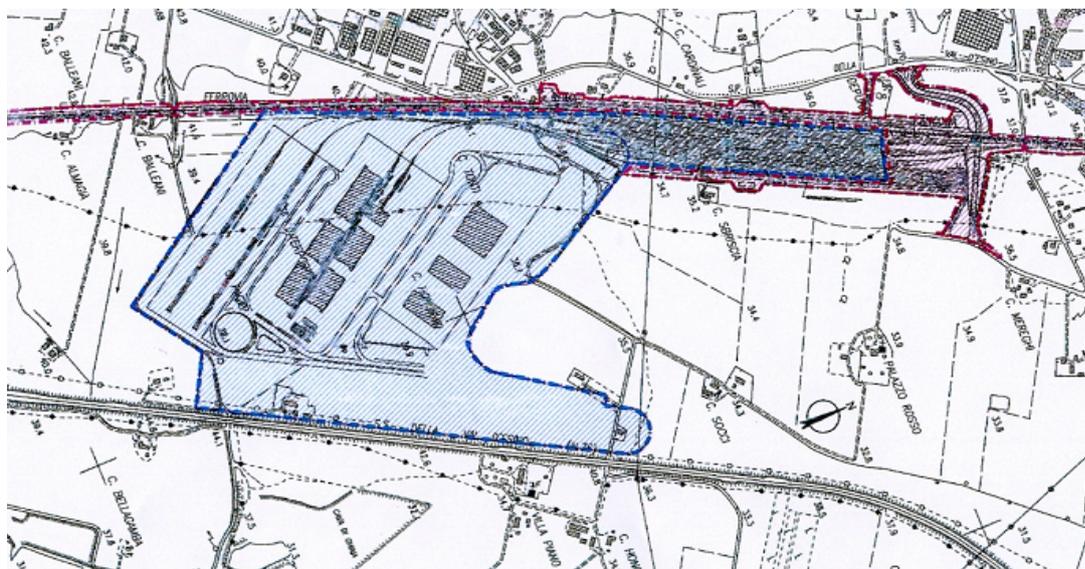
La delocalizzazione dello Scalo merci di Falconara si è resa necessaria in quanto incompatibile con le nuove opere della "variante di Falconara", ovvero dello spostamento della linea adriatica a monte in corrispondenza del bivio tra la linea Adriatica e la diramazione per Jesi-Orte. L'intervento relativo all'"Interporto di Jesi-Nuovo Smistamento" prevede la realizzazione di una nuova stazione merci ubicata sulla linea Orte-Falconara fra le stazioni di Chiaravalle e Jesi, tra i km 273 e 276. La nuova stazione, oltre ad essere collegata con l'Interporto Marche, svolgerà la funzione di "smistamento" dei treni merci per la direttrice nord-sud ed est-ovest e viceversa, attualmente ricoperta dalla stazione di Falconara Marittima.

Gli interventi nella zona della nuova stazione merci sono completati da:

- realizzazione di un nuovo cavalcavia ferroviario in sostituzione dell'attuale sottovia;
- prolungamento sottovia esistente (Via Coppetella);
- nuovo sottovia a spinta in sostituzione dell'attuale cavalcavia ferroviario;
- prolungamento sottovia esistente (Via Clementina);
- allargamento del ponte esistente per l'attraversamento del Fosso Guardengo.

Come "prescrizioni" il Comune ha indicato una compensazione per recuperare il verde dell'Interporto previsto dal piano regolatore e sottratto dal nuovo progetto dello scalo, la necessità di una valutazione ambientale strategica e l'installazione di stazioni per il monitoraggio dell'aria.

#### L'area del nuovo scalo merci e la connessione con l'Interporto (fonte FFSS)



<sup>12</sup> Cui si aggiungono ulteriori 5.000 m<sup>2</sup> di ampliamento nel blocco funzionale ferro-gomma adiacente al terminal ferroviario.

### Progetti per il Porto di Ancona (fonte Autorità portuale)



#### Potenziamento Porto di Ancona

Lo scalo dorico ha il proprio orizzonte marittimo nell'area dell'Adriatico, dello Ionio e del mare Egeo, favorito da una posizione baricentrica rispetto alle opposte coste balcaniche e dallo sviluppo di relazioni di traffico forti e consolidate con i Balcani e con la Grecia in particolare. L'orizzonte continentale è invece caratterizzato dal ruolo di cerniera nei collegamenti nord-sud, attraverso le regioni del *Corridoio Adriatico*, e dalle relazioni con il retroterra produttivo, in prevalenza dei distretti marchigiani.

La connotazione polifunzionale si manifesta nella presenza di attività legate alla cantieristica, al traffico commerciale e passeggeri, alla pesca e nautica da diporto, alle centrali termoelettriche e raffinazione del petrolio.

La trama infrastrutturale che sostiene queste funzioni si distribuisce su tre nuclei principali:

- i bacini di carenaggio dei cantieri navali nella zona settentrionale;
- il nucleo centrale del bacino interno con imbocco dal molo foraneo nord;
- la linea di costa compresa tra la nuova darsena, la ZIPA e la raffineria API di Falconara.

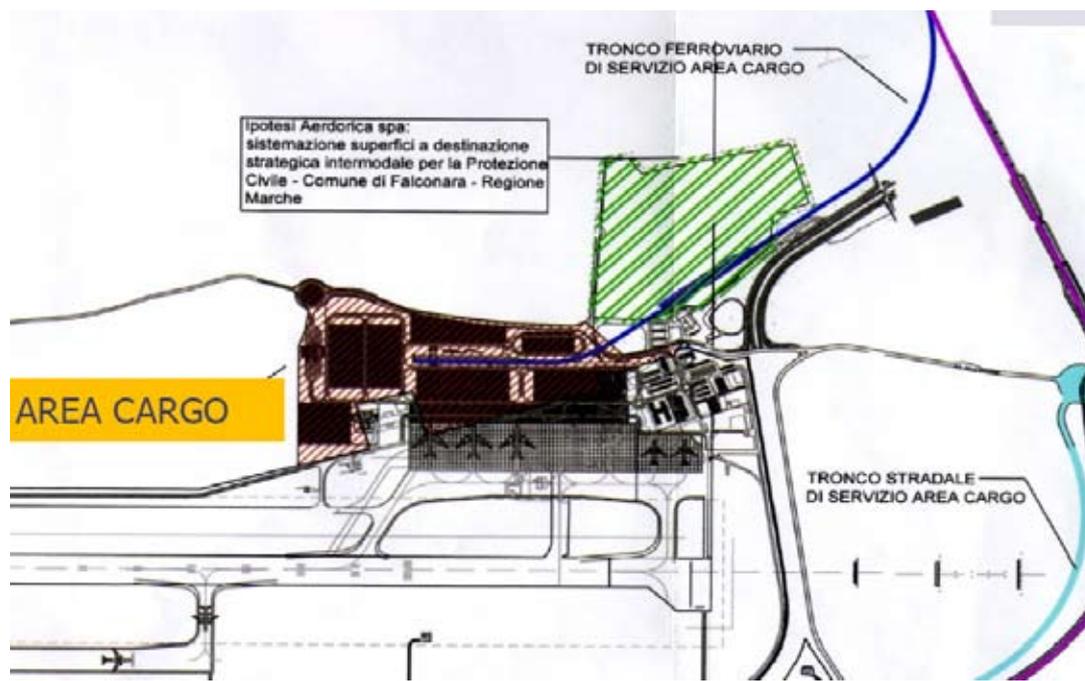
È stato approvato nel mese di marzo 2009 un *Protocollo d'Intesa* tra Regione Marche, RFI e Autorità Portuale per la realizzazione/riqualificazione dello scalo Marotti localizzato vicino al porto merci, al fine di incentivare l'intermodalità sia per le merci che per i passeggeri. La gestione del nuovo scalo, in cui sono già presenti tre binari non utilizzati, verso la darsena, sarà affidata all'Autorità Portuale che per l'intervento ha previsto un investimento di 2,5 milioni di euro, mentre la Regione interviene per 5 milioni di euro, e l'investimento di RFI avviene attraverso la messa a disposizione dell'area a titolo gratuito per 10 anni.

L'obiettivo è puntare sul trasporto intermodale di container, dando una risposta al problema logistico nel periodo pre-entrata in funzione dell'Interporto e successivamente aggiungere funzioni a quelle promosse dall'Interporto stesso. Attualmente l'area portuale non presenta piazzali di grandi dimensioni, per cui connessioni con l'Interporto divengono fondamentali in un'ottica di piattaforma logistica.

#### Aercargo Aeroporto di Falconara

L'aeroporto Raffaello Sanzio di Ancona-Falconara è localizzato nel Comune di Falconara Marittima (a 18 km di distanza dalla città di Ancona), in posizione arretrata rispetto alla fascia costiera urbanizzata.

### Ipotesi per la nuova area cargo dell'aeroporto delle Marche (fonte Regione Marche)



Il sedime aeroportuale occupa una superficie pari a 194 ha, l'infrastruttura comprende servizi per i passeggeri<sup>13</sup>; spazi di sosta (sosta breve - 290 auto e sosta lunga - 320 auto) e servizi per il trasporto merci<sup>14</sup>. L'aeroporto ha collegamenti viari già funzionali e vede una attività cargo in crescita. Per potenziarle e migliorare l'accessibilità la Regione Marche sta destinando un apposito finanziamento nei fondi strutturali di cui al POR 2007-2013, destinati alla realizzazione/manutenzione di strade di accesso e piazzali, ed un ulteriore finanziamento nei fondi per le aree sottosviluppate (FAS 2007-2013) per la realizzazione di un deposito in area cargo.

Per quanto riguarda gli spazi destinati alle merci, la Regione ha finanziato con 2 milioni di euro la realizzazione di capannoni per la loro gestione. Attualmente sono però essenzialmente merci di corrieri espressi (pacchi) e non merci di grandi volumi. In prospettiva si rende necessario trovare operatori privati che vogliano localizzarsi nelle vicinanze e utilizzare questo sistema di trasporto.

Il 5 marzo 2009 è stata montata sulla copertura dei due nuovi terminal la scritta "Aeroporto delle Marche", a sancire la nuova volontà di attribuire allo scalo una valenza regionale. Alla modifica della scala di riferimento territoriale si collega l'impegno per il rilancio dello scalo, anche attraverso la ricerca di un nuovo partner per la società che lo gestisce attualmente: la Aerdorica costituita nel 1968 dagli enti locali e trasformata in SpA nel 1988. I soci del gruppo oggi comprendono anche imprese private marchigiane<sup>15</sup>.

13 Caffè/bar – ristorante - self service, giornalaio, tabaccaio, noleggio auto, banca, duty free shop, souvenirs, boutique, libreria, postazione pubblica internet, negozio telefonia mobile.

14 Ufficio doganale, magazzino di temporanea custodia, punto frontaliero UE d'ispezione veterinaria, 2 stanze frigorifero.

15 Regione Marche, Provincia di Ancona, Comune di Ancona, C.C.I.A.A. di Ancona, Comune di Jesi, Comune di Senigallia, Comune di Falconara, Comune di Chiaravalle, Aeroclub di Ancona Aethra S.A., Api raffineria di Ancona, Banca delle Marche Spa, Consorzio Viaggi e Vacanze, CSD Talevi Srl, Elica Spa, Frapi Spa, Girman Spa, I Guzzini Illuminazione Srl, Interfin Spa, Merloni Finanziaria Spa, Provincia di Ascoli Piceno, Provincia di Macerata, Provincia di Pesaro Urbino.

La strategia di sviluppo del traffico prevede di inserire nuove rotte operative. Per quanto riguarda il traffico merci, di particolare rilevanza è la sinergia che si potrà instaurare con il Porto e l'Interporto, ai fini di rafforzare il traffico commerciale.

#### *Polo Funzionale Area Leader di Falconara*

Il progetto "Asse viario Marche Umbria - Quadrilatero di penetrazione interna" è stato inserito (delibera Cipe n. 121 del 21/12/2001) tra le 21 opere strategiche di preminente interesse nazionale ed è stato indicato quale Progetto pilota dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) e dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF).

Il progetto prevede un completamento e adeguamento della rete viaria umbro-marchigiana e l'individuazione e realizzazione di insediamenti produttivi e terziari lungo i medesimi assi viari. Esso si compone di due principali azioni:

1. la realizzazione di opere di adeguamento della viabilità delle Regioni Marche ed Umbria (all'interno di un quadro nazionale di integrazione con il network europeo);
2. l'attuazione di un Piano di Area Vasta (PAV) che si propone, tramite operazioni di sviluppo, di rendere duraturi i possibili vantaggi socio economici derivanti dalla realizzazione delle predette opere viarie.

L'area Leader di Falconara, una delle prime ad essere approvata con delibera Cipe 101/2006, misura circa 50 ettari, solo per un terzo già destinati ad insediamenti produttivi dagli strumenti urbanistici vigenti. Il progetto approvato dal Cipe prevede: fiera mercato, centro congressi, padiglioni espositivi, centro affari, centro direzionale e struttura alberghiera. Nelle intenzioni del progetto Quadrilatero il polo fieristico-direzionale assume un ruolo strategico per l'Aeroporto Raffaello Sanzio, in quanto ne completa la dotazione di servizi, creando un'osmosi con "l'hub globale" del medio adriatico, costituito dal Porto di Ancona, dall'Aeroporto, dall'Interporto di Jesi.

Progetto per l'area leader di Falconara (fonte Quadrilatero Spa)



*Connessione Interporto con SS 76*

L'intervento in corso di attuazione, da parte del compartimento Anas di Ancona, riguarda la realizzazione dello svincolo di collegamento della SS 76 "Della Val D'Esino" – variante a quattro corsie – con l'Interporto di Jesi, ubicato in vicinanza della statale.

L'importo previsto per l'intervento è di € 9.941.018,78.

*Connessione Porto con nuovo svincolo A14 di Ancona Centro*

Il progetto di nuova connessione al Porto avviene essenzialmente in galleria. Il nuovo casello di Ancona Ovest sulla A14 sarà realizzato da Autostrade contestualmente alla realizzazione da parte di Anas della bretella di collegamento al porto. È prevista anche la realizzazione di una bretella di collegamento con la SS 16. Si tratta di un project financing a costo zero per la pubblica amministrazione ma con costi elevatissimi di realizzazione, oltre 400 milioni di euro per circa 6 km. La compensazione economica prevista dal progetto è legata al pagamento di una tariffa di transito e la realizzazione di un centro direzionale vicino al casello.

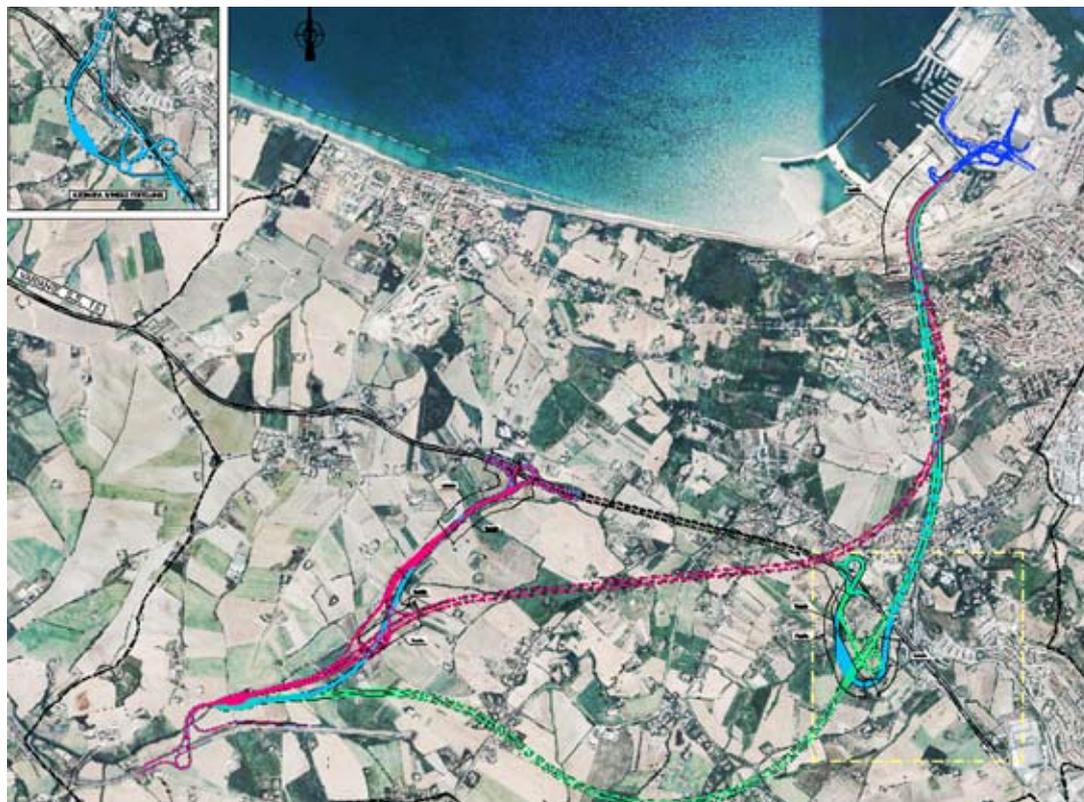
*Raddoppio variante area urbana Ancona (SS 16)*

Il progetto Anas prevede il raddoppio delle carreggiate tra Falconara e Ancona. Il primo finanziamento era stato erogato dopo la frana di Ancona nel 1986, ma non è ancora stato utilizzato. Attualmente il progetto prevede due stralci finanziati per il 2010 e il 2012.

*Miglioramento accessibilità Aeroporto: parcheggi, vie d'accesso*

Si tratta di una linea di intervento diretta a migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Falconara, che prevede in particolare la realizzazione di parcheggi e di collegamenti all'infrastruttura esistente (Asse prioritario 4 del POR).

#### Progetti per l'accessibilità stradale del Porto di Ancona (fonte Regione Marche)



*Galleria di Cattolica: adeguamento sagoma ferroviaria*

L'adeguamento della sagoma ferroviaria della Galleria di Cattolica sulla linea ferroviaria Adriatica ha lo scopo di superare la "strozzatura" per il trasporto merci containerizzato sulla linea e conseguentemente sull'intera relazione ferroviaria (Falconara-Orte).

L'intervento è ritenuto strategico ai fini dell'utilizzo dei servizi logistici e di integrazione modale dei centri intermodali merci dell'Italia centrale, primo tra tutti quello di Jesi.

I lavori sono stati appaltati.

*Nodo di Falconara: collegamento linea Orte-Falconara e linea adriatica (bypass)*

La costruzione di una variante alla linea Adriatica tra le stazioni di Montemarignano e Falconara Marittima è denominata anche "nuovo bypass API".

**Bypass ferroviario di Falconara (fonte Regione Marche)***Realizzazione raccordo ferroviario stazione di Ancona e porto*

Realizzazione di una nuova linea ferroviaria che si allaccia all'esistente fascio di binari della nuova darsena e definitiva sistemazione del tratto terminale dell'asse attrezzato Anas; raddoppio del collegamento stradale con il varco doganale nuova darsena di recente costruzione; realizzazione di due binari di presa in consegna con interposta piattaforma viabile di accesso e annesso parcheggio tir: il progetto è strettamente collegato alla realizzazione del nuovo scalo Marotti dentro il porto. Costo 15.000.000 di euro dei quali 11.000.000 circa da reperire (dati 2006); progettazione esecutiva inserita nell'intesa quadro Regione Cipe del 2003.

*Raddoppio linea Orte-Falconara tra Montecarotto e Fossato di Vico*

Raddoppio ed ammodernamento della linea con aumento della capacità ed adeguamento agli standard di sicurezza ed efficienza.

Nel 2006 la prima tratta era già appaltata, la seconda e la terza in progettazione esecutiva, l'ultima allo studio di fattibilità. Presenta notevole criticità nel tratto montuoso per i rischi idrogeologici connessi alle nuove necessarie escavazioni che potrebbero intaccare le riserve idriche presenti in una zona caratterizzata da pericolosità elevata.

*Dismissione scalo merci di Falconara Marittima (spostamento a Jesi)*

Il progetto è inserito all'interno del Nodo Falconara promosso da RFI che prevede:

- costruzione di una variante alla linea Adriatica tra le stazioni di Montemarciano e Falconara Marittima (nuovo bypass API);
- costruzione di una bretella di collegamento tra la linea Adriatica e la linea Orte-Falconara;
- costruzione di una nuova stazione di Montemarciano e dismissione dell'attuale;
- costruzione di una nuova stazione merci di smistamento nelle adiacenze dell'Interporto di Jesi con contemporanea dismissione dell'attuale scalo merci di Falconara Marittima;
- riallocazione dell'attuale sottostazione elettrica di Falconara Marittima;
- trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle.

Tale progetto comporta anche il ripensamento della localizzazione della stazione ferroviaria passeggeri di Falconara, ovvero il suo spostamento lungo la bretella vicino all'aeroporto. A questa nuova stazione verrebbe attribuito un ruolo metropolitano dell'area gravitante su Ancona, divenendo la stazione di partenza per il collegamento con Roma.

*ISI Access*

Il Progetto Infrastruttura di Supporto alle Imprese per l'Accesso (ISI Access) è stato concepito nell'ambito di un'iniziativa di agenda strategica per lo sviluppo locale (denominata ARSTEL innovazione, tecnologia e valorizzazione del sistema territorio della media-alta Vallesina) che si è posta l'obiettivo di compensare le condizioni di svantaggio competitivo delle zone più interne e meno infrastrutturate della Provincia di Ancona, mettendo a disposizione nelle aree produttive di 18 comuni della provincia di Ancona una rete wireless a banda larga.

**3.2.2 Nuovi progetti***City Logistics: Raccordo Interporto con SP 21*

Bretella di collegamento con via della Barchetta (SP 21) previsto nel progetto dell'Interporto (connessione con la viabilità ordinaria).

La bretella, che collega l'Interporto alla viabilità urbana principale, assume rilevanza nel caso in cui l'Interporto stesso ospiti funzioni logistiche alla scala cittadina.

*City Logistics: Piattaforme di distretto*

Il POR prevede il finanziamento di piattaforme logistiche complementari all'Interporto, la cui realizzazione, in un disegno di logistica regionale, è di iniziativa pubblica e la cui gestione è privata. Sono state individuate alcune possibili localizzazioni:

area pesarese a servizio del distretto del mobile; vicino a Fabriano nell'area di intervento Quadrilatero (oggi appare sovradimensionata a causa della crisi); Civitanova per il distretto delle calzature; Castel di Lama (CIT) all'incrocio tra la Salaria e la Mezzina (strada intervalliva che collega le aree produttive). In quest'area opera già la Marconi Logistica, una società privata con 25 ettari di piazzali, che affitta i magazzini assicurando la gestione di una quota di trasporto su ferro.

L'obiettivo principale dei finanziamenti POR è la messa in rete anche dal punto di vista informatico delle diverse piattaforme logistiche.

*Raccordo ferroviario in linea di Sadam*

L'inversione dell'attuale raccordo permetterebbe l'immissione dei treni in direzione Falconara (e non più in direzione Jesi come avviene oggi). L'inversione è una delle condizioni necessarie al riuso dello scalo merci di Jesi (si veda relativo progetto), ma anche modo per allontanare dalla parte più densamente abitata carichi potenzialmente pericolosi.

Il raccordo in linea dell'impianto Sadam è ritenuto strategico in presenza della centrale termoelettrica con produzione di biodiesel. La connessione è funzionale alla movimentazione dell'alcool etilico impiegato come additivo nella produzione di biocombustibile ed è indicata nel progetto del nuovo scalo merci (progetto definitivo RFI), infatti le attività previste a seguito della riconversione Sadam sono: produzione biodiesel, centrale termoelettrica ad olio vegetale, impianto fotovoltaico, oltre a proseguimento di attività in essere come confezionamento e commercializzazione dello zucchero - attività Corporate.

Gli investimenti previsti ammontano a 99 milioni di euro, 75 dei quali per l'impianto biodiesel, 20 per la centrale olii vegetali, 4 per l'impianto fotovoltaico. Gli interventi infrastrutturali necessari sono la realizzazione di un oleodotto di 13 km e di diametro 8" dalla centrale API di Falconara (partner del progetto) alla Sadam e il raccordo ferroviario. Una parte dei materiali viaggerà anche su camion.

Le criticità riguardano la necessità dell'uso di agenti chimici pericolosi in un contesto già ad alto rischio ambientale (Aerca) e anche i lavori connessi alla realizzazione dell'oleodotto, che comporteranno l'alterazione di equilibri ambientali e produttivi. La riconversione, dunque, va considerata non solo con riferimento all'impianto e al suo intorno prossimo, ma anche rispetto ai riflessi territoriali in termini di opere e usi.

*Raccordo ferroviario in linea di New Holland*

Come per Sadam, l'inversione del raccordo è funzionale alla dismissione dell'attuale scalo merci di Jesi e all'interruzione dell'uso degli attuali binari della stazione per la sosta dei treni merci New Holland.

*Riuso scalo merci di Jesi*

Si prevede la dismissione dello scalo merci di Jesi centro, oggi utilizzato per attività di manutenzione di materiale rotabile ovvero per la formazione di treni merci da parte di aziende locali.

La Variante al PRG nella Disciplina delle Situazioni, con riferimento all'Asta ferroviaria, prevede

**Collegamento Interporto strade locali**

(fonte Società interporto)

**Progetto nuovo collegamento ferroviario**

(fonte Eridania-Sadam)



che siano attuati interventi in grado di consentire la trasformazione dei singoli settori degradati o sottoutilizzati con un'articolazione delle destinazioni d'uso e il recupero di aree verdi e di parcheggi, restituendo alla città la fruizione dell'attuale "retro" costituito dallo scalo merci e dalla fascia di rispetto della ferrovia.

#### *Territorial Center*

Il primo problema che attraverso il progetto si intende affrontare è la difficoltà delle pubbliche amministrazioni a mettere a disposizione informazioni su azioni e progetti in corso e a comunicare le strategie che li supportano. È questa una occasione per creare e rafforzare reti e relazioni fra enti, reti e relazioni oggi deboli e non attivate con continuità.

Il Territorial Center di Jesi ha una doppia identità: è un luogo fisico riconoscibile e un luogo virtuale, attraverso il web; è tuttavia anche un soggetto attivo nel campo della comunicazione pubblica e della costruzione delle politiche di sviluppo.

Il Piano strategico di sviluppo economico del Comune di Jesi ha inserito un Urban Center tra i progetti quadro indicando anche le attività cui la struttura dovrebbe dedicarsi. Tra queste, ve ne sono alcune dedicate espressamente alla conduzione del Piano strategico (monitoraggio e valutazione del Piano e dei singoli progetti) ed altre che sembrano in linea con gli (o possono essere utilmente interpretate alla luce degli) obiettivi generali di Progetto Snodo.

#### *Connettività a banda larga nella Vallesina*

Il progetto intende affrontare il problema del digital divide fornendo connessione a banda larga. La partnership del progetto si propone di investire nella fornitura di connettività wireless (senza fili) a banda larga, tramite la tecnologia Wi Max, in territori oggi privi (o limitati) nell'accesso al mondo del web. Wi Max è una tecnologia in grado di diffondere connessioni Internet ad alta velocità verso gli utenti per un raggio che, nelle condizioni ottimali, può raggiungere anche i 50 chilometri. Non necessita di cavi e non ha bisogno di appoggiarsi al cosiddetto ultimo miglio (il doppino di rame che collega la centrale telefonica alle case o alle imprese), ma arriva nelle abitazioni, o direttamente sul computer, in ufficio, e sul telefonino, via onde radio grazie a una rete di antenne.

Il progetto prevede una progressiva copertura di tutto il territorio della Vallesina con la fornitura di connettività a banda larga tramite frequenze radio, fornitura di servizi commerciali (Internet, telefonia tramite protocollo Ip, formazione a distanza, video sorveglianza ecc), e di pubblica utilità (sistemi di controllo della mobilità, telesoccorso, monitoraggio ambientale, ecc) ad essa collegati.

La collaborazione delle amministrazioni locali è richiesta per la scelta e il posizionamento delle stazioni radio. Le amministrazioni sono inoltre potenziali clienti per i servizi di pubblica utilità che tale copertura rende possibili. Altri servizi destinati soprattutto alle imprese, ma di interesse anche per singoli cittadini, potranno essere sviluppati e commercializzati in concomitanza con la realizzazione dell'infrastruttura tecnologica.

### 3.3.1 Progetti di scenario

## 3.3 Esino territorio di qualità

### *Intervalliva*

Il collegamento viario tra le valli del Misa, dell'Esino e del Musone, al fine di razionalizzare i costi, si compone di tratti stradali esistenti da adeguare e di nuovi tronchi stradali da costruire ex novo. Il tragitto si svilupperà dal territorio comunale di Castelfidardo a quello di Ostra e, data la complessità dell'opera e la richiesta di ingenti finanziamenti per realizzarla, è stata suddivisa in tre diversi tronchi, in modo tale da programmare gli interventi nel tempo e agire principalmente su quelli più urgenti per l'economia e lo sviluppo del territorio:

- tronco A: dall'incrocio tra la SP 3 "Valmusone" e la SS 16 "Adriatica" (Comune di Castelfidardo) alla località Case Nuove di Osimo;
- tronco B: dalla frazione di Case Nuove di Osimo a Monsano;
- tronco C: da Monsano alla frazione di Pianello di Ostra.

Il percorso della nuova arteria stradale attraverserà il territorio provinciale in maniera trasversale nord – sud, seguendo un itinerario intervallivo interno e contribuirà al potenziamento della ex SS 360 "Arcevese" nella zona settentrionale e allo sviluppo della SP 3 "Valmusone" nell'area meridionale.

### 3.3.2 Nuovi progetti

#### *Messa in sicurezza e riqualificazione SS 76*

La SS 76 presenta, in valore assoluto, il numero di incidenti più elevato nella regione Marche dopo quello dell'autostrada A14 e della SS 16 Adriatica. La quota di traffico pesante è piuttosto rilevante ed è destinata ad aumentare con l'entrata in esercizio dell'Interporto di Jesi.

La SS 76 è interessata dal progetto "Asse viario Marche Umbria-Quadrilatero di penetrazione interna". Le opere comprese nel progetto riguardano:

- le due direttrici parallele Ancona-Perugia (che si sviluppa lungo la SS 76 "Val d'Esino" e prosegue lungo la SS 318 umbra) e Civitanova Marche-Foligno (che si sviluppa lungo la SS 77 "Val di Chienti");
- le direttrici collegate dalla trasversale Fabriano-Matelica-Muccia e dalle diramazioni della SS 77.

Gli indirizzi progettuali per la messa in sicurezza della SS 76 nella bassa Vallesina sono articolati su due fronti complementari. Il primo attiene

all'adeguamento dell'asse viario da un punto di vista infrastrutturale. In considerazione dei vincoli ambientali del contesto, gli interventi su questo fronte devono evitare scelte dimensionali e strutturali particolarmente impattanti. Un secondo fronte prevede invece misure *soft*, di carattere gestionale, con minore impatto ambientale ed economico.

#### *Centro Intermodale Passeggeri di Jesi*

Stazione ferroviaria, stazione autolinee, parcheggi per auto e biciclette: avvicinare e connettere queste funzioni è utile a diminuire i tempi, nei casi di rotture di carico, e ad accrescere il livello dei servizi forniti.

Il progetto prevede la riqualificazione della stazione centrale e degli spazi ad essa antistanti e lo studio per una ricollocazione della autostazione. Esso è strettamente correlato alle ipotesi di riqualificazione dell'intera "asta ferroviaria", come previsto nella Variante al piano regolatore di Jesi.

Lo scalo merci di Jesi non è abilitato come punto di presa/consegna finale del trasporto, ma funziona solo con servizio di terminalizzazione a pagamento. Il terminale di appoggio è quello di Falconara Marittima dove Trenitalia Cargo gestisce il traffico con treni completi, da/per raccordi privati. L'area dello scalo potrebbe essere oggetto di una trattativa con RFI in base alla quale il Comune di Jesi potrebbe acquisire l'area per la realizzazione di un parcheggio, di una strada, di altri spazi pubblici.

#### *Infrastruttura verde*

Il progetto prevede la realizzazione di un'infrastruttura verde con le caratteristiche di "foresta urbana" (impianto con elevata densità di specie arboree) nel territorio di valle che dal mare, attraverso Jesi, si sviluppa verso la media ed alta Vallesina. L'infrastruttura si caratterizza come rete che si sviluppa in simbiosi con elementi di carattere lineare quali fiumi o strade, e che alla multifunzionalità associa gli aspetti ecosistemici legati alla produzione agricola e forestale, alle attività ricreative, alla mobilità, fino agli aspetti più propriamente paesaggistici.

#### *Messa in sicurezza e riqualificazione attraversamento urbano SP 76 a Jesi*

La strada provinciale 76, tracciato storico nella valle dell'Esino per il collegamento Ancona-Roma, costituisce uno dei due itinerari di attraversamento di Jesi. Le criticità della strada, pur sollevata dai flussi di lunga percorrenza grazie alla variante esterna SS 76, sono dovute a traffico intenso e caratteristiche fisiche che consentono velocità troppo elevate e non favoriscono la mobilità dolce. L'ipotesi progettuale prende in considerazione la messa in sicurezza della strada nella tratta interna all'area urbana di Jesi (via Ancona, Via del Lavoro, Viale della Vittoria) e la sua riqualificazione in relazione al tessuto residenziale e produttivo cresciuto a ridosso dell'arteria. Il progetto intende rendere compatibili i flussi veicolari attratti e generati dal territorio attraversato e con la mobilità lenta (non veicolare) e di breve distanza.

#### *Completamento Viale dell'Industria di Jesi e raccordo con SP 76*

I progetti relativi al completamento del Viale dell'Industria e alla nuova fermata metropolitana di superficie a Zipa sono intesi come stralci di una progettazione più ampia che riguarda un nuovo comparto produttivo denominato Zipa Verde, per il quale è stato redatto un Masterplan. L'intervento riguarda la realizzazione di un'ultima parte della zona industriale di Jesi, la cui progettazione preliminare ha tenuto conto delle Linee guida della Regione Marche relative alle Aree Industriali Ecologicamente Attrezzate e fa riferimento alla creazione di una parte di città tecnologicamente innovativa, che si distingue, anche morfologicamente,

dalla zona industriale limitrofa.

Il sistema della viabilità disegnato dalla Variante al PRG vede la realizzazione sulla SP 76 di due nuovi svincoli progettati dalla Provincia: una rotonda di grande diametro tra via Ancona e via Barchetta (in direzione della superstrada) e l'adeguamento della canalizzazione dell'innesto con la SP 21 verso Monsano.

Viale dell'Industria si innesta nel nodo viabilistico attraverso la deviazione del tracciato stradale della SP 76, che invece di proseguire in rettilineo lungo la via Ancona verso il centro città, flette verso la Zipa Verde. La possibilità di deviare consistenti quote di traffico dal nuovo svincolo Jesi-Monsano sull'asse centrale della Zipa è premessa alla riqualificazione, messa in sicurezza e adeguamento della strada provinciale 76 per usi ciclabili e pedonali, con miglioramento dell'abitabilità degli insediamenti che si attestano sulla strada.

#### *Nuova fermata metropolitana di superficie a Zipa*

È attivo un servizio metropolitano regionale Ancona-Fabriano con nuove stazioni, tra cui quelle dell'ospedale di Torrette e dell'aeroporto. Per quanto riguarda Jesi, la Variante al PRG prevede la realizzazione di due nuove stazioni: una a servizio di Zipa Verde/Fontedamo e l'altra a Ponte Pio. In particolare una nuova fermata presso la Zipa consentirebbe di potenziare il servizio su ferro all'interno dell'intero territorio comunale, con benefici diretti anche sul traffico automobilistico della SS 76.

#### *Potenziamento offerta trasporto ferroviario (Treno-tram – metropolitana leggera)*

L'intervento consiste nel potenziamento del trasporto su ferro a servizio degli spostamenti pendolari in ambito locale. In particolare l'Amministrazione regionale ha commissionato uno studio (progetto definitivo) che prevede l'impiego di mezzi in grado di utilizzare la rete ferroviaria esistente e di procedere poi in sede propria all'interno dei centri abitati: il treno-tram, costituito da due carrozze, arriva alla stazione ferroviaria e tramite uno scambio tramviario entra in città. Il vantaggio è legato al fatto che non è necessario cambiare mezzo di trasporto.

## 4. Valutazione

Il Progetto Snodo ha assunto la valutazione integrata come strumento per confrontare i progetti e orientare le scelte; a questo scopo sono stati predisposti due tipi di valutazione, una territoriale ed una economico-finanziaria.

La valutazione territoriale TIA (*Territorial Impact Assessment*) ha permesso il confronto fra lo scenario di riferimento e quello di progetto, consentendo di apprezzare lo scarto fra i due e la rilevanza territoriale dei nuovi progetti.

La valutazione economico-finanziaria ha costruito un quadro comparativo dei nuovi progetti sulla base dei costi e distinto l'insieme rispetto alle necessità di approfondimento.

### 4.1 Valutazione territoriale

Lo strumento di valutazione adottato in questo studio è un modello di *Impact Assessment* sviluppato per il contesto locale e derivato da due tecniche di valutazione di progetti e politiche: SIA (*Sustainability Impact Assessment*), modello Quattro Capitali di Ekins and Medhurst (2003); TIA (*Territorial Impact Assessment*) nella versione TEQUILA (*Territorial Efficiency Quality Identity Layered Assessment*) di Camagni (2006)<sup>16</sup>.

La prima è stata sviluppata e applicata nell'ambito del progetto ESPON 3.2 e 2.4.1, la seconda deriva dalle metodologie di *sustainability assessment framework* ed è stata proposta e sperimentata nell'ambito della valutazione di sostenibilità degli interventi finanziati dai fondi strutturali dell'Unione Europea (DG Regio EC, *The Contribution of the Structural Funds to Sustainable Development*).

Il modello sviluppato è fondato, da un punto di vista teorico, sul concetto di equilibrio territoriale che si riferisce a due dimensioni: quella della sostenibilità intesa come sinergia interna tra sistemi (quattro capitali)

16 Ekins, P., Medhurst, J. (2003), *Evaluating the Contribution of the European Structural Funds to Sustainable Development*. Presented at the 5th European Conference on Evaluation of Structural Funds, Budapest, June, [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docgener/evaluation/rado\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docgener/evaluation/rado_en.htm), [VI/06]; Camagni, R. (2006), *Territorial Impact Assessment – TIA: a Methodological Proposal*, "Scienze regionali", n.2.

e quella della distribuzione equilibrata delle attività/infrastrutture nello spazio. Per la valutazione del Progetto Snodo, lo spazio non è circoscritto al Corridoio Esino ma si estende sino a comprendere un'area più vasta che include le reti e i flussi che gravitano intorno al territorio di snodo; una prospettiva allargata è infatti necessaria per valutare la localizzazione di determinate infrastrutture, così come per misurare gli impatti che queste possono generare.

#### Indicatori utilizzati nei modelli “Quattro capitali” e “Tequila”

QUATTRO CAPITALI	TEQUILA
<b>Capitale NATURALE</b>	<b>Efficienza territoriale</b>
Trasporto sostenibile	Trasporto sostenibile
Tutela delle acque	Riduzione rischio tecnologico e ambientale
Rischio tecnologico ed ambientale	Riduzione consumo di suolo
Consumo di suolo	Accessibilità alle infrastrutture
Conservazione e gestione del patrimonio naturale	Qualità dei trasporti
Conservazione paesaggistica	Competitività
	Attività economica e produttiva
<b>Capitale ECONOMICO</b>	Servizi di comunicazione
Competitività	
Attività economica e produttività	<b>Qualità territoriale</b>
Cessibilità alle infrastrutture	Conservazione e gestione del patrimonio naturale
Gestione ambientale	Accesso ai servizi
Qualità dei trasporti	Qualità della vita e Condizioni di lavoro
	Gestione ambientale
<b>Capitale UMANO</b>	Riduzione povertà/esclusione
Occupazione	Occupazione
Sviluppo di know how	
Qualità della vita e condizioni di lavoro	<b>Identità territoriale</b>
	Sviluppo di know how
<b>Capitale SOCIALE</b>	Relazioni tra attori locali
Riduzione povertà/esclusione	Gestione risorse culturali
Servizi di comunicazione	Tutela delle acque (identità esino)
Accesso ai servizi	Conservazione paesaggio
Relazioni tra attori locali	
Gestione risorse culturali	

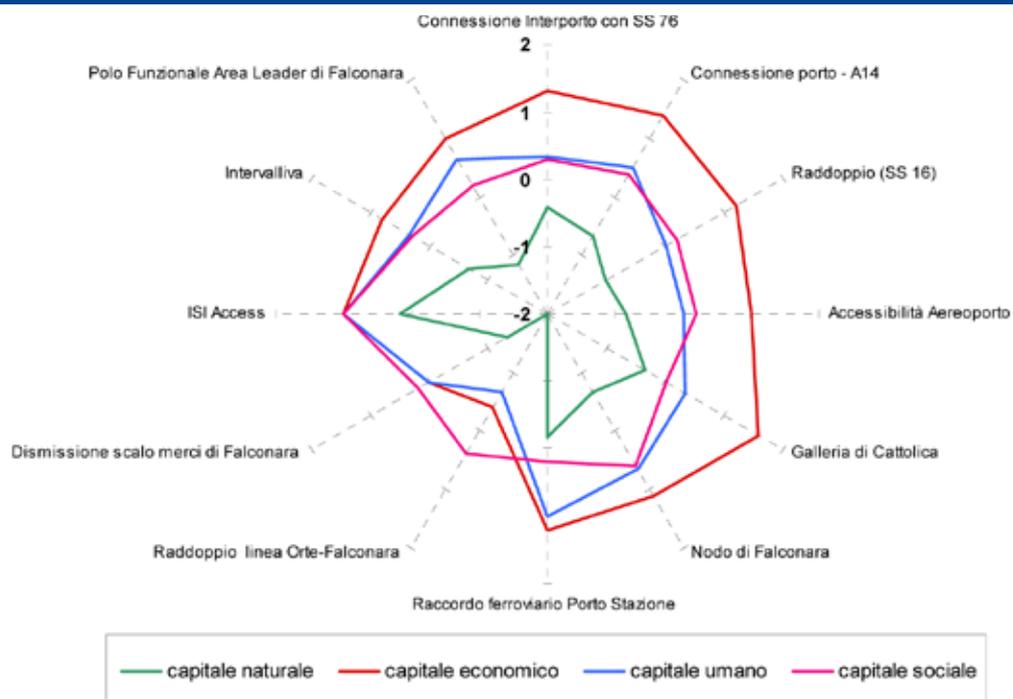
#### 4.1.1 Gli esiti della valutazione territoriale

Il modello di valutazione è stato applicato per analizzare 26 progetti complessivi, 12 appartenenti a quello che abbiamo definito Scenario di riferimento, 14 nuovi (7 sono i progetti nuovi della prima strategia “Piattaforma Multimodale Merci”, 7 sono quelli della seconda strategia “Esino territorio di qualità”).

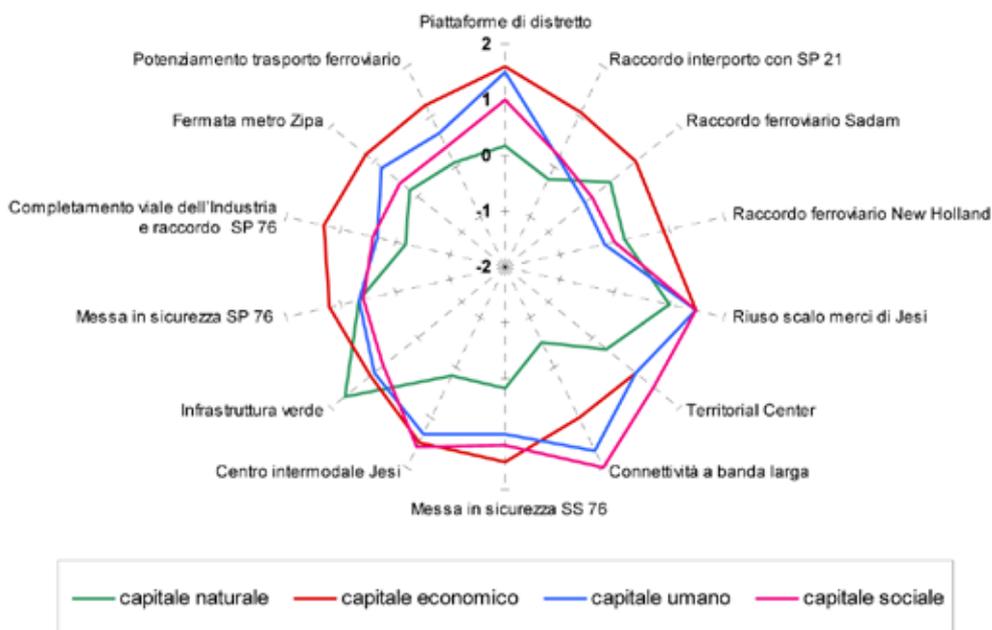
Nello Scenario di riferimento ogni singola trasformazione prevista ha un impatto negativo generalizzato sul capitale naturale, raggiungendo la soglia dell'insostenibilità nel caso del raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara. Sono positivi, invece, gli impatti sul capitale economico (aumento dello stock), ma i vantaggi diretti e certi sono legati a investimenti e realizzazione dell'opera. Nell'insieme lo Scenario di riferimento è molto spinto su accessibilità, infrastrutture di trasporto e competitività.

Nello Scenario dei progetti nuovi (Progetto Snodo) tutti i progetti proposti generano impatti positivi su gran parte dei capitali (naturale, economico, umano, sociale), aumentando la sostenibilità del sistema. L'Infrastruttura verde e la riqualificazione dello scalo merci di Jesi, in particolare, mostrano impatti molto positivi su tutti i capitali.

**Sostenibilità interna dei progetti esistenti**



**Sostenibilità interna dei progetti nuovi**



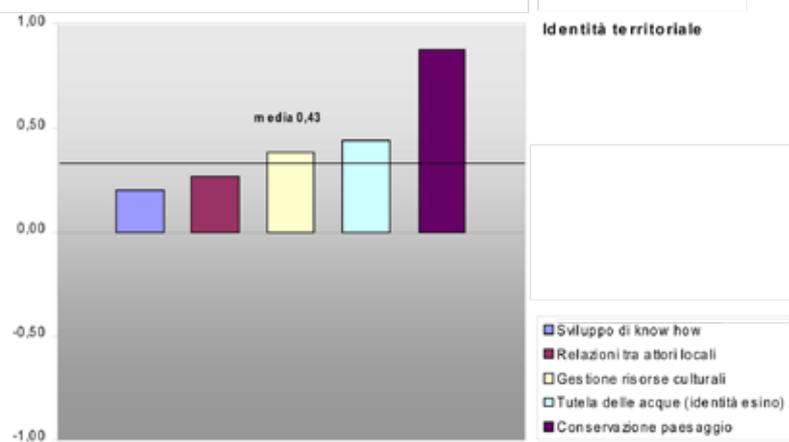
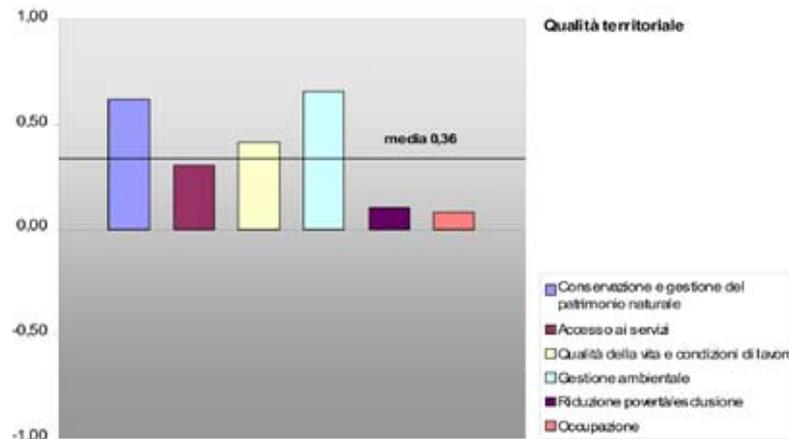
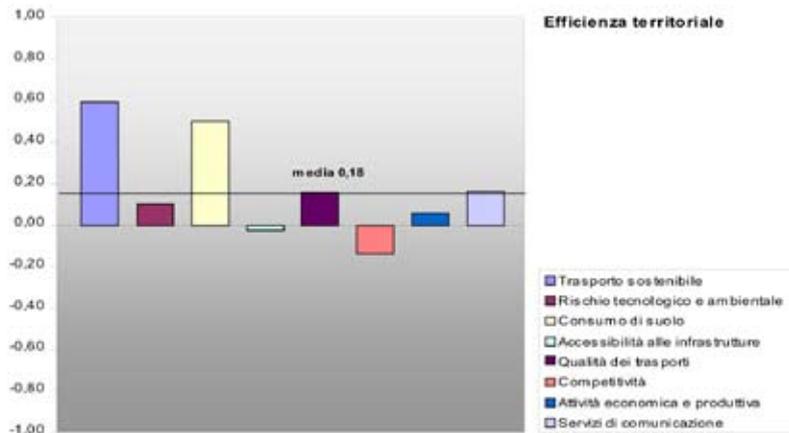
**4.1.2 Gli impatti complessivi dei nuovi progetti**

Con riferimento all'efficienza territoriale, gli impatti positivi più evidenti del Progetto Snodo (in positivo rispetto alla media 0,18) si hanno sul Trasporto sostenibile, sul Consumo di suolo (promozione riuso e riqualificazione aree dismesse), sui Servizi di comunicazione (spostamenti, tempo, risorse).

Con riferimento alla qualità territoriale, gli impatti superiori alla media (0,36) riguardano Gestione ambientale, Conservazione e gestione del patrimonio naturale, Qualità della vita e condizioni di lavoro.

Con riferimento all'identità territoriale (media 0,43), spicca il rafforzamento di Conservazione del paesaggio, Tutela delle acque (identità del fiume Esino), Gestione risorse culturali.

### Impatti del Progetto Snodo



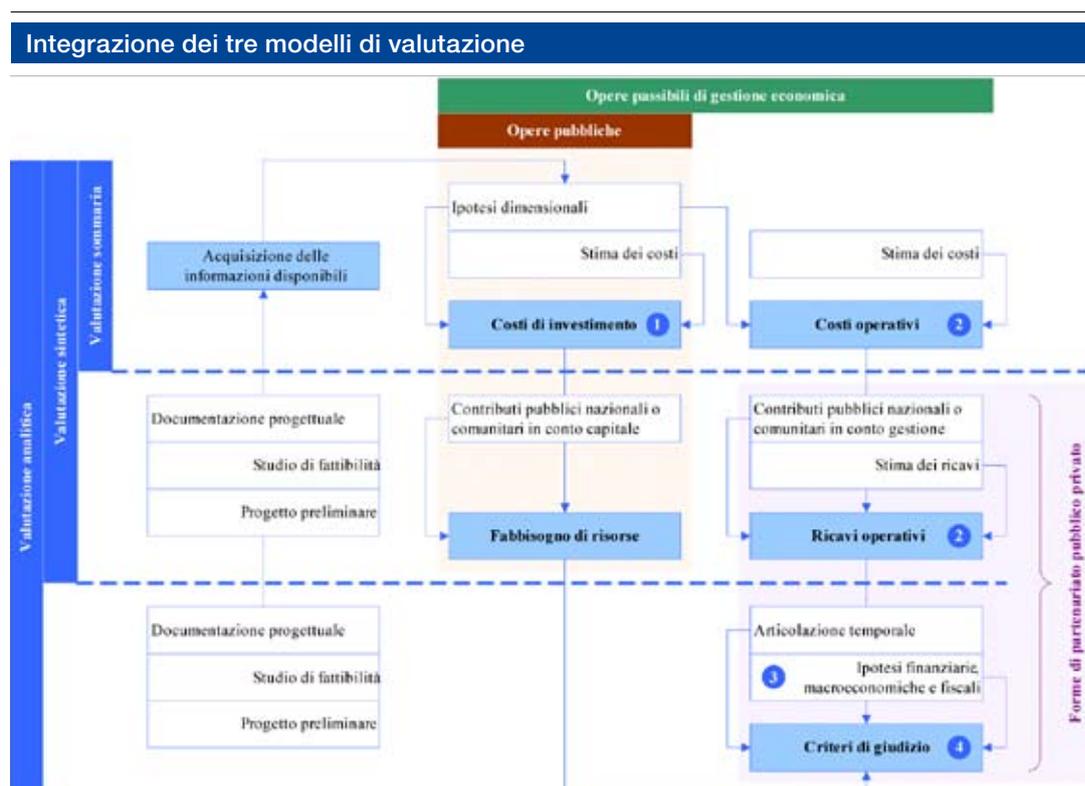
## 4.2 Valutazione economico-finanziaria

La valutazione di tipo economico-finanziario risponde all'obiettivo di esplicitare il grado di fattibilità dei progetti che compongono il Progetto Snodo, analizzandoli dall'angolazione valutativa della convenienza e della redditività delle risorse finanziarie che vi sono investite.

La valutazione economico-finanziaria si è applicata ai nuovi progetti che caratterizzano il Progetto Snodo, quelli delle Strategie 1 e 2, per esplicitarne i profili di fattibilità. Trattandosi di idee progettuali e di metaprogetti con differenti stadi di avanzamento progettuale e peculiarità dei riferimenti metodologici assunti, sono stati definiti tre modelli di valutazione economico-finanziaria:

- modello di valutazione sommaria, applicabile agli interventi definiti in termini metaprogettuale (idee progetto), i cui elementi principali consistono nella prefigurazione delle quantità di opere che si prevede di realizzare e nella applicazione di costi standard desunti da fonti accreditate (prezziari);
- modello di valutazione sintetica, applicabile agli interventi definiti in termini più avanzati rispetto alle idee progetto (studi di fattibilità e progettazione di tipo preliminare), che si articola nella acquisizione delle informazioni disponibili in merito alle quantità di opere che si prevede di realizzare e nella applicazione di costi specifici desunti da fonti accreditate (prezziari) e verificati su fonti dirette (altri casi similari);
- modello di valutazione analitica, applicabile ad interventi per cui è già stata approntata la progettazione definitiva o esecutiva, in cui vengono messe a sistema le informazioni ed i dati acquisibili dai computi metrici delle opere, verificati ed eventualmente aggiornati rispetto a fonti accreditate (prezziari) e fonti dirette (altri casi similari).

I tre modelli non sono elaborazioni a sé stanti, ma sono inseriti in una architettura di tipo modulare (si confronti la tabella che segue): il modello di valutazione sintetica costituisce uno sviluppo del modello di valutazione sommaria, e la valutazione in forma analitica, a sua volta, rappresenta il massimo sviluppo degli altri due modelli.



#### 4.2.1 Stima degli investimenti nei nuovi progetti

La prima delle tabelle che seguono sintetizza, per ciascun progetto, l'importo dell'investimento stimato, i costi di progettazione, l'importo degli imprevisti e il valore totale.

La seconda tabella evidenzia invece le attività da porre in essere successivamente alla realizzazione dell'investimento; queste vengono distinte in attività di manutenzione delle opere e dei manufatti, attività di gestione avente carattere imprenditoriale, e attività di incentivazione o promozione.

## Stima dei costi di ciascun progetto oggetto di valutazione

Progetto	Stima dell'investimento	di cui Costi di progettazione	Imprevisti	Totale (al netto dell'Iva)
	(euro)	(euro)		(euro)
City Logistics: Piattaforme di distretto	685.000	68.500	68.500	753.500
City Logistics: Raccordo Interporto con SP 21	1.057.800	105.780	105.780	1.163.580
Raccordo ferroviario in linea di Sadam	1.050.000	105.000	105.000	1.155.000
Raccordo ferroviario in linea di New Holland	13.700.000	1.370.000	1.370.000	15.070.000
Riuso scalo merci di Jesi / Centro intermodale passeggeri di Jesi	2.017.620	201.762	201.762	2.219.382
Territorial Center	368.000	36.800	36.800	404.800
Connettività a banda larga nella Vallesina	880.000	88.000	88.000	968.000
Messa in sicurezza e riqualificazione SS 76	50.060.000	5.006.000	5.006.000	55.066.000
Infrastruttura verde	18.879.000	1.887.900	1.887.900	20.766.900
Messa in sicurezza e riqualificazione attraversamento urbano SP 76 a Jesi	3.639.000	363.900	363.900	4.002.900
Completamento viale dell'Industria e raccordo con SP 76	1.987.600	198.760	198.760	2.186.360
Potenziamento dell'offerta di trasporto ferroviario (Treno-tram, metropolitana leggera)	166.728.000	16.672.800	16.672.800	183.400.800
Nuova fermata metropolitana di superficie a Zipa	970.000	97.000	97.000	1.067.000

## Attività successive all'investimento per ciascun progetto oggetto di valutazione

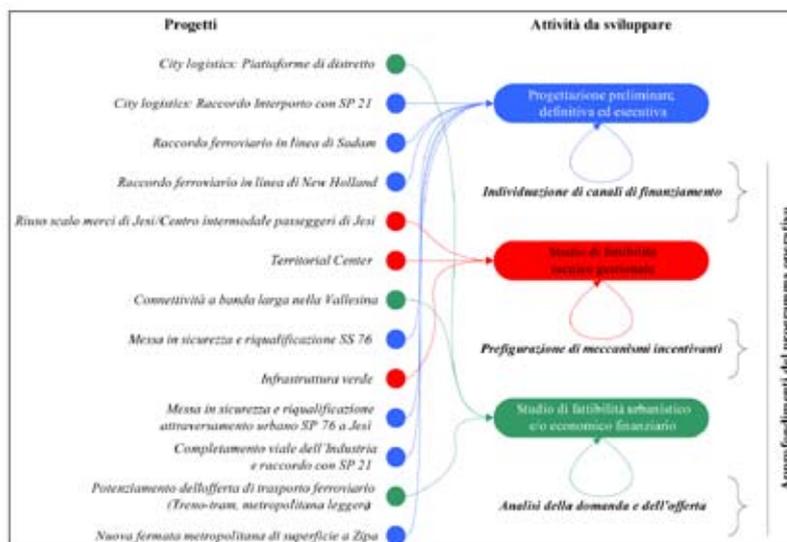
Progetto	Attività successive all'investimento		
	Manutenzione delle opere	Gestione imprenditoriale	Incentivazione / promozione
City Logistics: Piattaforme di distretto	■	■	
City Logistics: Raccordo Interporto con SP 21	■		
Raccordo ferroviario in linea di Sadam	■		
Raccordo ferroviario in linea di New Holland	■		
Riuso scalo merci di Jesi / Centro intermodale passeggeri di Jesi	■		■
Territorial Center	■		■
Connettività a banda larga nella Vallesina (Wi Max)	■	■	
Messa in sicurezza e riqualificazione SS 76	■		
Infrastruttura verde	■		■
Messa in sicurezza e riqualificazione attraversamento urbano SP 76 a Jesi	■		
Completamento viale dell'Industria e raccordo con SP 76	■		
Potenziamento dell'offerta di trasporto ferroviario (Treno-tram, metropolitana leggera)	■	■	
Nuova fermata metropolitana di superficie a Zipa	■		

### 4.2.2 Tre categorie di investimento

Dallo studio emergono tre categorie prevalenti entro cui possono essere classificati i progetti: da un lato i progetti che si configurano come opere pubbliche pure, dall'altro i progetti che risultano incentrati sulla realizzazione di opere funzionali alla produzione di beni o servizi, e infine i progetti che richiedono la definizione di meccanismi incentivanti. Ciascuna di queste categorie comporta differenti attività da sviluppare per giungere alla effettuazione degli investimenti, e di conseguenza differenti approfondimenti da sviluppare nella redazione del programma operativo. Tali attività e approfondimenti sono sintetizzati nel primo schema che segue.

La seconda tabella è dedicata alle opere pubbliche pure, interventi non funzionali a generare rientri ("opere fredde") per le quali si rende necessario individuare soggetti responsabili e canali di finanziamento; a tale categoria afferiscono, in particolare, tutti i progetti che contemplano la realizzazione o la riqualificazione di infrastrutture di trasporto stradale o ferroviario.

#### Attività da sviluppare sulla base della classificazione dei progetti in opere pubbliche, opere per la produzione di beni o servizi, opere con necessità di meccanismi incentivanti



#### Sintesi della stima di costi e attività per le opere pubbliche

Progetto	Stima dei costi di investimento	Stima dei costi di progettazione	Attività da sviluppare nel programma operativo
	(euro)	(euro)	
City logistic: Raccordo Interporto con SP 21	1.057.800	105.780	Definizione dei soggetti responsabili dell'attività di progettazione (Amministrazione Comunale, altri Enti Pubblici, soggetti privati)
Raccordo ferroviario in linea di Sadam	1.050.000	105.000	
Raccordo ferroviario in linea di New Holland	13.700.000	1.370.000	Individuazione di canali per il finanziamento dei costi di progettazione (ad es. Fondo Relativo per la progettualità, fondi del Ministero delle Infrastrutture, ecc.)
Messa in sicurezza e riqualificazione SS 76	50.060.000	5.006.000	
Messa in sicurezza e riqualificazione attraversamento urbano SP 76 a Jesi	3.639.000	363.900	Prefigurazione di canali per il finanziamento dei costi di investimento (ad es. Fondi della programmazione comunitaria regionale, ecc.)
Completamento viale dell'Industria e raccordo con SP 76	1.987.600	198.760	
Nuova fermata metropolitana di superficie a Ziga	970.000	97.000	

## 5. Approfondimento operativo: i cinque progetti

L'approfondimento operativo previsto dal Progetto Snodo si è posto l'obiettivo di indagare e sintetizzare le condizioni di fattibilità di cinque progetti selezionati fra i nuovi individuati nella fase precedente e riferiti alle due strategie. Essi sono: Messa in sicurezza e riqualificazione SS 76, Nuovo centro interscambio passeggeri di Jesi, Infrastruttura verde, City Logistics, Territorial Center.

La selezione è avvenuta a valle del processo di valutazione con l'ottica di privilegiare tre fondamentali opzioni strategiche: sostenibilità, innovazione, integrazione.

1. La *sostenibilità* intesa come principio che orienta le prestazioni dell'intero sistema territoriale, nelle sue componenti insediative, della mobilità, delle aree della produzione e della logistica. Per questo, cruciali sono gli interventi sulla messa in sicurezza e inserimento paesaggistico della SS 76, l'addizione "verde" dell'area di Zipa, la nuova "foresta di valle".
2. Questo territorio, come suggerisce il Piano strategico di Sviluppo economico sostenibile di Jesi, dovrà essere altresì riconosciuto negli anni futuri per *l'innovazione* continua del proprio sistema economico, avendo sperimentato percorsi di apertura internazionale del tessuto produttivo, di qualificazione dei profili di competenze, di connessione tra mondo delle imprese e mondo della ricerca avanzata, di integrazione tra le diverse risorse e patrimoni di cui gode: la tradizione manifatturiera, l'eno-gastronomia, la produzione e l'offerta culturale, il paesaggio agrario e l'ambiente, lo sviluppo delle biotecnologie, le connessioni informatiche a servizio delle aziende, della pubblica amministrazione e dei cittadini. Ma l'innovazione dovrà anche riguardare i processi, il modo con cui si costruiranno le politiche, non solo i loro "contenuti". Per tale ragione, questo territorio proverà a dotarsi di una struttura di concertazione tra gli attori per la governance multilivello che non esiste in Italia (al momento definita "Territorial Center"), perché per la prima volta riguarderà non una singola città (come a Bologna o nella vicina Pesaro), o un'area metropolitana consolidata (come a Torino), o a province (come si è tentato di fare a Milano), ma una dimensione intermedia, un territorio esteso e policentrico, che non corrisponde a nessun ambito amministrativo riconosciuto e che, proprio per questo, necessita di una struttura partenariale che organizzi e orienti le decisioni di una molteplicità di attori.
3. Se questo vuole essere un territorio allo snodo dei processi di relazione tra diversi sistemi economici, deve sviluppare un percorso di integrazione delle proprie infrastrutture, dell'accessibilità, della mobilità delle persone e delle merci e della logistica, sia tra le diverse dotazioni che possiede (interporto, porto, aeroporto), sia nei con-

fronti di altre piattaforme territoriali. Mentre Il progetto City Logistics mette in valore l'integrazione fra piattaforme, infrastrutture per la mobilità e la distribuzione e sistema economico locale, il progetto della stazione di interscambio intende favorire l'integrazione fra i diversi sistemi di mobilità passeggeri.

Il Programma Operativo sviluppa i cinque progetti riconducibili alla strategia denominata *Esino territorio di qualità*: Messa in sicurezza e riqualificazione SS 76, Nuovo centro interscambio passeggeri, Infrastruttura verde, City Logistics, Territorial Center. In termini ampi la strategia persegue l'obiettivo di rendere sostenibile la "nuova piattaforma multimodale merci" marchigiana costituita da infrastrutture puntuali e a rete di grande impatto territoriale e ambientale: porto - interporto - aeroporto - nuovo scalo ferroviario - potenziamento del sistema della viabilità sovra locale e della rete ferroviaria (tracciati est-ovest).

La strategia Esino territorio di qualità poggia quindi su proposte progettuali che, partendo da realizzazioni (Interporto) e progettazioni (potenziamento porto Ancona, nuovo scalo merci di Jesi, area leader di Falconara, raddoppio linea ferroviaria Orte-Falconara, ecc.), individua le azioni in grado di mettere in sicurezza e qualificare il territorio interessato.

Per i cinque progetti selezionati il programma operativo ha esplicitato:

- Stato di fatto
- Scenario evolutivo (anche in relazione ai progetti in corso)
- Obiettivi
- Descrizione (anche tramite esempi e buone pratiche)
- Costo complessivo e articolazione dei costi
- Fondi / Fonti di finanziamento
- Promotori e partners
- Fasi attuative e relativi tempi
- Interazione tra interventi di scenario
- Strumenti di pianificazione / programmazione di riferimento

## 5.1. Messa in sicurezza e riqualificazione SS 76

### Stato di fatto

La Strada Statale 76 della Val d'Esino è uno dei principali assi di attraversamento est-ovest del territorio marchigiano e costituisce parte della direttrice di collegamento tra Ancona, Perugia e Roma. Il tracciato, realizzato in variante all'itinerario storico (ora Strada Provinciale), si estende per 74 km tra Fossato di Vico (PG) e Falconara Marittima (AN).

### Lo sviluppo del tracciato della Strada Statale 76



### Caratteristiche geometrico funzionali della SS 76 (elaborazioni TRT)

Tratta	Km	Corsie / senso di marcia	Larghezza (m)	Corsia di emergenza
Fossato di Vico-Cancelli	7,3	1	n.d.	NO
Cancelli-Albacina	12,0	2	8+8	SI
Albacina-Serra S. Quirico	11,8	1	9	NO
Serra S. Quirico-Jesi	23,2	2	16	NO
Jesi-Falconara Marittima	20,0	2	16	NO

Le principali criticità della SS 76 sono individuate nei livelli di incidentalità e nella dimensione e composizione dei flussi veicolari.

Per quanto riguarda l'incidentalità, la SS 76 presenta condizioni assai critiche se rapportate al dato medio nazionale. Nel 2007 l'indice incidenti/km era 1,42 a fronte di un valore medio nazionale di 0,87. Osservando i dati in serie storica, la strada evidenzia un incremento sia degli incidenti che dei feriti; mentre è da registrare un dato positivo per quanto riguarda la gravità (morti). L'andamento in sintesi potrebbe essere quello di più incidenti ma meno gravi, anche se l'informazione statistica va trattata con qualche cautela considerando le discrepanze temporali nella rilevazione dei dati tra feriti e morti (questi ultimi se registrati al momento dell'incidente ed entro 30 giorni dall'accadimento).

#### Incidenti stradali 2004-2007 (fonte ACI, ISTAT)

	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti/Km	
	SS 76	SS 76	SS 76	SS 76	Italia
Anno 2004	74	10	120	1,05	0,74
Anno 2005	91	8	148	1,29	0,87
Anno 2006	91	4	149	1,29	0,88
Anno 2007	100	0	164	1,42	0,87

La dimensione dei flussi veicolari (dati 2003) lungo l'intero tracciato è piuttosto variabile, con una punta minima di 7.000 veicoli bidirezionali/giorno nella breve tratta umbra e punta massima di 25.300 veicoli bidirezionali/giorno tra Jesi e Falconara Marittima. In media, il 19% dei veicoli in circolazione è costituito da mezzi pesanti per il trasporto delle merci. Più nel dettaglio, nel tratto tra Jesi e Falconara le problematiche riscontrate riguardano: la mancanza di adeguati spazi di emergenza (corsie e piazzole di sosta); i livelli di sinistrosità mediamente più elevati rispetto a quelli riferiti al tracciato complessivo: lungo il tratto Jesi-Falconara (27% dell'intera SS 76) si registra un numero di incidenti pari al 49% del totale; il numero delle intersezioni (sei svincoli in 20 km, compreso quello realizzato recentemente a servizio dell'interporto) e la loro geometria, spesso inadeguata; la maggiore incidenza del traffico pesante in relazione agli impianti di logistica localizzati nella parte terminale della Vallesina, che subiranno un incremento con la messa a regime dell'Interporto.

#### La SS 76 nel tratto a doppia carreggiata tra Jesi e Falconara Marittima



#### Scenario evolutivo

Sono tre i progetti in evoluzione che interagiscono direttamente con l'intervento sulla SS 76: Progetto Quadrilatero, Adeguamento degli

accessi all'area urbana di Ancona e al Porto, Interporto Jesi.

Progetto Quadrilatero: il progetto infrastrutturale viario promosso dalla società Quadrilatero S.p.A. prevede, tra gli altri interventi, la riqualificazione della SS 76 nella parte "alta" della valle, ovvero il raddoppio delle carreggiate e delle corsie da Serra San Quirico ad Albacina e da Fossato di Vico a Cancelli. I lavori preliminari su entrambe le tratte sono stati avviati all'inizio del 2009. Più direttamente collegato al tracciato della SS 76 nella sua parte ad est è l'intervento previsto dalla Quadrilatero SpA con riferimento all'area Leader di Falconara-Chiaravalle. L'intervento si localizza a ridosso dell'aeroporto e della SS 76 e coinvolge un'area di 481.600 mq (sup. territoriale) per 115.200 mq di superficie utile e 472.300 mc. Le previsioni insediative considerano la localizzazione di: un polo fieristico, strutture alberghiere, strutture direzionali - commerciali e servizi aeroportuali. (cfr. Quadrilatero Marche, Area Leader n.5 Falconara-Chiaravalle, Information Memorandum, Roma, 26 ottobre 2009).

Adeguamento degli accessi all'area urbana di Ancona e al Porto: sono previsti interventi di ampliamento e riqualificazione della strada statale 16 (alla quale la SS 76 si raccorda) e una nuova connessione diretta tra l'autostrada A14 e il Porto di Ancona. La nuova connessione al porto è progettata essenzialmente in galleria e si collegherà all'autostrada presso il nuovo casello di Ancona Ovest. Lungo il nuovo asse stradale è prevista anche la realizzazione di una bretella di collegamento con la SS 16. Per quanto riguarda quest'ultima, il progetto di ANAS prevede il raddoppio delle carreggiate (portando le corsie di marcia da 2 a 4) tra Falconara e Ancona. Attualmente sono previsti due stralci finanziati per il 2010 e il 2012.

Interporto Jesi: è in corso di realizzazione e si prevede il completamento entro 2010 dello svincolo da e per la SS 76. L'intervento, indispensabile alla funzionalità dell'impianto, è tanto più necessario in presenza dell'ampliamento dell'Interporto Marche. Le stime di domanda al 2012 danno conto di un significativo incremento del traffico merci.

#### Traffico merci su SS 76 (elaborazioni TRT su studio CSST)

	2002	2012 Scenario basso		2012 Scenario alto	
		Senza interporto	Con interporto	Senza interporto	Con interporto
Veicoli merci/giorno	1.647	1.921	2.147	2.035	2.351
Variazione% rispetto al 2002	-	16,6	30,4	23,6	42,7

## Scenario dei principali insediamenti e poli di generazione di traffico previsti



### Obiettivi del progetto

Tre sono i principali obiettivi che il progetto si propone:

1. migliorare le condizioni strutturali della SS 76 (innalzare la qualità dell'infrastruttura) al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza in relazione agli alti livelli di incidentalità (superiori alla media nazionale) registrati lungo la tratta Jesi-Falconara e al prevedibile aumento dei flussi di traffico merci provenienti dalla dorsale Adriatica e legato alla messa a regime dell'Interporto di Jesi;
2. garantire la sostenibilità ambientale, paesaggistica ed energetica dell'intervento, agendo sulla protezione dell'ambiente e del territorio, anche producendo energia per il funzionamento dell'illuminazione, dei sistemi elettronici di informazione e delle attività collegate alla strada;
3. candidare il progetto e l'intervento a rappresentare una *best practice* nel campo della progettazione sostenibile e innovativa: campo di sperimentazione di materiali e tecnologie applicate alle infrastrutture.

### Descrizione del progetto

Gli indirizzi progettuali sono rivolti alla riqualificazione e alla messa in sicurezza della SS 76 nella bassa Vallesina (tratto Jesi-Falconara Marittima) e si articolano su tre fronti complementari.

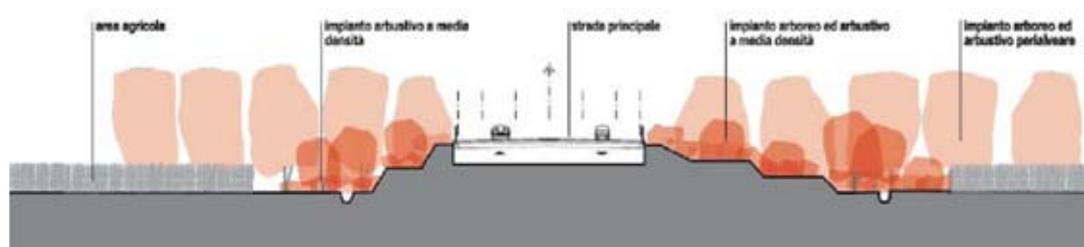
Il primo ha come oggetto l'adeguamento plano-altimetrico dell'asse viario e dei suoi raccordi con la viabilità ordinaria, e si traduce nella necessità di interventi di natura infrastrutturale. In particolare si prevedono la messa a norma del tracciato, intervenendo sulla dimensione e sulla configurazione della sezione stradale, l'aumento del numero delle piazzole di sosta, portando la distanza tra due piazzole a meno di 1000 metri nelle due direzioni (allo stato attuale, nella tratta Jesi-Falconara, in direzione Fabriano la distanza è di 1,3 km per un totale di 15 piazzole di sosta, mentre in direzione Falconara la distanza è in media di 4 km, per un totale di 5 piazzole di sosta) e interventi sulla lunghezza delle corsie di accelerazione e decelerazione, nonché sulla configurazione di alcuni svincoli, in modo da diminuire sensibilmente il rischio sicurezza.

Riguardo la messa a norma della piattaforma, gli standard di costruzione

delle arterie viabilistiche (DM 6792/05/11/2001) prevedono per le strade extraurbane principali (categoria B) l'adozione di una sezione minima di 22 metri. Alla luce di quanto disposto dalla normativa, l'adeguamento del manufatto comporterebbe un aumento delle dimensioni attuali della piattaforma di circa 6 metri. Lo stesso DM 6792/01 (art.3), però, introduce la possibilità di deroga allo standard in presenza di vincoli ambientali del contesto (l'infrastruttura si situa in un territorio già compromesso, definito Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale – AERCA). Sulla possibilità di un diverso dimensionamento della piattaforma stradale e sull'inserimento nel paesaggio dell'infrastruttura, buoni esempi si trovano ad esempio in applicazioni della Provincia Autonoma di Bolzano, della Confederazione Elvetica e della Regione Emilia Romagna. In sintesi, si ritiene di poter proporre un adeguamento dell'infrastruttura ampliando la sezione stradale dagli attuali 16 metri ai 17-18,5 metri. Ciò consentirebbe la messa in sicurezza della statale, rispettando le caratteristiche paesaggistiche ed ambientali di un territorio vulnerabile come quello della bassa Vallesina.

### Ipotesi di inserimento territoriale di una strada extraurbana principale

(fonte Regione Emilia Romagna)



### Esempi. Semiautostrada (Autostrasse) A13 presso Locarno, Svizzera (fonte Panoramio)



Il secondo ordine di azioni, strettamente collegato all'adeguamento infrastrutturale, propone l'impiego di materiali e tecnologie in grado di ridurre gli impatti ambientali e i consumi energetici. In particolare si propone di agire sui seguenti aspetti: la pavimentazione delle carreggiate con utilizzo di asfalto fotocatalitico, in grado di catturare gli inquinanti aeriformi quali effetti della combustione e del risollevarimento delle polveri sottili (trazione);

il recupero di energia (produzione). La SS 76, nella sua tratta riqualificata, potrebbe rappresentare un progetto pilota implementando le tecnologie di trasformazione dell'energia meccanica in energia elettrica per mezzo di membrane piezoelettriche da installare sotto l'asfalto. Si tratta di una tecnologia già sviluppata per quanto riguarda gli spostamenti pedonali (Trasporti e Territorio, n.2/2009). Mentre, per quanto riguarda l'applicazione alla rete stradale, Israele (Route 4) sta compiendo una interessante sperimentazione curata da Innowattech in collaborazione con l'Istituto tecnologico nazionale (secondo il Dr. Lucy Edery-Azulay, curatore del progetto, un chilometro lungo una sola corsia dovrebbe produrre 200 kWh, mentre su quattro corsie potrebbe arrivare a circa un MWh, sufficiente a fornire energia elettrica per il fabbisogno medio di 2.500 famiglie). Sempre su questo fronte, si segnala l'inserimento di barriere antirumore sulla A21, tratta Rovereto Nord-Rovereto Sud, attrezzate con pannelli fotovoltaici. L'inserimento di barriere fonoassorbenti si ritiene debba essere limitato ai soli casi di assoluta necessità (vicinanza a residenze) e non risolvibili con interventi maggiormente rispettosi dell'ambiente, quali schermature verdi (alberature, ecc) in grado di ridurre l'impatto visivo e acustico della strada, da integrare all'interno del progetto dell'Infrastruttura verde. Il terzo campo di intervento riguarda lo sviluppo di misure *soft* di carattere gestionale allo scopo di aumentare la sicurezza stradale e migliorare la gestione dei flussi di traffico (veicoli leggeri e pesanti), attraverso sistemi ITS di informazione ai conducenti per la prevenzione e la gestione delle situazioni di emergenza e strumenti per il controllo della velocità dei veicoli (tutor).

Esempi. Barriere fonoassorbenti con pannelli fotovoltaici (fonte Autobrennero)



Esempi. Interventi soft per l'aumento della sicurezza stradale (fonte wikipedia)



*Costo complessivo e articolazione dei costi*

Le fonti da cui sono stati desunti i dati per la stima dei costi di investimento, di gestione e manutenzione sono costituite in prima istanza dai prezziari che riportano informazioni sui costi di costruzione per infrastrutture di tipo viario; le informazioni rinvenute presso tali fonti sono state integrate con dati tratti da altri interventi analoghi attualmente in corso di realizzazione o in fase di esercizio.

I costi parametrici e complessivi di investimento sono sintetizzati nella tabella che segue. Essi comprendono anche due quote aggiuntive: una prima quota, stimata sinteticamente al 9%, rappresentativa del verosimile incremento dei costi durante gli anni che si prevedono necessari per il completamento delle progettazioni e per l'acquisizione delle autorizzazioni (tale stima è stata effettuata con riferimento agli indici di variazione dei costi di costruzione elaborati dall'Istat), una seconda quota, stimata sinteticamente al 5%, rappresentativa di imprevisti in corso d'opera.

Dalle stime effettuate risulta un costo complessivo di circa 54,2 milioni di euro per la messa a norma della piattaforma stradale, in ragione di un costo parametrico di circa 2,7 milioni di euro / km, lievemente superiore a quello registrato in altre esperienze analoghe e giustificato dai maggiori oneri derivanti dall'intervento su una arteria in parte in rilevato, dalla presenza di alcuni viadotti sul fiume Esino, dalla necessità di organizzare il cantiere mantenendo la percorribilità dell'arteria.

A tale costo vanno aggiunti circa 1,4 milioni di euro per la realizzazione delle nuove piazzole di sosta, circa 1,7 milioni di euro per gli interventi di miglioramento degli svincoli, e circa 1,4 milioni di euro per gli interventi relativi a informazioni e sicurezza. Nei costi di investimento vanno inoltre considerati circa 2,9 milioni di euro di spese tecniche (indagini preliminari, progettazioni, autorizzazioni) e circa 0,5 milioni di euro per gli espropri.

**Investimenti necessari per l'intervento sulla SS 76: stima dei costi**

Descrizione degli interventi	Quantificazione di massima		Stima dei costi parametrici	Stima dell'investimento
			(euro / u.m.)	(euro)
Messa a norma della piattaforma stradale: allargamento della sezione trasversale della carreggiata da un minimo di 2,5 metri a un massimo di 6 metri	km	20,0	2.711.000	54.220.000
Realizzazione nuove piazzole di sosta carreggiata in entrambe le direzioni di marcia	n.	7	203.000	1.421.000
Interventi di miglioramento degli svincoli (lunghezza delle corsie di accelerazione e decelerazione, configurazione)	n.	6	282.000	1.692.000
Dispositivi per informazioni ai conducenti e gestione emergenze: nuovi pannelli a messaggi variabile a portale, tutor, speed display	n.	16	85.000	1.360.000
Spese tecniche	%	5		2.934.650
Espropri	ha	12	40.000	480.000
<b>Investimento complessivo</b>				<b>62.107.650</b>

*Costi di manutenzione e gestione*

A seguito delle indagini effettuate su arterie stradali similari è emerso (per il periodo 2001-2009) un costo medio per tutte le attività di manutenzione e gestione (compresa la cura delle informazioni agli utenti) pari a circa 29.400 euro/km/anno, che negli anni più recenti (periodo 2005-2009) sale a circa 31.300 euro/km/anno. Tale costo, incrementato di una quota di circa il 9%, rappresentativa del verosimile incremento dei costi nel corso degli anni che si prevedono necessari per il completamento delle progettazioni e per l'acquisizione delle autorizzazioni, conduce a stimare un costo di manutenzione e gestione per i primi anni di vita dell'arteria riqualificata pari a circa 34.000 euro/km/anno, e quindi a 680.000 euro/anno per i 20 km compresi tra Falconara e Jesi.

Per quanto concerne l'organizzazione delle attività di manutenzione e gestione, merita richiamare la possibilità di ricorrere all'istituto denominato "Global Service". L'affidamento di tali contratti tramite procedure di evidenza pubblica è stato approvato dall'Anas, per le strade in gestione diretta, nel Consiglio di Amministrazione del 16 febbraio 2005. Lo stesso CdA ha inoltre individuato l'Ufficio periferico delle Marche ad Ancona quale sede per testare contratti pilota di Global Service. Tale istituto viene attualmente utilizzato dalla Provincia di Firenze per l'effettuazione di un insieme di servizi sulla superstrada Firenze-Pisa-Livorno: servizi di governo (pannelli informativi, sorveglianza, ecc.), attività di esercizio (pronto intervento, rimozione rifiuti, illuminazione, ecc.), attività di manutenzione (cura dei manufatti e della segnaletica, ecc.).

*Fondi / Fonti di finanziamento*

Il progetto si configura come realizzazione e gestione di un'opera a fruizione pubblica e collettiva, per la quale sono ipotizzabili due modalità di finanziamento.

La principale modalità di finanziamento è costituita dall'erogazione di finanziamenti pubblici a fondo perduto per la realizzazione delle opere, e dalla prosecuzione in carico ad Anas delle attività di manutenzione e gestione. A tal fine occorre prevedere che l'intervento venga inserito e finanziato nel Contratto di programma tra Anas e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (il Contratto di programma per il 2009 è stato siglato il 30 giugno 2009 e approvato con Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'economia e delle finanze del 13 luglio 2009; per la Regione Marche prevede interventi concentrati sulla SS 16 e sulla SS 4).

Nell'ambito di tale modalità di finanziamento, inoltre, è possibile ipotizzare il concorso di risorse finanziarie a valere sul PAR (Programma Attuativo Regionale) relativo al FAS (Fondo Aree Sottoutilizzate) 2007-2013 della Regione Marche. Tale programma, approvato con Deliberazione della Giunta regionale n. 252 del 23 febbraio 2009 contiene un "Indirizzo strategico" (il numero 4) denominato "Potenziare le infrastrutture per la mobilità e la logistica", al cui interno trovano spazio l'"Obiettivo specifico" (il numero 4.1) denominato "Migliorare la qualità delle infrastrutture di trasporto e intermodali della Regione e la mobilità urbana", e la "Linea di intervento" (la numero 4.1.2) denominata "Qualificazione delle infrastrutture viarie".

Il progetto di riqualificazione della SS 76 si presenta come ben aderente alle priorità di finanziamento dichiarate nella linea di intervento sopra richiamata, che infatti prevede investimenti concentrati su "assi vallivi di collegamento degli insediamenti produttivi" nonché su "strade [...] che migliorino i collegamenti con porti, aeroporti, interporti".

La seconda modalità di finanziamento, alternativa alla precedente, è costituita dal coinvolgimento di finanziamenti privati nella fase di investimento

(realizzazione delle opere), da remunerare attraverso la corresponsione, nella fase di operatività (gestione e manutenzione dell'infrastruttura), di "pedaggi virtuali", altrimenti denominati "pedaggi ombra". Il soggetto privato che apporta le risorse finanziarie assume dunque la qualifica di concessionario, e deve farsi carico sia della realizzazione degli interventi di riqualificazione, sia delle attività di manutenzione e gestione dell'infrastruttura per tutta la durata della concessione. Tale ipotesi è già stata avanzata nel passato recente per altre infrastrutture gestite da Anas (si confrontino al riguardo i rilievi contenuti nella "Relazione della Corte dei conti al Parlamento" sulla gestione finanziaria di Anas relativa all'esercizio 2004).

Al fine di verificare la convenienza economico finanziaria della seconda ipotesi di finanziamento è stato redatto un modello di valutazione i cui elementi principali sono sintetizzati nella tabella che segue. Per la stima dei ricavi da pedaggi ombra sono state assunte le seguenti ipotesi: 25.000 veicoli/giorno (tale stima dunque non tiene conto dell'incremento di traffico registrato negli ultimi anni dopo il 2003) che percorrono mediamente 10 dei 20 km compresi tra Falconara e Jesi, 81% di veicoli leggeri per i quali viene riconosciuto un pedaggio ombra pari a 0,05 euro/km, 19% di veicoli pesanti (tale stima dunque non tiene conto dell'incremento del traffico pesante che sarà registrato a seguito dell'entrata in esercizio dell'Interporto) per i quali viene riconosciuto un pedaggio ombra pari a 0,13 euro/km coerentemente con quanto riscontrato attualmente sulla rete autostradale nazionale. Le elaborazioni sono state effettuate sotto l'ipotesi di costanza dei costi e dei ricavi, che pertanto non sono stati aggiornati con ipotesi in merito al tasso di inflazione.

Le elaborazioni condotte evidenziano che, con la corresponsione di "pedaggi ombra" per 27 anni dopo i 3 anni necessari a completare l'intervento di riqualificazione, vi sarebbe convenienza per soggetti privati a finanziare interamente i costi di investimento (considerati al netto dei costi relativi agli espropri) e a sostenere autonomamente le spese di manutenzione e gestione. Infatti, l'ammontare stimato dei pedaggi ombra è in grado sia di coprire i costi relativi al rimborso del

#### Investimenti necessari per l'intervento sulla SS 76: valutazione finanziaria

Elementi della valutazione finanziaria	Ipotesi	Importo (euro)
Investimento (al netto degli espropri)		61.627.650
di cui Capitale proprio	25% dell'investimento	15.406.913
di cui Capitale di debito	75% dell'investimento	46.220.738
Durata della concessione	30 anni	
Durata dell'investimento	3 anni	
Durata della gestione	27 anni	
Ricavi annui da "pedaggi ombra"		5.868.000
Costi annui di manutenzione e gestione		680.000
Imposizione fiscale		912.325
Costo del debito	4,8% da rimborsare con mutuo ventennale	3.646.237
Criteri di giudizio		
Bancabilità per i finanziatori privati	convenienza per il soggetto che conferisce capitale di debito	
Rapporto di copertura del debito		1,17
Convenienza per il promotore privato	convenienza per il soggetto che conferisce capitale proprio	
Saggio di rendimento del capitale proprio		6,49%
Costo medio ponderato del capitale		5,22%
Costo attualizzato per Anas con realizzazione, manutenzione e gestione in proprio		64.057.170
Costo attualizzato per Anas con "pedaggi ombra"		72.039.340

debito (il rapporto di copertura del debito è in linea con i valori registrati in altre esperienze di finanza di progetto in corso di realizzazione), sia di remunerare adeguatamente il capitale proprio investito (il saggio di rendimento del capitale proprio risulta coerente con i valori registrati in altre concessioni di infrastrutture viarie a pedaggio).

Se, da un lato, tale modalità di finanziamento consente di ancorare la corresponsione dei “pedaggi ombra” ai livelli di servizio che il privato concessionario deve farsi carico di garantire, dall’altro occorre tuttavia rilevare una situazione di svantaggio per Anas. Infatti, il costo complessivo attualizzato derivante dalla corresponsione dei “pedaggi ombra” per i 27 anni della gestione risulta superiore di circa il 12,5% rispetto al costo complessivo attualizzato derivante dal sostenimento in proprio dell’investimento nei primi 3 anni e dalla manutenzione e gestione nei successivi 27 anni.

<b>Promotori del progetto</b>	Comune di Jesi Regione Marche																																																								
<b>Sviluppatore del progetto</b>	ANAS																																																								
<b>Stakeholder: soggetti principali da coinvolgere e ruolo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincia di Ancona</li> <li>• Comuni dell’Aerca: Agugliano, Ancona, Chiaravalle, Falconara, Monsano, Camerata Picena, Montemarcano, Monte San Vito</li> <li>• Quadrilatero Marche-Umbria SpA</li> <li>• Eventuali altri investitori privati</li> </ul>																																																								
<b>Ruolo del Comune di Jesi</b>	Interlocutore privilegiato di ANAS per quanto riguarda la definizione della tipologia di interventi da adottare. In particolare dovrà essere il garante della sostenibilità paesaggistica e ambientale delle opere relative alla messa in sicurezza dell’arteria.																																																								
<b>Ruolo del Ministero IT</b>	Oltre che in qualità di possibile co-finanziatore nella realizzazione dell’opera, il Ministero potrebbe essere coinvolto nella fase progettuale, per esempio nella promozione di un concorso internazionale di progettazione infrastrutturale e paesaggistica. I risultati di questo concorso diverrebbero la base per la progettazione definitiva ed esecutiva.																																																								
<b>Fasi attuative e relativi tempi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Studio di fattibilità</li> <li>• Progettazione preliminare</li> <li>• Progettazione definitiva</li> <li>• Progettazione esecutiva</li> <li>• Realizzazione opera</li> </ul> <p><i>Tempistica di realizzazione</i> I tempi stimati per l’opera sono rappresentati nella tabella che segue.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>2012</th> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>...</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Progettazione</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Realizzazione</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Esercizio</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>I tempi di realizzazione degli interventi sono stati stimati in circa tre anni (2 anni e 10 mesi), sulla base di tempi medi registrati per interventi similari: 20 metri/giorno corrispondenti a 50 giorni/km. Ai tempi di realizzazione vanno anteposti i tempi necessari per il completamento delle attività relative a indagini, progettazioni e autorizzazioni, che sono stati stimati in circa tre anni. Tali tempi rappresentano verosimilmente l’elemento di maggiore incertezza, con particolare riferimento ai passaggi di carattere amministrativo successivi alla redazione del progetto definitivo e che conducono ad eventuali integrazioni del progetto definitivo stesso nonché al progetto esecutivo: validazione tecnica da parte dell’Anas, valutazione di impatto ambientale con il coinvolgimento del Ministero dell’Ambiente, conferenza di servizi con il coinvolgimento di tutti gli Enti competenti a rilasciare autorizzazioni. Coerentemente con altre esperienze di realizzazione di infrastrutture viarie in ambito nazionale, si ritiene che tali tempi possano dilatarsi fino a raddoppiare da tre a sei anni.</p>		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	...	Progettazione														Realizzazione														Esercizio													
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	...																																												
Progettazione																																																									
Realizzazione																																																									
Esercizio																																																									
<b>Interazione tra interventi di scenario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Completamento Interporto di Jesi (compresa connessione con la SS 76)</li> <li>• Miglioramento dell’accessibilità all’aeroporto di Falconara</li> <li>• Raddoppio SS 16</li> <li>• Raccordo Autostradale A14-Porto</li> <li>• Quadrilatero Marche-Umbria Area Leader di Falconara-Chiaravalle</li> </ul>																																																								

## 5.2 Nuovo centro interscambio passeggeri

### Stato di fatto

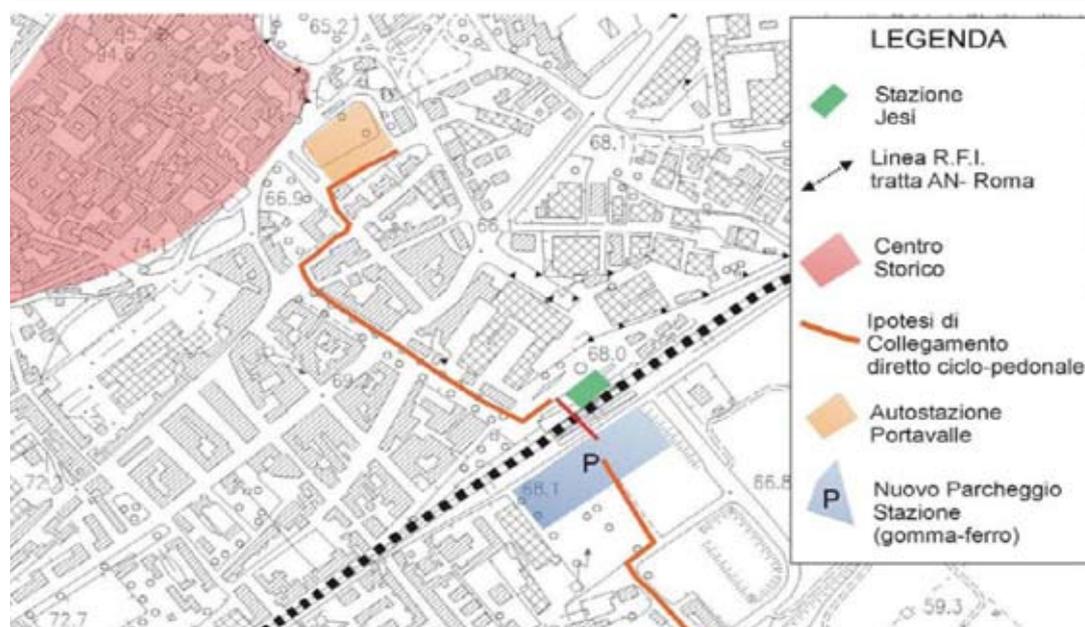
La città di Jesi è il principale polo di integrazione dei servizi gomma-ferro della Vallesina, servita dal collegamento ferroviario Roma-Ancona (connessione Adriatico-Tirreno) e dalle relazioni automobilistiche di bacino (collegamenti extraurbani) e di ambito urbano.

Lo schema mostra l'offerta dei servizi ferroviari passeggeri (treni/giorno) lungo la linea Ancona-Fabriano-Orte-Roma. Il collegamento Jesi-Ancona può contare su 45 treni giornalieri (più uno sulla relazione Jesi-Falconara), di cui 7 Eurostar (in servizio sull'intera relazione Roma-Ancona).



Fonte: elaborazioni TRT su dati Trenitalia

### Provincia di Ancona, Piano attuativo dell'intermodalità, 24-11-2003



L'integrazione gomma-ferro è, allo stato attuale, modesta sia in termini organizzativi (orari e servizi) che infrastrutturali. Ne è prova la distanza che si frappone tra la Stazione ferroviaria di viale Trieste e l'autostazione di Portavalle (circa 500 metri).

#### *Scenario evolutivo (ipotesi scelta dell'area)*

La proposta di localizzare un centro di interscambio passeggeri in prossimità dell'area della stazione FS di Jesi trova fondamento in uno scenario evolutivo caratterizzato dalle scelte urbanistiche del PRG 2008, ed in particolare dall'individuazione dell'ambito di trasformazione (Foro Boario) che rende non più compatibile la presenza dell'attuale autostazione di Portavalle con le nuove funzioni che il PRG insedia nell'area.

Lo stesso PRG, all'interno di una proposta di riqualificazione dell'intera fascia urbana che si attesta sulla linea ferroviaria, propone una nuova localizzazione per l'autostazione di Jesi, a ridosso del parcheggio di interscambio a servizio di Jesi FS. Tale scelta non è più perseguibile a seguito della localizzazione sulla medesima area del nuovo Commissariato di PS (Intesa Stato-Regione).

Tenuto conto dei vincoli (spostamento dell'autostazione da Portavalle e nuovo Commissariato di PS nell'area a sud di Jesi FS), la localizzazione dell'interscambio gomma-ferro può sfruttare due opportunità: la presenza in prossimità di Jesi FS di un Ambito da ristrutturare sull'area del Consorzio agrario e la realizzazione del nuovo scalo merci di Jesi a valle dell'interporto, con la conseguente ipotesi di ristrutturazione dell'Asta ferroviaria prevista dal piano regolatore.

L'organizzazione, funzionale ed efficiente, di un centro di interscambio gomma-ferro trova legittimazione nel ruolo che la stessa Provincia di Ancona assegna alla città di Jesi come nodo strategico per la rete del trasporto pubblico locale (Provincia di Ancona, Piano di bacino del TPL, 2003). Sulla base della programmazione del Piano di bacino, l'offerta di servizi della Vallesina sarà così configurata: una rete principale con collegamento Fabriano-Jesi-Ancona (36-38 corse/giorno); una rete secondaria con collegamenti di area tramite servizi innovativi non convenzionali che saranno svolti nelle aree a domanda debole.

#### *Obiettivi*

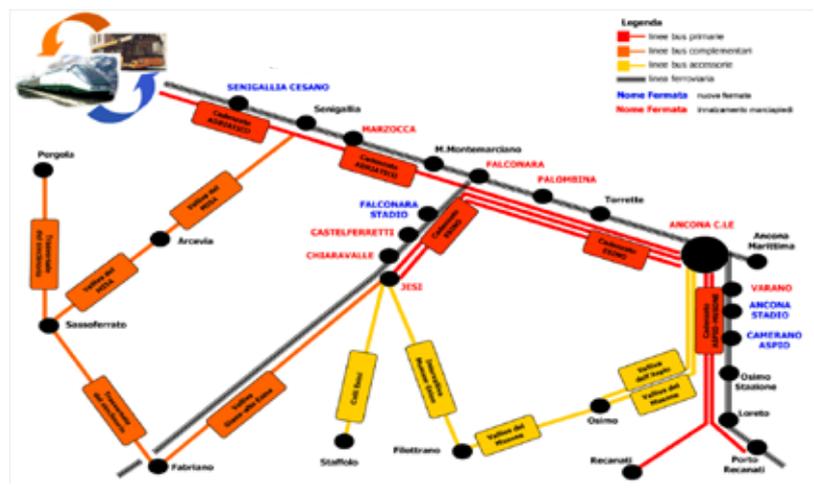
Il progetto intende perseguire diversi obiettivi: innanzitutto integrare i servizi gomma-ferro (obiettivi globali e specifici POR-FESR Regione Marche 2007-2013); poi aumentare il comfort e l'accessibilità ai servizi di trasporto collettivo urbano ed extraurbano e sviluppare e innovare il sistema della mobilità pubblica attraverso l'impiego di strumenti ITS; infine sviluppare un'opportunità per la riqualificazione del tessuto urbano attraverso l'inserimento di una funzione pubblica ad elevato potenziale attrattivo e favorire sistemi e servizi di trasporto a minor impatto (taxi collettivo, autonoleggio, bike sharing, ecc.).

#### *Descrizione del progetto*

L'intervento si propone di localizzare il terminal delle autolinee urbane (15 linee) ed extraurbane (8 linee, oltre ad alcuni collegamenti isolati) in prossimità della stazione ferroviaria di Jesi. La struttura dovrà essere progettata per soddisfare le esigenze di transito e sosta dei veicoli. L'impianto dovrà impegnare la minore superficie impermeabilizzata possibile; le componenti infrastrutturali dovranno impiegare materiali eco-sostenibili e fare ricorso a energie rinnovabili (fotovoltaico, illuminazione led, ecc.). Il progetto prevede inoltre di riqualificare e adeguare il fabbricato viaggiatori della stazione di Jesi FS, rendendolo autosufficiente dal punto di vista energetico (impiego di materiali eco-sostenibili e di tecnologie per

la produzione di energia: fotovoltaici, led per illuminazione esterna) e di localizzare presso Jesi FS la “Centrale della Mobilità”, un centro per la gestione dei servizi alla mobilità e di interfaccia con la popolazione e gli utenti (biglietteria integrata dei servizi ferroviari e automobilistici urbani ed extraurbani, info-point turistico, servizi di prenotazione alberghiera, servizi per la mobilità sostenibile - parcheggio biciclette, velostazione, bike sharing). Dal punto di vista dell’accessibilità sarà necessario riquilibrare la viabilità di arrivo sia lato nord (viale Trieste, via Matteo Ricci e connessioni con via del Torrione) che lato sud (via Guglielmo Marconi, via Santa Maria e via Matteo Ricci), e il piazzale della stazione, identificando anche una soluzione per il Park & Ride (sosta anche pendolari). L’area necessaria per l’autostazione, considerando ragionevoli incrementi di offerta rispetto ai servizi attuali, dagli attuali 3.000 mq potrebbe passare a 5.000 mq.

**Servizio metropolitano integrato con le linee del TPL**



**Ipotesi delle aree coinvolte dal progetto di centro intermodale**



## Esempi. Centri e stazioni di intersambio (fonte Fotocommunity.com)

*Costo complessivo e articolazione dei costi*

I costi di investimento da sostenere per la realizzazione dell'intervento possono essere articolati in alcune macro voci, ciascuna delle quali viene presa in considerazione nei capoversi che seguono.

Il primo aspetto concerne l'acquisizione delle aree che attualmente risultano di proprietà di Rete ferroviaria Italiana (Rfi) SpA. Tali costi fanno riferimento ad una superficie stimata in complessivi 44.836 mq, e sono stati valutati in circa 2 milioni di euro (2.018.000 euro). Tale valutazione è stata condotta con riferimento al parametro noto come "incidenza area". Per le aree in questione è stata assunta la destinazione produttiva, coerentemente con l'utilizzo al quale sono attualmente adibite; le fonti informative indicano per questa destinazione un valore di mercato mediamente pari a circa 1.175 euro/mq, comprensivi del valore attribuibile al suolo e ai fabbricati. Dalle stesse fonti è possibile desumere una incidenza area (peso del valore attribuibile al suolo rispetto al valore complessivo) di circa il 15%. Per le aree in esame, ipotizzando altresì un indice di edificabilità mediamente pari a 0,25 mq / mq, risulta dunque un valore pari a circa 45 euro per ogni metro quadrato di suolo, e di conseguenza un costo complessivo per l'acquisizione delle aree di proprietà Rfi di poco superiore ai 2 milioni di euro.

Il secondo aspetto di rilievo nella stima dei costi concerne la realizzazione della nuova autostazione. Per tale attrezzatura si ipotizza la creazione sia di uno spazio prevalentemente pavimentato dedicato alla manovra e alla sosta degli autobus, sia di uno spazio dotato di pensiline in corrispondenza degli stalli di sosta degli autobus, dotato altresì di coperture a protezione dei percorsi dedicati agli utenti, e soprattutto completato con spazi chiusi dotati di impianti (climatizzazione, servizi igienici, tabelloni

elettronici per le informazioni, ecc.) dedicati alla biglietteria e all'attesa degli utenti. La ripartizione tra le due tipologie di spazi è stata effettuata con riferimento ad altre esperienze di realizzazione di terminal per il servizio di trasporto pubblico su gomma. Tale ripartizione è sintetizzata nella tabella che segue, assieme ai costi parametrici e complessivi. Per la prima tipologia di spazi sono stati stimati costi parametrici pari a circa 70 euro/mq, mentre per la seconda tipologia di spazi sono stati stimati costi parametrici pari a circa 850 euro/mq. Ai costi di realizzazione sono state aggiunte due voci incremental: le spese tecniche stimate nella misura del 10% rispetto ai costi di realizzazione, gli imprevisti in corso d'opera stimati nella misura del 5% rispetto ai costi di realizzazione. Il costo complessivo stimato per l'attrezzatura varia dunque tra circa 1,2 milioni di euro e circa 2 milioni di euro in ragione dei dimensionamenti minimi e massimi del progetto.

### Investimenti autostazione

	Quantificazione di massima (mq)		Stima dei costi parametrici (euro / u.m.)		Stima dell'investimento (euro)	
	min	max			min	max
<b>Dimensione totale della nuova autostazione</b>	<b>3.000</b>	<b>5.000</b>				
di cui spazi pavimentati di manovra	64%	1.925	3.208	70	134.717	224.528
di cui spazi coperti a servizio degli utenti	36%	1.075	1.792	850	914.151	1.523.585
Spese tecniche		10%			104.887	174.811
Imprevisti		5%			52.443	87.406
<b>Investimento complessivo</b>					<b>1.206.198</b>	<b>2.010.330</b>

Il progetto inerente la realizzazione di un centro di interscambio passeggeri comprende altri interventi per i quali la stima dei costi risulta legata agli sviluppi progettuali. Tali interventi, in particolare, comprendono: le attività di bonifica degli spazi attualmente adibiti a scalo merci e la nuova urbanizzazione di tali spazi; le eventuali opere di riqualificazione dell'attuale stazione e di rifunionalizzazione del fabbricato viaggiatori che potrebbero rendersi opportune o necessarie; le opere di riqualificazione della viabilità adiacente alla stazione ferroviaria (ad es. viale Trieste, ecc). Inoltre, non appena lo sviluppo progettuale lo renderà possibile, occorrerà procedere alla stima dei costi di manutenzione e gestione delle opere, da valutare in termini incrementali rispetto ai costi già sostenuti.

#### Fondi / Fonti di finanziamento

Possono essere individuate due principali fonti di finanziamento: la prima è costituita dalla valorizzazione immobiliare dell'area che attualmente ospita l'autostazione, la seconda è costituita da contributi pubblici cui si può attingere attraverso i fondi della programmazione comunitaria regionale.

La realizzazione di una nuova autostazione rappresenta una condizione preliminare per liberare l'area di Portavalle attualmente occupata da tale attrezzatura, e poter così procedere alla sua valorizzazione, compito che è stato affidato ad una Società di Trasformazione Urbana (Stu) appositamente costituita. Proprio dall'attività di valorizzazione immobiliare condotta dalla Stu potranno derivare risorse da indirizzare anche verso il progetto di centro di interscambio passeggeri. Tuttavia l'ammontare di tali risorse

dipende da molteplici fattori tra cui, in particolare: i profili di fattibilità e redditività dell'intervento di cui è stata incaricata la Stu, la quantità di altre opere pubbliche di cui si prevede si faccia carico la Stu.

Il Programma Operativo Regionale (POR) FESR 2007-2013 della Regione Marche dedica l'Asse prioritario 4 al tema della "Accessibilità ai servizi di trasporto". Al suo interno sono previste attività specifiche tra cui l'"Aumento dell'offerta di un servizio di trasporto integrato mediante il potenziamento dell'interscambio" e la "Razionalizzazione e informatizzazione del sistema di trasporto dei passeggeri ferro-gomma sulla rete regionale".

<b>Promotore del progetto</b>	Comune di Jesi
<b>Sviluppatore del progetto</b>	Comune di Jesi Regione Marche
<b>Stakeholder: soggetti principali da coinvolgere e ruolo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincia di Ancona</li> <li>• RFI (proprietaria delle aree e del sedime ferroviario dello scalo merci)</li> <li>• Trenitalia</li> <li>• Gestori del Trasporto Pubblico Locale su gomma (Conerobus, Autolinee Crognaletti, Autolinee Sacca, Autolinee Bucci)</li> <li>• Altri soggetti proprietari aree</li> <li>• Promotori immobiliari</li> </ul>
<b>Ruolo del Comune di Jesi</b>	<p>Promotore e sviluppatore del progetto nonché ente banditore del concorso di idee per la progettazione dell'area.</p> <p>In prospettiva, il progetto potrebbe avvalersi anche della presenza del Territorial Center, anch'esso promosso dal Comune di Jesi, come soggetto in grado di favorire un processo di coinvolgimento della cittadinanza e degli attori nella costruzione delle ipotesi progettuali.</p>
<b>Ruolo del Ministero IT</b>	Il Ministero potrebbe essere interessato alla logica del progetto. Infatti, nato da una iniziativa ministeriale alla scala territoriale, esso sviluppa una sperimentazione alla scala urbana secondo la stessa logica sostenuta da Progetto Snodo: progetti infrastrutturali che generano progetti di territorio. Da questo punto di vista, l'interesse del Ministero potrebbe essere quello di farne una iniziativa-pilota, da valorizzare secondo modalità da concordare: dal cofinanziamento al sostegno per la disseminazione.
<b>Fasi attuative e relativi tempi</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bando per il Concorso di idee per la progettazione dell'area</li> <li>2. Sviluppo delle fasi di progettazione: <ul style="list-style-type: none"> <li>• preliminare (concorso di idee)</li> <li>• definitiva</li> <li>• esecutiva</li> </ul> </li> <li>3. Realizzazione opera</li> </ol> <p>Tempi di realizzazione: 5 anni (2011-2016)</p>
<b>Interazione tra interventi di scenario</b>	<p>Realizzazione del nuovo scalo merci di Jesi (a valle dell'interporto) a seguito della rilocalizzazione dello scalo merci di Falconara.</p> <p>Riuso del sedime dello scalo merci presso la stazione di Jesi.</p> <p>Connettività a banda larga nella valle Esina (connessioni wi-fi e servizi alla mobilità).</p> <p>Nuova fermata del servizio ferroviario presso la Zipa Verde. Il Masterplan della Zipa propone una nuova fermata da collocare in modo baricentrico, in corrispondenza della spina ciclo-pedonale centrale e in prossimità della prevista struttura sportiva/ricreativa.</p> <p>Progetto Tram-Treno della Regione Marche, (fattibilità tecnica-economica-giuridica), consolidamento e progressiva trasformazione dei servizi ferroviari regionali ordinari in Servizi ferroviari metropolitani urbani (SFMU) nell'area di Ancona (Senigallia-Jesi-Ancona-Loreto).</p>
<b>Strumenti di pianificazione / programmazione di riferimento</b>	<p>POR - FESR 2007-2013 Asse 4 Accessibilità ai servizi di trasporto</p> <p>Provincia di Ancona, Piano di bacino del TPL, 2003</p> <p>Regione Marche, Piano Regionale del Trasporto pubblico Locale, 2009</p> <p>Variante Generale al PRG (Delibera C.C. n. 227 del 19/12/2008 - pubblicazione sul BUR n. 2 del 15/01/2009; Delibera C.C. n. 140 del 26/06/2009 - pubblicazione sul BUR n. 78 del 20/08/2009)</p> <p>PRG 2008 Schede progetto Asta ferroviaria</p> <p>PGTU di Jesi in corso di aggiornamento</p>

## 5.3 Infrastruttura verde

### *Stato di fatto*

L'area sulla quale insistono gli interventi della Piattaforma logistica e i progetti Snodo presenta forti criticità dal punto di vista ambientale: si trova infatti all'interno dell'AERCA, un territorio di circa 85 kmq che comprende la bassa valle del fiume Esino e una fascia litoranea che si estende, grossomodo, da Marina di Montemarciano ad Ancona. L'estensione dell'area dichiarata ad elevato rischio deriva direttamente dalle problematiche ambientali esistenti e riconducibili a numerosi fattori tra i quali: la compresenza di attività economiche e produttive di rilevanza nazionale con significativa densità di industrie a rischio (ai sensi del D.lgs 334/99), le principali modalità di trasporto e infrastrutture correlate con consistente traffico ferroviario e di mezzi pesanti gommati per il trasporto di merci pericolose (in particolare di prodotti petroliferi), un'importante struttura portuale, punto di origine/destinazione per le merci tra le regioni italiane e l'estero.

I diversi progetti che insistono su quest'area (Interporto, Scalo merci, nuovo casello autostradale, Fiera) prevedono al loro interno interventi di compensazione, al fine di mitigare gli impatti. Tali compensazioni non sono però inserite in un sistema in grado di creare connessioni tra le aree in trasformazione, tra queste e le reti ecologiche regionali, condizione necessaria affinché le opere previste e realizzate diano contributi significativi alla sostenibilità.

La cosiddetta "Infrastruttura verde" è stata concepita come strategia del Progetto snodo per affrontare questo problema, ossia per costruire una rete ambientale articolata e diffusa che assuma come armatura principale il fiume Esino e i corridoi ecologici che collegano la valle alle colline.

### *Scenario evolutivo*

Per verificare la fattibilità tecnica ed economica, il progetto qui descritto si riferisce al solo territorio del Comune di Jesi, dove si concentrano i principali elementi della piattaforma logistica e dove questi si accostano ad altre presenze problematiche per gli equilibri ambientali.

Allo scopo, sono state individuati 9 diversi tipi di "verde" (materiali costituenti l'infrastruttura) e i relativi interventi: Foresta urbana: area boschiva di nuovo impianto, Verde di compensazione, Ambito fluviale, Ex cave e piano cave, Corridoi ecologici ambito rurale, Corridoi ecologici ambito urbano, Verde urbano, Aree vincolate: area Sic-Zps e riserva Ripa Bianca, Grotte Frasassi, Parco del Conero, Fascie tampone.

## Caratteristiche e interventi per l'Infrastruttura verde

<b>1. Foresta urbana: area boschiva di nuovo impianto</b>	
aree di connessione tra verde esistente, o di mitigazione di zone svantaggiate (aree adiacenti Sadam), o riqualificazione zone di pregio (Zona ZPS-SIC)	imboschimento a scopo ambientale e didattico; impianti di arboricoltura da legno; impianti produttivi per biomasse
aree attualmente occupate da seminativo	
<b>2. Verde di compensazione</b>	
aree di compensazione ambientale e paesaggistica di grandi opere infrastrutturali (per riduzione degli inquinanti, protezione dal rumore, frangivento ...)	imboschimento, nuovi impianti anche per scopo ricreativo-didattico
protezione delle colture agricole	
riconnesione di habitat	
<b>3. Ambito fluviale</b>	
corridoi ecologici in ambito rurale individuati dal PRG, zone TR3 fiume Esino	recupero spazi fluviali e valorizzazione paesaggio agrario
margini delle aree di trasformazione	percorribilità, creazione piste ciclabili
formazione ripariale, formazioni erbacee igrofile dell'alveo, vegetazione natante e sommersa, pianura alluvionale	riqualificazione e sistemazione sponde
<b>4. Ex cave e piano cave</b>	
aree in parte già recuperate ad uso agricolo, in parte da riqualificare	opere di rinaturalizzazione e di riequilibrio idraulico
aree di cava non più attive	vasche di depressione per smaltimento acque meteoriche
	creazione e ripristino di aree umide
	recupero attività agricola
<b>5. Corridoi ecologici ambito rurale</b>	
zone TR3 del PRG: sistema delle connessioni strutturato su elementi fisici per garantire i flussi biotici, facilitatori di spostamento, opportunità di alimentazione, sosta e rifugio fauna selvatica	costituzione e mantenimento della vegetazione ripariale dei corsi d'acqua
reticolo idrografico e aree calanchive	
elementi di connessione tra habitat (fiume, aree protette)	
<b>6. Corridoi ecologici ambito urbano</b>	
fasce ambientali del PRG: elementi di ricucitura tra le aree agricole e quelle urbane	costituzione e mantenimento di parchi e aree boscate
	rimodellazione e rinaturalizzazione delle sponde
	progetti di valorizzazione con finalità ricreative ed estetiche
<b>7. Verde urbano</b>	
aree di verde pubblico individuate dal PRG	riqualificazione e progettazione aree attrezzate per il tempo libero
	miglioramento microclima
	depurazione aria e acqua
	attenuazione rumori
<b>8. Aree vincolate: area Sic-Zps e riserva Ripa Bianca, Grotte Frasassi, Parco del Conero</b>	
aree tutelate (usi agricoli e interventi di manutenzione, restauro e risanamento conservativo degli edifici)	Piano di gestione
Ecodistretto rurale (pratiche agronomiche di tipo integrato e biologico)	
<b>9. Fasce tampone</b>	
incolti ai margini delle vie di comunicazione	manutenzione e riqualificazione dell'esistente
protezione delle colture agricole	realizzazione di nuovi impianti
riconnesione di habitat	

*Obiettivi*

Redigere un progetto di sistema e di coordinamento è il primo obiettivo per ridurre e compensare gli impatti delle grandi opere infrastrutturali e contemporaneamente riconoscere e mettere in rete le diverse tipologie di verde, in particolare attivare processi di rinaturalizzazione e ripristino di aree naturali riducendo il rischio idrogeologico.

*Descrizione del progetto*

Il progetto prevede la realizzazione di un'infrastruttura verde nel territorio di valle che dal mare, attraverso Jesi, si sviluppa verso la media ed alta Vallesina. Essa si sviluppa in simbiosi con elementi di carattere lineare, quali fiumi o strade, e alla multifunzionalità associa gli aspetti ecosistemici legati alla produzione agricola e forestale, alle attività ricreative, alla mobilità, includendo gli aspetti più propriamente paesaggistici. Seguendo l'esempio delle "green belt" coniuga le diverse funzioni: ecologica, paesaggistica, ricreativa, produttiva.

L'infrastruttura poggia sul corridoio del fiume Esino nella parte che precede Jesi (Falconara, Chiaravalle), si amplia nella parte che va dallo scalo merci alla zona artigianale di Jesi (svilupandosi in particolare tra la superstrada e la ferrovia), infine riprende la linearità fluviale.

L'elemento di maggiore consistenza è rappresentato dalla "Foresta urbana" (impianto con elevata densità di specie arboree) che si espande nel tratto jesino utilizzando le zone a verde di compensazione dello scalo merci e dell'interporto, la zona delle vasche utilizzate in precedenza dalla Sadam, i nuovi impianti di Zipa Verde, per poi collegarsi al verde urbano esistente e a quello realizzabile lungo la fascia ferroviaria.

L'infrastruttura, dunque, esplica le sue funzioni ecologico-ambientali (tra le quali il miglioramento della qualità dell'aria) in corrispondenza delle aree a maggiore impatto ambientale (interporto, scalo merci, Sadam), delle zone produttive esistenti e del tessuto urbano consolidato. Si privilegia l'uso di specie adattabili al contesto e in grado di contribuire al miglioramento del microclima (specificamente l'abbattimento della CO<sub>2</sub> e l'assorbimento di inquinanti atmosferici).

Il nuovo ambiente agro-forestale si connette alla rete verde locale e sovra-locale esistente (in particolare ai corridoi ecologici ed alle aree protette).

Per quanto riguarda il fiume, componente fondamentale, il progetto prevede azioni per affrontare il rischio idrogeologico con il ripristino di situazioni di naturalità e la messa in sicurezza, interventi di rinaturalizzazione delle aree di cava, realizzazione di percorsi in grado di rendere praticabili e fruibili per l'uso pubblico porzioni sempre più consistenti dell'ambito fluviale.

Le aree afferenti al territorio del Comune di Jesi si attestano intorno ai 720 ha, 33 dei quali di proprietà comunale.

Per il dimensionamento complessivo si rende necessaria la quantificazione delle aree afferenti a tutti i Comuni dell'AERCA.

*Costo complessivo e articolazione dei costi*

Per la stima dei costi di investimento, l'insieme degli interventi previsti nell'ambito del progetto è stato articolato in due livelli. Il primo livello è costituito dalla riqualificazione di aree naturali esistenti, e comprende interventi che vanno dalla riqualificazione della vegetazione, alla realizzazione di fasce tampone, al rimodellamento e rinaturalizzazione di aree spondali, alla valorizzazione della funzione estetico-ricreativa nelle sezioni in ambito urbano. Il secondo livello è costituito dalla realizzazione di nuove zone boscate, sia su aree già di proprietà comunale, sia su aree di proprietà di privati, sia in aree di compensazione connesse a opere infrastrutturali quali l'Interporto e lo scalo merci.

Per la stima dei costi di investimento si è fatto riferimento prevalentemente ad esperienze analoghe realizzate o in corso di realizzazione tra cui, a titolo esemplificativo, merita richiamare il progetto di riforestazione di aree urbane predisposto dal Comune di Roma e denominato “Cinquecento mila nuovi alberi”, e il progetto “Le dieci grandi foreste di pianura” promosso negli ultimi anni dalla Regione Lombardia.

La varietà degli interventi previsti, nonché il carattere metaprogettuale degli elaborati sinora disponibili, rende opportuno non tanto effettuare una stima puntuale dei costi, quanto individuare una probabile fascia di variazione. Per quanto riguarda il primo livello di intervento (naturalità esistente da riqualificare), le fonti consultate indicano che i costi parametrici possono variare tra 14.000 e 31.000 euro per ettaro. Per quanto concerne il secondo livello di intervento (realizzazione di nuove aree boscate), le fonti consultate indicano che tali costi possono variare tra 42.000 e 72.000 euro per ettaro. La tabella che segue sintetizza i costi di investimento complessivi stimati per la realizzazione degli interventi.

### Investimenti per Infrastrutture verde

Descrizione degli interventi	Quantificazione di massima		Stima dei costi parametrici		Stima dell'investimento	
			(euro / a.m.)		(euro)	
			min	max	min	max
<i>Livello 1 Naturalità esistente da riqualificare</i>						
Interventi su aree di proprietà comunale	ha	24	14.000	31.000	336.000	744.000
Interventi su aree di altri proprietari	ha	533	14.000	31.000	7.462.000	16.523.000
<b>Totale Livello 1</b>					<b>7.798.000</b>	<b>17.267.000</b>
<i>Livello 2 Realizzazione di aree boscate ex novo</i>						
Interventi di compensazione di opere infrastrutturali su aree Interporto e scalo merci	ha	43	42.000	72.000	1.806.000	3.096.000
Interventi su aree di proprietà comunale	ha	9	42.000	72.000	378.000	648.000
Interventi sulle aree da acquisire	ha	109	42.000	72.000	4.557.000	7.812.000
<b>Totale Livello 2</b>					<b>6.741.000</b>	<b>11.556.000</b>
<b>Investimento complessivo</b>					<b>14.539.000</b>	<b>28.823.000</b>

La stima dei costi di investimento deve tenere conto che non tutti gli interventi ricadono su aree già di proprietà comunale o su aree di compensazione di interventi infrastrutturali. Pertanto, è possibile che vi sia la necessità di acquisire, attraverso procedure di esproprio, parte delle aree attualmente di proprietà privata.

La tabella che segue rappresenta una simulazione di stima con riferimento ai costi da sostenere per l'acquisizione attraverso esproprio di 109 ettari. In tale simulazione si ipotizza che l'intera superficie sia destinata a seminativo e che non vi insistano fabbricati. Ne risulta che il costo da sostenere potrebbe variare tra circa 1,96 e circa 2,94 milioni di euro (quest'ultimo in caso di cessione volontaria da parte dei proprietari); tuttavia occorre rilevare altresì che se tutte le aree in questione fossero

attualmente coltivate direttamente dai proprietari il costo da sostenere salirebbe in misura considerevole e risulterebbe compreso tra circa 3,92 e circa 9,81 milioni di euro (quest'ultimo ancora in caso di cessione volontaria da parte dei proprietari).

Infine, per quanto concerne le attività di gestione e manutenzione delle aree naturali riqualificate e delle aree boscate di nuova realizzazione, le stime effettuate indicano un ammontare di costi annui variabili da un minimo di circa 2.500 euro per ettaro (nel caso in cui la manutenzione e gestione sia limitata alla vegetazione) ad un massimo di oltre 8.000 euro per ettaro (nel caso in cui la manutenzione e gestione comprenda anche sentieri, percorsi e altri manufatti volti a consentire la fruizione da parte di utenti). Il costo annuo totale della manutenzione sulle superfici pubbliche varia quindi tra un minimo di 1,8 milioni di euro e un massimo di 5,7 milioni di euro, di cui tra 82.500 e 264.000 euro per le aree già di proprietà comunale, come sintetizzato nella tabella che segue.

### Stima dei costi di manutenzione e gestione

Aree	Quantificazione di massima		Stima dei costi parametrici		Stima dei costi di manutenzione e gestione	
			(euro / a.m. / anno)		(euro / anno)	
			min	max	min	max
Aree di proprietà comunale	ha	33	2.500	8.000	82.500	264.000
Aree di altri proprietari	ha	533	2.500	8.000	1.332.500	4.264.000
Aree di compensazione	ha	43	2.500	8.000	107.500	344.000
Aree da acquisire	ha	109	2.500	8.000	271.250	868.000
<b>Investimento complessivo</b>					<b>1.793.750</b>	<b>5.740.000</b>

#### Fondi / Fonti di finanziamento

La più opportuna fonte di finanziamento pubblica per gli interventi previsti è costituita dal Programma di Sviluppo Rurale (PSR) della Regione Marche per il periodo 2007-2013, e in particolare da alcune misure previste nell'ambito dell'Asse 2 (sebbene, ad oggi, non siano ancora stati emanati bandi al riguardo, cfr [www.agri.marche.it/psr%202007-2013/bandi.htm](http://www.agri.marche.it/psr%202007-2013/bandi.htm)):

- Misura 2.2.1 "Primo imboscamento di terreni agricoli": è previsto un aiuto in conto capitale per gli investimenti ammissibili fino ad un massimo del 70%; è previsto inoltre un premio annuale per ogni ettaro imboscato inteso a compensare le perdite di reddito, tuttavia il sostegno per l'imboscamento di terreni agricoli di proprietà pubblica copre unicamente i costi di investimento. L'attribuzione dei contributi è previsto attraverso specifici bandi e graduatorie.
- Misura 2.2.2 "Primo impianto di sistemi agroforestali su terreni agricoli": è previsto un aiuto in conto capitale fino ad un massimo dell'80% degli investimenti ammissibili. L'attribuzione dei contributi è prevista attraverso specifici bandi e graduatorie.

Merita rilevare che, già in passato, la Regione Marche ha legiferato in materia di valorizzazione ambientale di aree urbane mediante realizzazione di parchi (Legge Regionale n. 26 del 1998 e Deliberazione della Giunta Regionale del 3 aprile 2006). Con quest'ultima, in particolare, è stata prevista l'erogazione di contributi da parte della Regione ai Comuni

per un ammontare fino al 50% dei costi necessari per la redazione di strumenti di pianificazione e per la realizzazione di parchi urbani nonché delle relative aree di connessione.

Altre possibili fonti di finanziamento:

- Programma Operativo Regionale (POR) FESR Marche 2007-2013, Asse 5 “Valorizzazione dei territori”;
- Accordo con Comuni AERCA e inserimento negli strumenti urbanistici;
- Compensazione.

#### Stima dei costi di esproprio delle aree

	Vam (Valore agricolo medio)		Indennità aggiuntiva per coltivatore diretto (Vam)	Totale	Superficie oggetto di esproprio	Totale	Corrispettivo atto di cessione volontaria	
	(*)		(**)			(senza cessione volontaria)	(****)	
	€/ha	€/mq	€/mq	€/mq	mq	€		€
<b>Area non edificabile</b>	18.000	1,80		1,80	1.090.000	<b>1.962.000,00</b>	(+ 50%)	<b>2.943.000,00</b>
<b>Area non edificabile coltivata direttamente dal proprietario</b>	18.000	1,80	1,80	3,60	1.090.000	<b>3.924.000,00</b>	(ind. x 3 - Vam)	<b>9.810.000,00</b>

(\*) Vam della coltura effettivamente praticata se il terreno è effettivamente coltivato; Vam della coltura maggiormente coltivata in zona qualora il terreno non sia coltivato direttamente

(\*\*) [D.p.r. 327/2001, come mod. dal D.Lgs. 302/2002, Art. 40, c. 4] "Al proprietario coltivatore diretto o imprenditore agricolo a titolo principale spetta un'indennità aggiuntiva, determinata in misura pari al valore agricolo medio corrispondente al tipo di coltura effettivamente praticata."

(\*\*\*) [D.p.r. 327/2001, come mod. dal D.Lgs. 302/2002, Art. 40, c. 1] Valore di "manufatti edili legittimamente realizzati, anche in relazione all'esercizio dell'azienda agricola, senza valutare utilizzazione diversa da quella agricola"

(\*\*\*\*) [D.p.r. 327/2001, come mod. dal D.Lgs. 302/2002, Art. 45, c. 2] "se riguarda un'area non edificabile, coltivata direttamente dal proprietario, è calcolato moltiplicando per tre l'importo dovuto ai sensi dell'articolo 40 [...] In tale caso non compete l'indennità aggiuntiva di cui all'articolo 40, comma 4."

<b>Promotore del progetto</b>	Comune di Jesi
<b>Sviluppatori del progetto</b>	Comune di Jesi Provincia di Ancona Regione Marche
<b>Stakeholder: soggetti principali da coinvolgere</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regione Marche</li> <li>• Provincia di Ancona</li> <li>• Comuni AERCA</li> <li>• Privati proprietari delle aree</li> <li>• Organizzazioni rappresentanti del mondo agricolo</li> <li>• Imprese agricole</li> <li>• WWF, soggetto gestore Riserva Ripa Bianca</li> </ul> <p>Inoltre, nella prospettiva della connessione tra Infrastruttura verde e il sistema dei parchi regionali, si potrebbero coinvolgere: gli altri comuni della Vallesina, la Comunità Montana dell'Esino-Frasassi (ente gestore del Parco della Gola della Rossa), il Gal Colli Esini, l'Ente Parco del Conero.</p>
<b>Ruolo del Comune di Jesi</b>	Promotore, coordinatore e sviluppatore del progetto
<b>Ruolo del Ministero IT</b>	Acquisizione e diffusione di best practice con riferimento ad interventi di mitigazione di opere infrastrutturali realizzate da soggetti quali Anas, Rete Ferroviaria Italiana, concessionarie autostradali, ecc.
<b>Fasi attuative e relativi tempi</b>	<p>Individuazione dei progetti già in corso e dei relativi attuatori</p> <p>Redazione Masterplan che comprende i territori dei comuni dell'AERCA</p> <p>Redazione progetto "Foresta urbana" relativa al territorio del Comune di Jesi</p> <p>Individuazione degli interventi per i diversi tipi di verde</p> <p>Attività di coordinamento tra i diversi attori coinvolti</p> <p>Individuazione di incentivi per i privati o altre forme di sostegno</p> <p>Tempi di realizzazione: 20 anni (2011-2031)</p>
<b>Interazione con interventi di scenario</b>	<p>Realizzazione delle aree di compensazione delle grandi opere infrastrutturali</p> <p>Riqualificazione della SP 76</p>
<b>Strumenti di pianificazione / programmazione di riferimento</b>	<p>Regione Marche, Piano Paesistico Ambientale Regionale approvato con DARC n. 197 del 3 novembre 1989</p> <p>Provincia di Ancona, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato con DEL.C.P. n. 117 del 28 luglio 2003, modificato con DEL.C.P. n. 192 del 18 dicembre 2008</p> <p>Provincia di Ancona, Programma Provinciale Attività Estrattive, approvato con DEL.C.P. n. 14 del 13 aprile 2005</p> <p>Comune di Jesi, Variante Generale al PRG (Delibera C.C. n. 227 del 19/12/2008 - pubblicazione sul BUR n. 2 del 15/01/2009; Delibera C.C. n. 140 del 26/06/2009 - pubblicazione sul BUR n. 78 del 20/08/2009)</p> <p>PRG e Piani Cave dei Comuni AERCA</p>

## 5.4 City Logistics

### *Stato di fatto*

La presenza dell'Interporto Marche offre la possibilità di affiancare alla funzione tipica di centro di scambio intermodale, orientato in particolare a gestire i flussi di merce di medio-lunga percorrenza, una serie di funzioni utili alla gestione dei flussi locali. In questo modo Interporto viene a rappresentare per Jesi il punto di congiunzione tra reti lunghe (intermodali, import/export, ecc.) e reti corte (distribuzione locale e logistica di distretto a supporto delle piccole produzioni locali).

L'ipotesi di progetto consiste nella realizzazione di una piattaforma di City Logistics all'interno dell'area interportuale, aggiungendo funzioni che consentano, con un modesto impiego di superficie operativa dell'interporto, di fornire servizi a supporto dell'economia locale e di limitare gli impatti ambientali sul territorio dell'Esino.

### *Scenario evolutivo*

La funzione di supporto alla distribuzione locale ha lo scopo di razionalizzare la consegna di merce destinata ad alimentare le attività commerciali (dettaglio e ingrosso) localizzate nelle aree urbane di Jesi e dei comuni dell'Esino. La razionalizzazione delle "prese e consegne" e dei giri di consegna si traduce in una riduzione del numero di mezzi impiegati con positivi effetti dal punto di vista ambientale.

La realizzazione dell'intervento, inquadrabile come misura di City Logistics, richiede uno studio di fattibilità ad hoc. In prima approssimazione, gli interventi ipotizzabili potrebbero comprendere: la localizzazione delle strutture fisiche dedicate alla movimentazione delle merci nell'area

Centro Direzionale dell'Interporto Marche (fonte Società Interporto)



dell'interporto; l'utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale (trazione eco-compatibile); la costituzione di una società partecipata dai corrieri e trasportatori locali, che garantisca prestazioni del servizio e costi coerenti con quelli dei competitori del settore; la definizione dei ruoli di Interporto Marche e delle amministrazioni coinvolte (in primis il Comune ma anche Provincia e Regione); l'assunzione di strumenti di regolamentazione degli accessi in città da parte della pubblica amministrazione, che incentivino il ricorso all'uso di veicoli a basso impatto ambientale, o che penalizzino l'uso di quelli a maggior impatto, supportando in tal modo il ricorso alla piattaforma localizzata all'interno dell'interporto.

#### *Obiettivi*

I principali obiettivi sottesi all'intervento previsto sono dunque sintetizzabili in: razionalizzazione del trasporto merci in ambito locale con diminuzione dell'impatto del traffico specie in area urbana; sostegno alla logistica delle imprese artigianali e industriali locali con ottimizzazione dei trasporti e riduzione dei costi.

In linea generale gli interventi di City Logistics si pongono la finalità di trovare delle soluzioni capaci di conciliare due obiettivi tra loro contrastanti e tra i quali esiste un potenziale trade-off: da una parte, la necessità di garantire un sistema di distribuzione merci efficiente e capace di rispondere alle richieste dei clienti; dall'altra, la volontà di porre delle limitazioni al traffico merci per minimizzarne l'impatto ambientale.

#### *Descrizione del progetto*

Una piattaforma a supporto della logistica urbana consente di pianificare al meglio i percorsi e i carichi della merce nel momento della consegna finale dalla piattaforma stessa all'area urbana, il cosiddetto "ultimo miglio". A tal fine, si utilizzano non solo veicoli a basso impatto ambientale, ma anche appositi software per ottimizzare i percorsi, riducendo le percorrenze complessive e il numero totale delle soste per la distribuzione. È necessario infatti che la piattaforma sia dotata di sistemi informativi e telematici efficienti supportati da reti satellitari che permettano di gestire in modo centralizzato gli ordini e lo scambio delle informazioni tra i diversi soggetti, di scegliere e ottimizzare i percorsi, le consegne, le flotte e i carichi, e, infine, di localizzare il posizionamento dei veicoli.

La piattaforma può incrementare i servizi offerti con l'introduzione della "reverse logistics" o "logistica di ritorno": si tratta del servizio di raccolta della merce o degli imballaggi che sfrutta i viaggi di ritorno dei veicoli, anche al fine di ridurre i viaggi a vuoto.

Oltre a svolgere queste funzioni, si può ipotizzare di offrire una varietà di servizi logistici e commerciali a valore aggiunto. I servizi aggiuntivi (quali, ad esempio, etichettatura e prezzatura, imballaggio, resi merce, consegne a domicilio, ecc.) fanno della piattaforma anche un luogo di stoccaggio e lavorazione della merce, così da offrire ai negozi situati nei centri storici, sempre alle prese con carenza di spazi, aree da adibire a magazzino.

Un progetto funzionante, seppur su scala differente e solamente orientato alla distribuzione urbana, è quello implementato all'interno dell'Interporto di Padova, operativo dal 2004 (progetto "Cityporto"): l'iniziativa è stata promossa dal Comune e dall'Interporto di Padova, in collaborazione con Provincia, Camera di Commercio ed A.P.S. Holding S.p.A. Nel caso di Jesi, contesto in cui la domanda è sicuramente inferiore, va previsto un piano industriale che contenga al suo interno il supporto alle attività logistiche di breve raggio delle imprese locali industriali e artigianali.

Per la distribuzione urbana il funzionamento è rappresentato in maniera semplificata in figura: gli operatori consegnano le merci nella piattaforma

logistica localizzata a ridosso della città (all'interno dell'Interporto); da qui partono i mezzi ecologici a metano per la distribuzione in centro.

#### Lo schema di funzionamento di Cityporto (fonte Interporto di Padova)



Il dimensionamento è da definire, in base agli esiti di necessari approfondimenti, ma entro il limite, indicativo, dei 2.500 mq complessivi per le funzioni di distribuzione locale tipo City Logistics. La soluzione dovrà essere compatibile con la dotazione di spazi all'interno dell'Interporto. Sul fronte dei veicoli a basso impatto ambientale, si può prevedere una dotazione di 4/5 furgoni.

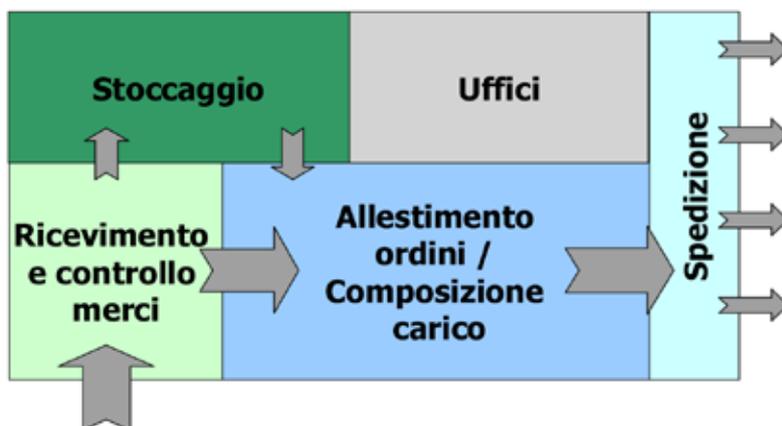
La piattaforma telematica di gestione della distribuzione e di tracciamento di veicoli e colli andrà sviluppata in funzione delle effettive necessità e sulla base di quanto emergerà dallo studio di fattibilità.

L'area di magazzino coperto potrà essere configurata secondo lo schema sotto riportato.

La facilità con cui la piattaforma può essere raggiunta dai vettori costituisce un requisito fondamentale per garantirne l'utilizzo. Essa, oltre ad essere localizzata in una posizione strategica a ridosso dell'area urbana, deve essere collegata con le autostrade, le tangenziali, le maggiori strade di scorrimento, i nodi aeroportuali e portuali, nonché le reti ferroviarie. In questo modo si garantisce l'integrazione con le reti lunghe.

Per questo sembra rilevante disporre della bretella di collegamento con via della Barchetta (SP 21) prevista nel progetto dell'Interporto (connessione con la viabilità ordinaria).

#### Un possibile layout del magazzino per la distribuzione urbana



### Costo complessivo e articolazione dei costi

La fase di investimento del progetto di distribuzione locale delle merci consta dei seguenti elementi: realizzazione di aree e di magazzini di stoccaggio delle merci, predisposizione di una piattaforma telematica di gestione della distribuzione e di tracciamento di veicoli e colli, acquisto di veicoli a bassa emissione.

Per la stima dei costi di investimento relativi alle opere da realizzare – aree e magazzini – si è fatto riferimento a fonti accreditate quali i prezziari che riportano dati sui costi parametrici di costruzione articolati per tipologie edilizie: per le aree è stata assunta una superficie di circa 2.000 mq e un costo parametrico di 85 euro/mq, relativo alla predisposizione di aree per lo stoccaggio delle merci comprensive di sottoservizi; per i magazzini è stata assunta una superficie di circa 500 mq e un costo parametrico di 470 euro/mq, relativo alla realizzazione di un capannone di classe 500 con altezza standard di 6,5 metri, copertura piana, finiture e dotazioni impiantistiche (impianto elettrico e di riscaldamento) ordinarie.

Ai costi di costruzione desunti dai prezziari è stata aggiunta una quota pari al 10%, sinteticamente rappresentativa dei costi di progettazione.

Per quanto concerne la stima dei costi di investimento relativi alle ulteriori dotazioni necessarie per dare avvio al servizio di City Logistics – sistema informativo e veicoli a basso impatto ambientale – si è fatto riferimento ai costi sostenuti in esperienze analoghe realizzate in tempi recenti o in corso di realizzazione.

Ai costi di investimento andrebbero aggiunti i costi necessari al reperimento dei terreni, attraverso acquisto o esproprio, su cui realizzare le opere edili. Tuttavia, dato che il progetto si svilupperebbe all'interno degli spazi gestiti dall'Interporto Marche, tale componente non è stata considerata. La tabella che segue riporta l'insieme dei costi di investimento stimati per il progetto, che complessivamente risultano pari a circa 685 mila euro.

### Investimenti per City Logistics

#### City logistics: Piattaforme di distretto

Descrizione degli interventi	Quantificazione di massima	Stima dei costi parametrici (euro / u.m.)	Stima dell'investimento (euro)
Realizzazione di aree di stoccaggio delle merci da redistribuire agli esercizi commerciali locali	mq 2.000	85	170.000
Realizzazione di magazzini di stoccaggio delle merci da redistribuire agli esercizi commerciali locali	mq 500	470	235.000
Piattaforma telematica di gestione della distribuzione e di tracciamento di veicoli e colli	n. 1	30.000	30.000
Acquisto di veicoli a basso impatto ambientale	n. 5	50.000	250.000
<b>Investimento complessivo</b>			<b>685.000</b>

Espropri

Non necessari se gli impianti verranno localizzati all'interno dell'Interporto

### Fondi / Fonti di finanziamento

Il POR prevede il finanziamento di piattaforme logistiche complementari all'Interporto, la cui realizzazione, in un disegno di logistica regionale, è di iniziativa pubblica e la cui gestione è privata. L'obiettivo principale dei finanziamenti POR è la messa in rete anche dal punto di vista informatico delle diverse piattaforme logistiche.

<b>Promotore del progetto</b>	Comune di Jesi, Interporto Marche, Regione Marche
<b>Sviluppatore del progetto</b>	Interporto Marche
<b>Stakeholder: soggetti principali da coinvolgere e ruolo</b>	<p>Per l'attivazione del progetto è utile e raccomandabile il coinvolgimento delle istituzioni (Ministero, Regione, Provincia, Comuni), dell'Interporto, delle associazioni di categoria. Il coordinamento sarà da attribuire a Interporto Marche Spa, in particolar modo per i contatti con operatori logistici e corrieri attivi localmente. Il soggetto pubblico dovrà favorire l'infrastrutturazione telematica e promuovere l'insediamento di aziende che abbiano nell'attività principale un elevato tasso di specializzazione logistica.</p> <p>Il soggetto pubblico attuatore potrà prevedere, per il periodo di investimento iniziale, un supporto finanziario alle imprese che garantiscano determinati flussi logistici e livelli occupazionali adeguati.</p> <p>È necessaria la partecipazione privata di soggetti imprenditoriali già operanti sul mercato locale del trasporto e della logistica, rappresentanti dei commercianti e dei consumatori e associazioni di categoria. Il fine è formare un modello partecipativo di gestione il più ampio possibile. Il contesto locale è in particolare caratterizzato da un elevato livello di imprenditorialità e professionalità nell'ambito del trasporto e della distribuzione delle merci; tali competenze, debitamente supportate e incentivate da azioni della Pubblica Amministrazione, possono rappresentare un fattore chiave di successo.</p>
<b>Ruolo del Comune di Jesi</b>	Promotore del progetto e supporto nello sviluppo del progetto a Interporto Marche. Coordinamento tra soggetti coinvolti e attivazione tavolo di concertazione con le categorie interessate.
<b>Ruolo del Ministero IT</b>	Supporto
<b>Fasi attuative e relativi tempi</b>	Studio di fattibilità che includa l'analisi di domanda e di servizi logistici richiesti a livello locale. Definizione modalità di esecuzione del servizio, possibilità di partecipazione pubblico – privata. Progettazione definitiva (inclusi contratti tra distributori e soggetto/i assegnatari) Avviamento (fase pilota e ampliamento graduale).
<b>Interazione tra interventi di scenario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Completamento dell'Interporto Marche</li> <li>• Connessione con la viabilità esistente, completamento svincolo su SS 76.</li> </ul>

## 5.5 Territorial Center

### *Stato di fatto e scenari evolutivi per la governance territoriale*

Nel territorio investito dal “Progetto Snodo” insistono o stanno sorgendo, per effetto di una abbondante progettualità pubblica, infrastrutture (stradali, ferroviarie, aeroportuali, logistiche, informatiche), attrezzature di livello generale, espansioni di aree industriali, aree verdi, modalità innovative di trasporto pubblico locale e di trasporto merci, ecc. Ne emerge un territorio che sta cercando di costruire relazioni tra dotazioni esistenti e progetti in atto, e dare un quadro di senso a processi di trasformazione che seguono logiche diverse e non solo locali. Un territorio che non è il semplice accostarsi di più centri e che non può essere descritto attraverso la riproposizione di geografie consuete (Ancona e la sua area vasta per esempio).

Stiamo assistendo alla formazione di un nuovo sistema urbano che rappresenta una forte potenzialità per lo sviluppo dell'intera regione Marche.

Questa potenzialità, se non efficacemente pilotata da una consapevole strategia di *governance*, rischia di prefigurare uno scenario drammatico, in termini di saturazione e di progressivo intasamento degli spazi ancora liberi (il modello “Shanghai”, nel senso di uno sviluppo indifferente al contesto).

Vi è tuttavia un altro scenario possibile, che è quello basato sulla messa a punto di una strategia di qualificazione delle dotazioni esistenti e sull'incremento e cura della qualità ambientale e paesaggistica (il modello “Ruhr”, nel senso di una convivenza tra sviluppo economico e riqualificazione dei patrimoni naturali e culturali esistenti). Questo modello è nella possibilità del sistema locale, per la disponibilità di risorse presenti, per consapevolezza degli attori, per iniziative in atto coerenti con esso.

Ma la Ruhr è anche un riferimento per la modalità di *governance* di un territorio complesso, questa regione rappresentandosi oggi come una unica grande città, un unico sistema urbano fatto di diverse polarità. Un nodo da affrontare per il Progetto Snodo, infatti, è l'assenza di una struttura istituzionale, di un soggetto di governo che sia in grado di agire al livello del sistema di relazioni che si stanno profilando.

La soluzione non può essere la creazione di un qualche nuovo ente territoriale (il destino delle città metropolitane dimostra che qualsiasi tentativo di agire al livello dell'ordinamento delle autonomie locali è destinato al fallimento), ma non può neppure essere la riproposizione di già sperimentate forme di coordinamento stabili tra Comuni riconosciute sulla base di una comune appartenenza territoriale (comprensori, circondari, aree vaste, ecc.), costruite sull'ipotesi che prima occorra stabilire l'ambito di riferimento del coordinamento (il perimetro dei Comuni che ne fanno parte) e successivamente vadano identificati i problemi da affrontare.

Questa seconda ipotesi sarebbe fallace per due ragioni. La prima è che essa disconosce la natura dei nuovi problemi di governo dei sistemi territoriali, che non hanno una base territoriale definita ma che si definiscono come incrocio dell'azione di più soggetti, di diversa natura (istituzionali, economici, sociali, tecnici, ecc.) e posti a diversi livelli (locale, regionale, nazionale, europeo). Sono infatti i tipici problemi di quella che si è soliti chiamare "multi-level governance" che si identificano con filiere decisionali anche molto complesse. La seconda ragione è che si dispone di una aggregazione di soggetti che rischia di essere inadeguata perché costruita a monte della identificazione dei problemi da trattare. Inadeguata, sia in termini di tipologia di soggetti coinvolti (le sole amministrazioni pubbliche non garantiscono la possibilità di aggredire adeguatamente problemi che non dipendono solo da loro), sia perché l'adesione al coordinamento rappresenta spesso una posta più importante che la capacità di trattamento dei problemi che il coordinamento dovrebbe affrontare. In altre parole, attori di un solo tipo, non necessariamente adeguati rispetto ai problemi più interessati all'autorappresentazione che all'efficacia della loro azione.

Occorre dunque definire una modalità di governance fortemente sperimentale. La sfida che abbiamo di fronte è come determinare una modalità di governo delle politiche di sviluppo per questo territorio adeguata alla complessità che esso manifesta. Il Territorial Center può essere una risposta a questa sfida.

#### *Obiettivi*

Il Territorial Center è un forum degli attori locali per l'elaborazione di strategie di sviluppo di Jesi e del suo territorio, considerando come suo ambito di azioni prioritario quello della media-bassa Vallesina. Esso incoraggia la creazione di una comunità di attori che abbia come missione quella di riflettere efficacemente sul futuro del sistema locale.

Nel perseguimento di detto obiettivo, il Territorial Center si propone di divenire una struttura di aggregazione stabile dell'insieme dei soggetti, pubblici e privati, che intendono contribuire all'elaborazione degli indirizzi della pianificazione strategica del territorio. A tal fine, si configura dunque come uno strumento utile a: definire una strategia di sviluppo per la Piastra logistica verde dell'Italia centrale, favorendo la cooperazione su progetti a scala territoriale; realizzare iniziative volte a creare e rafforzare reti di relazioni con realtà nazionali e internazionali attive su missioni analoghe, in modo da coinvolgerle come partner di iniziative congiunte; svolgere attività di ricerca e di formazione sui temi delle politiche urbane e territoriali; promuovere comunicazione pubblica e disseminazione sui temi delle politiche territoriali.

#### *Descrizione del progetto*

L'idea del Territorial Center nasce da iniziative, ormai numerose anche in Italia, di strutture che si occupano principalmente di comunicazione pubblica sui progetti e sulle politiche per le città: mostre permanenti, esposizioni temporanee, attività di formazione, ecc.. Spesso, tali iniziative servono ad istruire un filone parallelo di attività orientato ad alimentare la discussione tra gli attori e una riflessione strategica sul futuro della città, e a far maturare le condizioni per un confronto pubblico consapevole sulle decisioni di trasformazione facendo emergere posizioni argomentate, perfino a costruire coalizioni di attori.

Gli esempi virtuosi di strutture analoghe sono infatti quelli che provano a far interagire la dimensione orientata alla informazione – comunicazione – discussione pubblica sui progetti con quella più chiaramente concertativa. Si pensi agli esempi ormai classici degli Urban center negli Stati

Uniti, le cui attività si pongono all'incrocio tra *education* e *advocacy*, tra lo sviluppo della capacità di confronto trasparente sui progetti, basato su disponibilità e accessibilità delle informazioni, e loro trattamento non tecnico, elaborazione di posizioni condivise sui progetti e costruzione/rafforzamento dei partenariati di progetto.

### Schema di funzionamento dello SPUR

**San Francisco Planning and Urban Research Association**  
 Fondata nel: 1960  
 Staff: 3 (Executive Director, Programs Director, Segretaria)  
 Soci: circa 1500  
 Finanziamento: quote associative, contributi da fondazioni



Il Territorial Center potrebbe dunque articolare il proprio programma di attività su queste due dimensioni.

1. Attività di riflessione strategica sullo sviluppo del territorio:
  - sede di discussione e confronto pubblico per i progetti e le politiche strategiche di ambito territoriale;
  - iniziative volte a creare e rafforzare reti di relazioni con realtà nazionali ed internazionali attive su missioni analoghe, in modo da coinvolgerle come partner di progetti congiunti.
2. Attività di formazione e informazione:
  - promozione e organizzazione di convegni, mostre, cicli di seminari, conferenze aventi contenuto divulgativo o scientifico anche verso il pubblico dei non addetti;
  - organizzazione di corsi di formazione, seminari, occasioni di incontro per lo scambio di informazioni e momenti di tutoring;
  - creazione e gestione di un archivio con la documentazione (in forma scritta ed in forma grafica e visiva) relativa ai progetti di trasformazione in atto.

Lo sviluppo di questi due filoni di attività potrebbe avvenire in maniera incrementale.

In una fase ancora successiva, una volta messe a regime le attività ipotizzate e opportunamente ampliate le risorse interne, il Territorial Center potrebbe cominciare a svolgere anche compiti di supporto tecnico agli attori delle trasformazioni territoriali, in veste di agenzia tecnica d'area:

attività orientate alla costruzione delle condizioni di fattibilità di progetti (ricerca di partner, fund raising, predisposizione e mantenimento di un portafoglio progettuale per intercettare risorse finanziarie aggiuntive); valutazione dei progetti promossi da operatori e suggerimento di eventuali modifiche e integrazioni, secondo una prospettiva che mette a fuoco anche la qualità della progettazione; messa a disposizione degli attori di competenze di project management per interventi complessi; organizzazione di corsi di formazione sui temi delle politiche territoriali.

Per quanto riguarda promotori e partecipanti il Territorial Center potrebbe essere promosso da istituzioni pubbliche, autonomie funzionali e organizzazioni degli interessi. Costituito un gruppo iniziale di fondatori, vi si potrebbero nel tempo aggregare altri soci intenzionati a contribuire alle attività (associazioni, altri enti territoriali, singoli operatori). Occorre anche che il Territorial Center sia in grado di mobilitare un'arena di attori a geometria variabile, a seconda dei temi trattati, delle problematiche da affrontare e degli stakeholder di volta in volta coinvolti.

Potrebbe costituirsi come fondazione di partecipazione, una forma giuridica ormai ampiamente sperimentata in Italia, che coniuga la solidità di una fondazione con l'elasticità e la volontarietà propria di una associazione, già sperimentata per altro nel caso dell'Urban center di Pesaro, ai cui caratteri essenziali si fa riferimento di seguito.

Gli organi societari sono costituiti da un Consiglio di amministrazione, un Presidente, un Direttore, l'assemblea dei soci ed un revisore dei conti. La Assemblea è costituita dai soci fondatori e dagli altri soci partecipanti (Partecipanti donatori e Partecipanti aderenti).

Al momento non è possibile ipotizzare una sede specifica. È possibile però richiamarne almeno due i requisiti essenziali: oltre alla disponibilità di spazi adeguati per le attività espositive e per gli incontri pubblici, la sede dovrebbe rappresentare un elemento di riconoscibilità, in termini di rappresentatività e/o di prossimità rispetto agli ambiti in cui stanno maturando le trasformazioni.

#### *Costo complessivo e articolazione dei costi*

Definire una dettagliata articolazione dei costi del Territorial Center è in questa fase assai arduo. Si possono tuttavia fornire alcune prime indicazioni sull'ammontare dei costi di avvio e di gestione della struttura.

I costi di avvio sono quelli che si riferiscono alle spese per la costituzione della società o della fondazione, i costi per un'eventuale acquisizione di una sede (nel caso in cui non si pensasse alla locazione o all'utilizzo di locali già di proprietà del Comune), i costi relativi all'arredo della sede ed alla sua infrastrutturazione telematica ed infine i costi iniziali di promozione e comunicazione.

I costi legali e tributari per la costituzione della società o della fondazione possono essere ricondotti alle spese per la redazione dei documenti sociali (atto costitutivo e statuto), per la registrazione degli atti e per la richiesta dei dati anagrafici di natura fiscale. Tali costi si possono sommariamente stimare in circa 3.000 euro, oltre ovviamente alla definizione di un capitale sociale o di un fondo di dotazione a carico dei soci fondatori, sotto forma di denaro, immobili o diritti, il cui ammontare complessivo può essere indicato in circa 200.000 euro.

I costi per l'eventuale acquisizione di una sede di circa 200 mq in aree semicentrali del Comune di Jesi possono essere stimati parametricamente in 1.625 euro/mq, che conducono ad un costo complessivo pari a circa 325.000 euro. Per la stima di tali costi è stato fatto riferimento al mercato immobiliare locale di Jesi, in particolare per quanto concerne le destinazioni a terziario di tipo direzionale (uffici). Tali costi verrebbero

meno nel caso si decidesse di prendere dei locali in affitto o di utilizzare spazi di proprietà di alcuni dei soci fondatori, che potrebbero così fornire il relativo apporto alla costituzione della fondazione.

Il costo degli arredi non pare, in prima ipotesi, elevato, essendo necessari per il funzionamento del Territorial Center solo quelli strettamente funzionali all'operatività delle tre persone che stabilmente vi lavoreranno: il presidente, il direttore, il responsabile della segreteria. Una soluzione ragionevole potrebbe essere quella di chiedere ad un'azienda locale di sostenere il Territorial Center mediante la fornitura degli arredi. Una stima preliminare potrebbe aggirarsi su un valore parametrico di circa 70 euro/mq, pari a 14.000 euro complessivi.

Oltre al costo per gli arredi occorre tenere in considerazione il costo da sostenere per l'acquisizione degli strumenti informatici di base (personal computer o notebook con i relativi software e stampante), che in prima istanza possono essere stimati in circa 4.500 euro.

Un discorso a parte meritano invece i costi di infrastrutturazione telematica, soprattutto nel caso in cui il Territorial Center decidesse di spingersi molto nelle modalità di rappresentazione dei progetti in atto (rendering, proiezione di modelli tridimensionali, touch-screens, connettività wi-fi dei locali, video al plasma, laboratorio di simulazione ambientale). In tal caso i relativi costi potrebbero ammontare a circa 15.000 euro.

Tra i costi di promozione e comunicazione figurano quelli della costruzione del sito web e quelli direttamente finalizzati alla sua pubblicizzazione: logo, redazione e diffusione di brochure informative. Tali costi sono stimati in euro 30.000.

I costi di gestione si riferiscono soprattutto ai costi del personale (presidente, direttore, segreteria), e a quelli delle utenze.

Il costo annuo complessivo relativo alle collaborazioni professionali è stimato in 120.000 euro.

Il personale di segreteria potrebbe essere ridotto ad una sola persona. La sua funzione sarebbe soprattutto quella di assistere il presidente ed il direttore e di collaborare nelle attività di cui dovranno farsi carico.

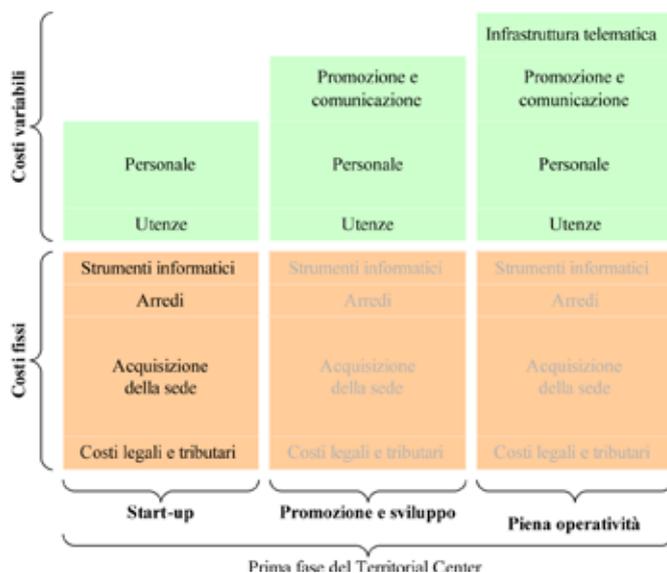
Ai costi sopra indicati devono essere aggiunti ulteriori 5.000 euro relativi al compenso da attribuire al revisore dei conti.

Gli schemi che seguono si propongono di rappresentare la progressione dei costi, distinti in fissi e variabili, nella prima fase del Territorial Center. In particolare sono state individuate tre fasi specifiche: nella fase definita di start-up, al fine di garantire un primo nucleo di operatività, tra i costi variabili si prevedono solo quelli relativi alle utenze e al personale; successivamente si prevede il passaggio ad una fase di sviluppo del Territorial Center, durante la quale tra i costi variabili occorre sostenere, almeno in parte, quelli relativi ad attività di promozione e comunicazione; infine, si prevede di dare piena operatività al Territorial Center attraverso le dotazioni relative all'infrastrutturazione telematica e il sostenimento dei relativi costi.

#### *Fondi / Fonti di finanziamento*

Il Territorial Center si potrebbe finanziare seguendo due modalità. In primo luogo il direttore generale potrebbe promuovere un'attività di fund-raising rivolta agli operatori privati e pubblici operanti nel territorio. I contributi si sostanzierebbero in donazioni (anche in natura tipo arredi e attrezzature per la fase di start-up) o in quote associative di privati. In secondo luogo, il Territorial Center potrebbe fornire, a pagamento, ai Comuni servizi di formazione, di supporto nella progettazione di opere e infrastrutture di rilevanza territoriale e nella partecipazione a bandi regionali, nazionali e comunitari per l'assegnazione di contributi.

### Costi prima fase Territorial Center



<b>Costi complessivi</b>	<b>475.500 €</b>	<b>505.500 €</b>	<b>520.500 €</b>
<b>Costi variabili totali</b>	<b>129.000 €</b>	<b>159.000 €</b>	<b>174.000 €</b>
Costi variabili	120.000 €	120.000 €	120.000 €
	9.000 €	9.000 €	9.000 €
		30.000 €	30.000 €
<b>Costi fissi totali</b>	<b>346.500 €</b>	<b>346.500 €</b>	<b>346.500 €</b>
Costi fissi	4.500 €	4.500 €	4.500 €
	14.000 €	14.000 €	14.000 €
	325.000 €	325.000 €	325.000 €
	3.000 €	3.000 €	3.000 €

<b>Promotore del progetto</b>	Comune di Jesi Il Comune di Ancona si è dichiarato interessato all'iniziativa
<b>Sviluppatore del progetto</b>	Comune di Jesi, in partnership con gli altri attori che potrebbero candidarsi al ruolo di fondatori
<b>Stakeholder: soggetti principali da coinvolgere</b>	Comuni Aerca, Regione Marche, Provincia di Ancona, Camera di Commercio di Ancona, Università Politecnica delle Marche, Fondazione Colocci, organizzazioni degli interessi
<b>Ruolo del Comune di Jesi</b>	Promotore iniziale del progetto, al Comune di Jesi spetterà il compito nella fase di avvio dell'intervento, di aggregare altri attori interessati e costituire il nucleo iniziale dei fondatori.
<b>Ruolo del Ministero IT</b>	Il progetto potrebbe avvalersi del sostegno del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti su almeno tre fronti: <ul style="list-style-type: none"> <li>• in qualità di co-finanziatore di parti dell'operazione (copertura dei costi di attrezzatura dei locali e di promozione/comunicazione);</li> <li>• in qualità di sponsor dell'iniziativa, inserendo il Territorial Center tra le best practice nel campo della governance territoriale promosse dal Ministero e contribuendo a garantirgli una adeguata visibilità nell'arena nazionale e internazionale;</li> <li>• in qualità di networker, lavorando all'ispessimento del sistema di governance attivo attorno al Territorial Center e presidiando in particolare le connessioni ai livelli decisionali più elevati, come solo una Amministrazione centrale può fare.</li> </ul>
<b>Fasi attuative e relativi tempi</b>	Fasi ravvicinate che potrebbero fungere da start-up dell'iniziativa: <ul style="list-style-type: none"> <li>• proseguimento delle attività di natura partenariale, organizzazione di occasioni di confronto tra gli attori</li> <li>• stipula di un protocollo di intesa tra i soggetti per la implementazione della Piattaforma logistica verde dell'Italia centrale</li> <li>• definizione della struttura partenariale di avvio (soci fondatori)</li> <li>• individuazione della persona cui affidare in prospettiva il ruolo di direttore del Territorial Center</li> <li>• preparazione e svolgimento evento di lancio del Territorial Center</li> <li>• costituzione della Fondazione Territorial Center</li> <li>• scelta e nomina del Presidente, nomina del Direttore</li> <li>• individuazione della sede, suo allestimento</li> <li>• avvio delle attività di comunicazione pubblica</li> <li>• programmazione attività a regime del Territorial Center</li> </ul>
<b>Interazione tra interventi di scenario</b>	Il Territorial Center, per le sue caratteristiche di progetto per la <i>governance</i> territoriale, è in connessione con tutti gli altri progetti del Programma operativo.

## 5.6 Stima dei costi e valutazione della sostenibilità

I cinque progetti sono stati sottoposti ad una prima valutazione considerando la dimensione finanziaria dell'intervento e la sostenibilità territoriale. La valutazione finanziaria, come si è visto, fa riferimento sia ai costi di investimento (di seguito riassunti), sia a quelli di gestione. La valutazione di sostenibilità territoriale, fornita qui in forma sintetica, si basa su un'analisi di impatto che considera quattro dimensioni: capitale economico, naturale, sociale e umano.

### ***Messa in sicurezza e riqualificazione della SS 76***

#### *Stima dei costi investimento*

61.107.650 di euro

#### *Sintesi della valutazione di sostenibilità*

Gli effetti negativi sulla componente naturale (consumo di suolo e conservazione del patrimonio naturale) possono essere mitigati e compensati in ragione delle scelte progettuali raccomandate:

1. dimensionamento della piattaforma stradale, minimizzando il consumo di suolo;
2. impiego di materiali e tecnologie che riducano gli impatti ambientali e i consumi energetici (asfalto fono catalitico, recupero di energia mediante impiego di barriere antirumore allestite con pannelli fotovoltaici o inserimento membrane piezoelettriche sotto asfalto);
3. sviluppo di tecnologie soft per la regolazione dei flussi: informazioni ai conducenti (situazioni di emergenza), controllo velocità (tutor).

La valutazione di sostenibilità, in presenza di tali opzioni risulta positiva anche per effetto dei benefici generati dall'intervento in termini di messa in sicurezza dell'infrastruttura.

### ***Centro intermodale passeggeri di Jesi***

#### *Stima dei costi investimento*

2.010.330<sup>17</sup> di euro (al netto del valore dell'area)

#### *Sintesi della valutazione di sostenibilità*

L'implementazione del progetto del Centro interscambio di Jesi potrebbe avere un impatto positivo sul capitale economico, sociale ed umano del territorio esino.

Per contenere l'impatto sul capitale naturale vanno rispettate le indicazioni progettuali suggerite:

- ridurre il consumo di suolo dando priorità alla riqualificazione di suoli già urbanizzati e densificando il tessuto urbano consolidato;
- impiegare tecniche e materiali ecocompatibili (sistemi di illuminazione e riscaldamento che riducono i consumi e sfruttano energie rinnovabili);

<sup>17</sup> valore corrispondente allo sviluppo massimo dell'impianto (5.000 m<sup>2</sup>)

- riqualificare il tessuto urbano migliorando le funzioni pubbliche e il potenziale attrattivo della città.

Nel suo insieme l'intervento avrebbe un effetto positivo orientando la mobilità verso modalità di trasporto sostenibili, spingendo verso l'utilizzo di mezzi di trasporto più sostenibili.

### **Infrastruttura verde**

#### *Stima dei costi investimento*

Da 15,542 a 28,903 milioni di cui: naturalità esistente da riqualificare 7,802 – 17,303 milioni di euro, realizzazione di aree boscate ex novo 6,742 – 11,603 milioni di euro

#### *Sintesi della valutazione di sostenibilità*

Il progetto è considerato "sostenibile" in senso generale in quanto gli impatti risultano positivi su almeno tre dei quattro capitali: naturale, sociale e umano. Il punto di maggiore criticità è rappresentato dalla sostenibilità economica (costi di investimento e gestione). Tuttavia il progetto presenta una articolazione in fasi che ne consentirebbe nell'arco temporale (di lungo periodo) di recuperare le risorse necessarie alla sua implementazione. Ciò anche in ragione di meccanismi perequativi derivanti dall'inserimento di nuove infrastrutture nell'area.

### **City Logistics**

#### *Stima dei costi investimento*

685.000 di euro

#### *Sintesi della valutazione di sostenibilità*

A livello territoriale, il fatto che la piattaforma di City Logistics venga realizzata nell'area dell'Interporto, senza compromissione di altro suolo, riducendo gli impatti negativi sulla componente ambientale, costituisce importante fattore da tenere in considerazione. Si tratta di un progetto con impatto positivo sul capitale economico, sociale ed umano del territorio esino. L'impatto sul capitale naturale è pressoché neutrale fatta eccezione per la bretella di collegamento dell'Interporto con via della Barchetta, cioè la SP 21. La realizzazione di questa via "interna" di accesso all'Interporto migliora l'integrazione dell'infrastruttura interporto con il sistema cittadino ma, benchè di limitata estensione, essa comporta un consumo di suolo aggiuntivo.

### **Territorial Center**

#### *Costi di avvio*

346.500 di euro

#### *Costi annui di gestione*

Da 129.000 a 174.000 (inclusa comunicazione e infrastruttura telematica)

#### *Sintesi della valutazione di sostenibilità*

Il progetto Territorial Center, per sua natura, è un intervento che dovrebbe generare effetti positivi sull'ambiente. Come promotore di una strategia sovra-locale di incremento e cura della qualità ambientale e paesaggistica, esso dovrebbe dare vita ad una vera e propria cabina di regia per il controllo dell'attuazione dei progetti e per l'elaborazione di azioni di compensazione.

Più determinante sarà l'impatto su altre dimensioni della sostenibilità, quale il capitale sociale e il capitale umano, considerando soprattutto la sua potenzialità di realizzare e rafforzare reti di relazioni fra enti e attori diversi.

Il Territorial Center permetterà inoltre di favorire la produzione culturale e la formazione, elementi che possono generare uno specifico know-how territoriale. Ciò avrà delle ricadute molto positive sul capitale umano e sulla qualità della vita dei cittadini.

## 6. Prospettive

I cinque progetti considerati delineano una immagine di riferimento che è stata definita “la piattaforma logistica verde dell’Italia centrale”. Si tratta di una visione al futuro, di un possibile e auspicabile approdo del Progetto Snodo, di una configurazione del territorio nel caso in cui la strategia delineata fosse efficacemente perseguita.

Gli scenari indicano invece il percorso da intraprendere (le mosse da compiere, ma anche i rischi e le minacce da evitare) nella prospettiva indicata dalla visione. Gli scenari sono dispositivi che aprono delle possibilità di azione, non delineano una road-map certa, ma invitano ad un viaggio di esplorazione, mettendo anche in guardia dai pericoli che si possono incontrare lungo il tragitto. Per questo, sono articolati secondo due sequenze. La prima è quella del “peggioramento”: cosa si può temere accada se determinati processi critici (in atto o potenziali) continuassero o prendessero corpo; questa sequenza segnala dunque gli aspetti da tenere sotto controllo, illumina i segnali di pericolo. La seconda sequenza è quella del “miglioramento”: cosa è desiderabile accada, cosa è opportuno fare, le condizioni da costruire per muoversi nella direzione auspicata dalla visione.

Numerose immagini si sono depositate sul territorio della Vallesina nel corso di un ciclo ormai lungo di politiche, piani e progetti.

Se il Piano territoriale regionale definiva quest’area come “Corridoio Esino”, il Progetto Sistema invitava già a riguardarlo come “Parco delle attività”, proponendo di superarne la connotazione funzionalista, di piattaforma a servizio di flussi e deposito di infrastrutture locali come segmenti di collegamenti di scala più ampia, per cogliere, oltre alla centralità del fiume e della valle che esso disegna, la trama reticolare delle relazioni, la natura diversificata delle attività, dei modelli insediativi e delle forme di abitabilità. Secondo la chiave interpretativa sottesa a questa immagine, la parola “parco” sottolineava la presenza decisiva di elementi naturali e di spazi aperti dilatati, mentre il richiamo alla nozione di “attività” indicava la pluralità delle pratiche ed usi connessi al territorio (produzioni di beni e servizi, flussi di merci e persone, insieme a fruizione turistica e loisir, disponibilità di paesaggi e beni ambientali, risorse storiche e della cultura materiale).

Il Progetto Snodo giunge a proporre, come visione al futuro, quella di “piattaforma logistica verde dell’Italia centrale”. Approfondendo analisi e interpretazione delle trasformazioni e dei progetti in corso nella bassa Vallesina, essa costituisce una rielaborazione di quella precedente, interrogandosi nello specifico su come elaborare una idea compiuta di Parco delle attività nella parte della valle più intensamente utilizzata come deposito di infrastrutture e spazi della produzione.

Con questa immagine il Progetto snodo rende manifesta l'intenzione di affrontare congiuntamente tre sfide:

- mettere a sistema i progetti che stentano a trovare le necessarie sinergie, a cominciare da quelli che costituiscono la piattaforma vera e propria: porto-interporto-aeroporto-scalo merci;
- disegnare una struttura di governance per un territorio dove insistono molteplici attori coinvolti nei tanti progetti, che dunque sollecita qualche forma di coordinamento delle decisioni;
- rendere sostenibile il funzionamento della nuova piattaforma multimodale per le merci, trasformando gli interventi di mitigazione in opportunità per la valorizzazione del territorio, con la persistenza e lo sviluppo delle altre economie locali.

La prospettiva della piattaforma logistica verde non si dà naturalmente. Essa infatti non è l'esito di un andamento tendenziale. Benché sia nelle possibilità del sistema locale essa sollecita innovazione, benché si basi su risorse disponibili chiede di contrastare fenomeni e tendenze negativi. Rendere la piattaforma esina "verde" (con la carica di significati che questo aggettivo ha oggi) comporta, da un lato, cominciare a fare dei passi nella direzione indicata e, dall'altro, trattare efficacemente criticità presenti e di prospettiva.

*Criticità.* La situazione attuale dell'area, per le dinamiche economiche e i processi di trasformazione territoriale, delinea un quadro preoccupante. Dal punto di vista economico, se l'evoluzione del sistema industriale regionale e la pesante crisi che le Marche stanno sopportando (è in atto una evidente moria nel terziario di imprese artigiane e piccole industrie che forniscono componenti) porteranno a una ulteriore "dematerializzazione" della produzione, la riduzione della domanda di trasporti e, soprattutto, l'incidenza del loro costo sulla competitività delle imprese potrebbero rendere superflue per lo sviluppo locale nuove infrastrutture fisiche. Dal punto di vista dei processi di trasformazione territoriale, è significativa una recente ricerca della Regione Marche<sup>18</sup> che ha calcolato il consumo di suolo tra il 1954 e il 2007 nelle 11 "Aree urbane funzionali" (FUA) in cui è stato suddiviso il territorio regionale. I risultati segnalano una crescita molto consistente: l'area urbanizzata della regione al 2007 è 4,2 volte quella del 1954. Jesi, pur presentando dinamiche di consumo di suolo meno consistenti rispetto ad altri capoluoghi delle FUA, risente della crescita di alcuni comuni prossimi, tra cui Monsano, Monteroberto, Castelbellino, per cui complessivamente la FUA di Jesi vede aumentare di 3,8 volte la superficie urbanizzata.

Lo scenario che emerge considerando assieme la riorganizzazione dei processi produttivi e la perdurante espansione dell'edificato è dunque molto preoccupante. Il risultato sarebbe quello di aver realizzato "cattedrali nel deserto" in un territorio sempre più intasato.

Verso uno scenario di questo tipo spingono dinamiche che solo in parte possono essere ri-orientate dalle politiche locali: è evidente, infatti, che la trasformazione degli assetti produttivi costituisce una variabile indipendente. Tuttavia, alcune mosse sono possibili, non solo come rimedio ma anche come costruzione di una praticabile traiettoria di sviluppo.

*Opportunità.* Un diverso, possibile scenario, entro il quale si colloca evidentemente l'immagine della piattaforma logistica verde dell'Italia centrale, è basato sulla messa a punto di una strategia di qualificazione delle dotazioni esistenti e sulla valorizzazione e cura della qualità ambientale e paesaggistica. Si tratta di uno scenario che richiama il

<sup>18</sup> Regione Marche-Assessorato alla tutela e risanamento ambientale, *Ambiente e consumo di suolo nelle Aree urbane funzionali delle Marche*, settembre 2009.

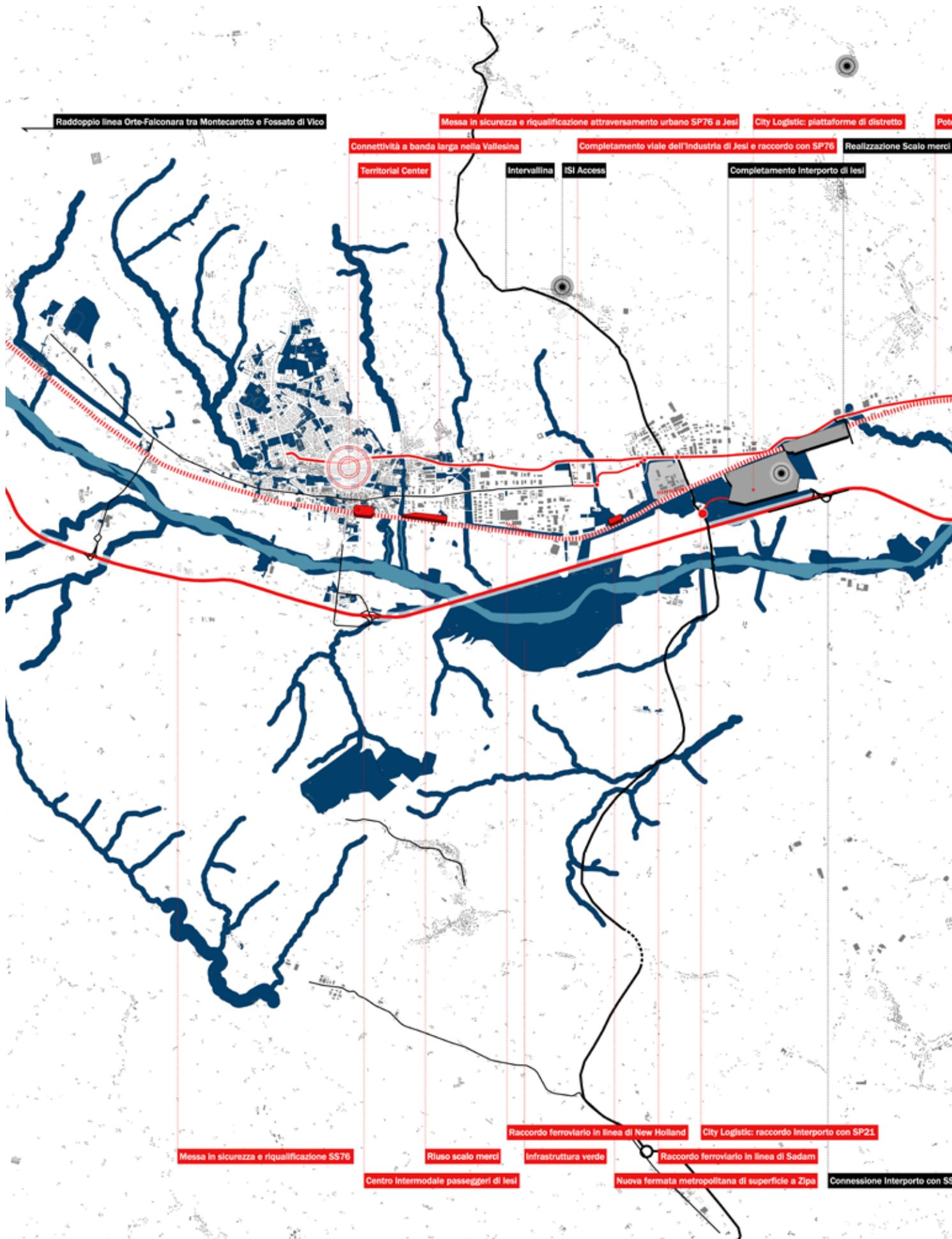
“modello Ruhr”, ossia l’esperienza di un territorio segnato da fenomeni ben più drammatici di quelli che caratterizzano la Vallesina (pesante dismissione industriale, estese aree da bonificare) che ha saputo darsi una prospettiva nuova, capace di far convivere sviluppo economico e riqualificazione dei patrimoni naturali e culturali esistenti.

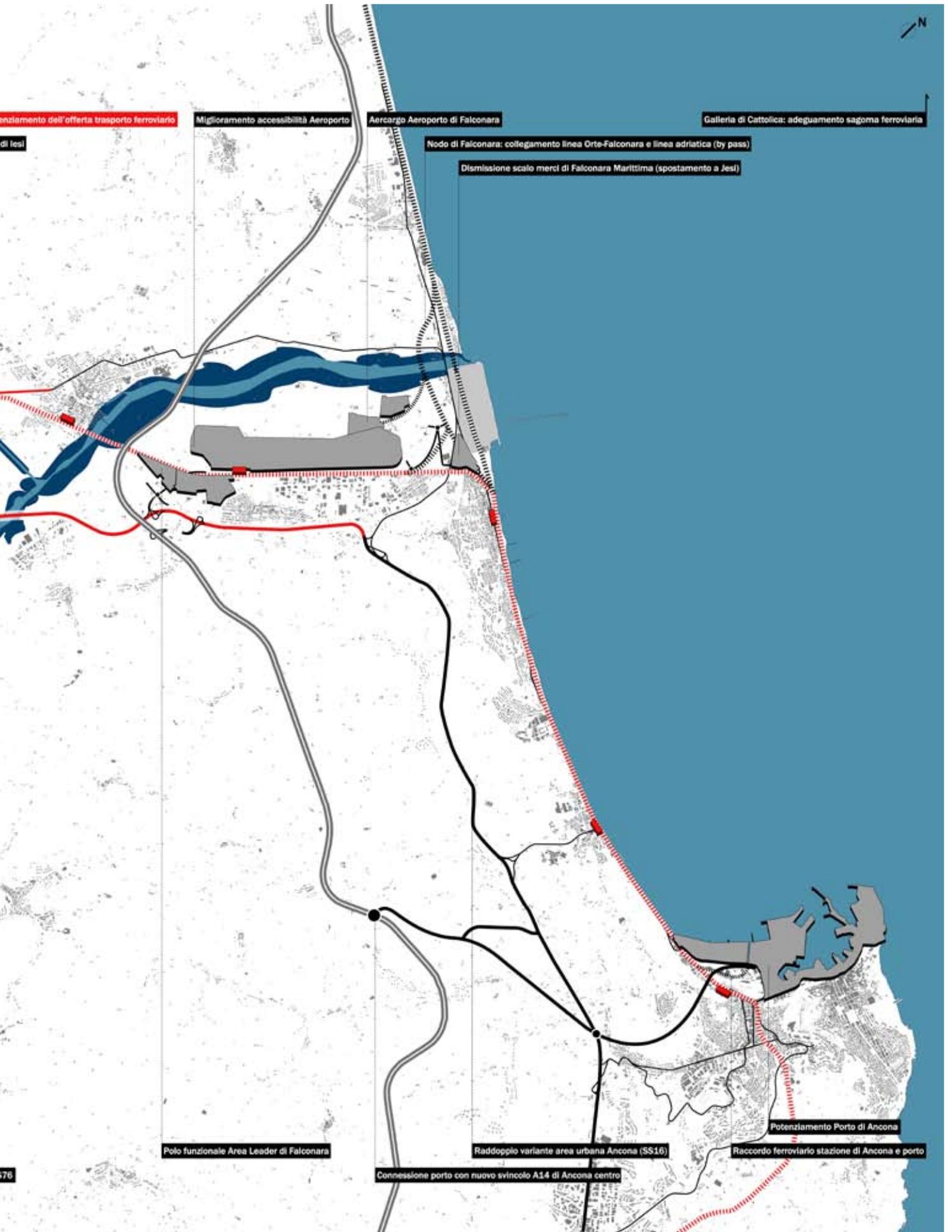
La strategia sottesa ai cinque progetti ospitati nel Programma operativo del Progetto snodo alimenta uno scenario di questa natura che, per essere perseguito, richiede alcune condizioni. Di seguito alcune di queste sono esplicitate nella convinzione che accanto ai i risultati raggiunti dal Progetto sia necessario proporre anche le prossime mosse da compiere.

1. La prima mossa è la costruzione delle condizioni di fattibilità dei progetti. Considerando gli aspetti finanziari e di processo, al momento il loro livello di fattibilità è alquanto disomogeneo: se City Logistics appare una iniziativa sulla quale si registra l’interesse di attori rilevanti (dalla società Interporto al Comune di Jesi) e Territorial Center sembra aver trovato attori interessati (a cominciare dal Comune di Ancona) in quanto iniziativa dai costi contenuti (essendo soprattutto di tipo gestionale più che di investimento), la fattibilità degli altri tre progetti selezionati per la loro portata strategica richiede ancora un lavoro significativo, benché differente. Mentre l’Infrastruttura verde potrebbe canalizzare risorse provenienti dalle compensazioni ambientali, le risorse per gli altri progetti sono da reperire integralmente e il progetto della Messa in sicurezza della SS 76, in particolare, ha anche necessità di affermarsi dal punto di vista della sua rilevanza. Si tratta, infatti, di una proposta che richiede l’affermarsi di un diverso modo di trattare la progettazione delle infrastrutture e che sollecita anche una nuova sensibilità culturale.
2. La seconda mossa è giungere alla redazione di un Masterplan per l’area della bassa Vallesina. Sembrano infatti ormai mature le condizioni per l’elaborazione, di concerto con la Regione, di un documento strategico d’area che aiuti a descrivere e a rappresentare la “piattaforma logistica verde” (della quale i progetti costituiscono gli elementi di base), quella nuova città che sta nascendo tra Jesi e Ancona<sup>19</sup>. Non si tratta, evidentemente, di uno strumento urbanistico, ma della messa in forma di un’esplorazione progettuale in grado di definire i caratteri, le relazioni, gli indirizzi di sviluppo, anche fisico, di una città in formazione.
3. La terza mossa è quella di intraprendere una decisa iniziativa di promozione e marketing. Il territorio della bassa Vallesina, se paragonato a contesti di taglia analoga, ha delle dotazioni davvero uniche nel panorama italiano, tali da configurare – come spesso ricordato – una piattaforma multimodale merci di natura integrata. Questa condizione va evidentemente comunicata e presentata anche a possibili nuovi investitori e operatori, definendo una strategia di promozione unitaria del territorio tra istituzioni, autonomie funzionali e agenzie di sviluppo.
4. L’ultima mossa riguarda la necessità di collocare lo sviluppo della bassa Vallesina entro uno scenario di natura più ampia. Infatti, se la direzione dei processi produttivi delle Marche è quella delineata, è urgente capire come le dotazioni logistiche e infrastrutturali incrocino altre economie, definire un campo di relazioni e azioni che riguardi almeno l’Italia centrale. Occorrerà dunque elaborare un credibile

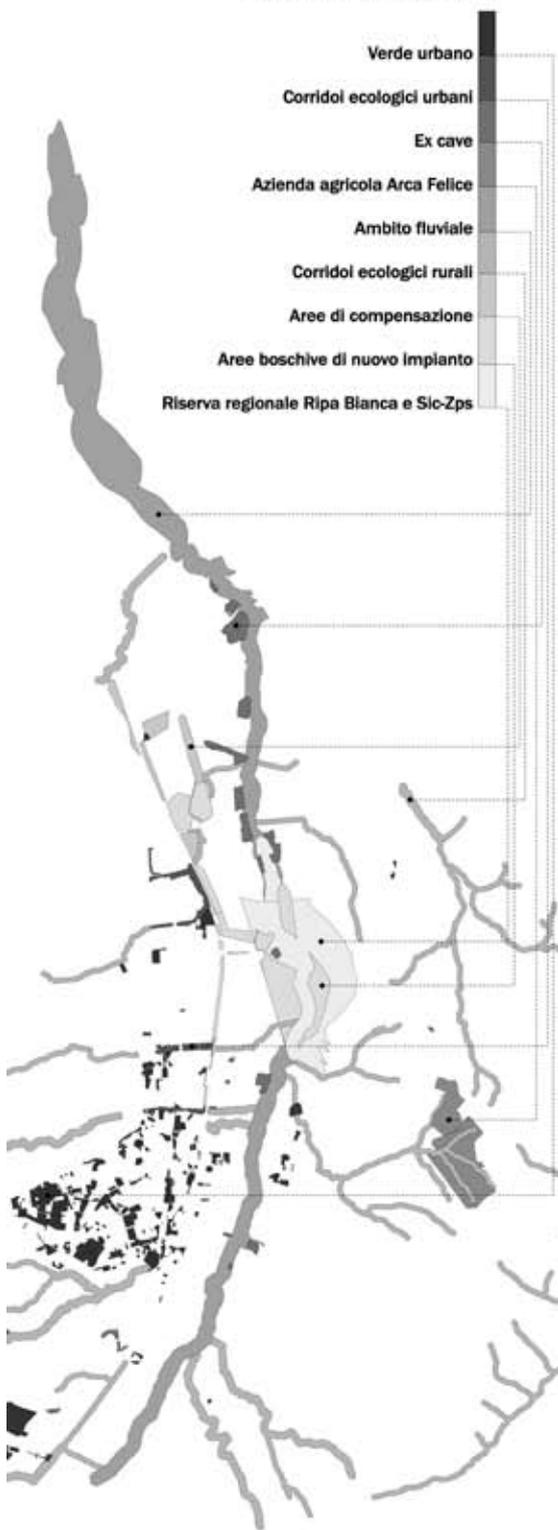
<sup>19</sup> Sulla necessità di trovare forme innovative di regolazione dello sviluppo delle nuove configurazioni territoriali, si è soffermato di recente il volume di Calafati, *Economie in cerca di città*, Donzelli, Roma, 2009.

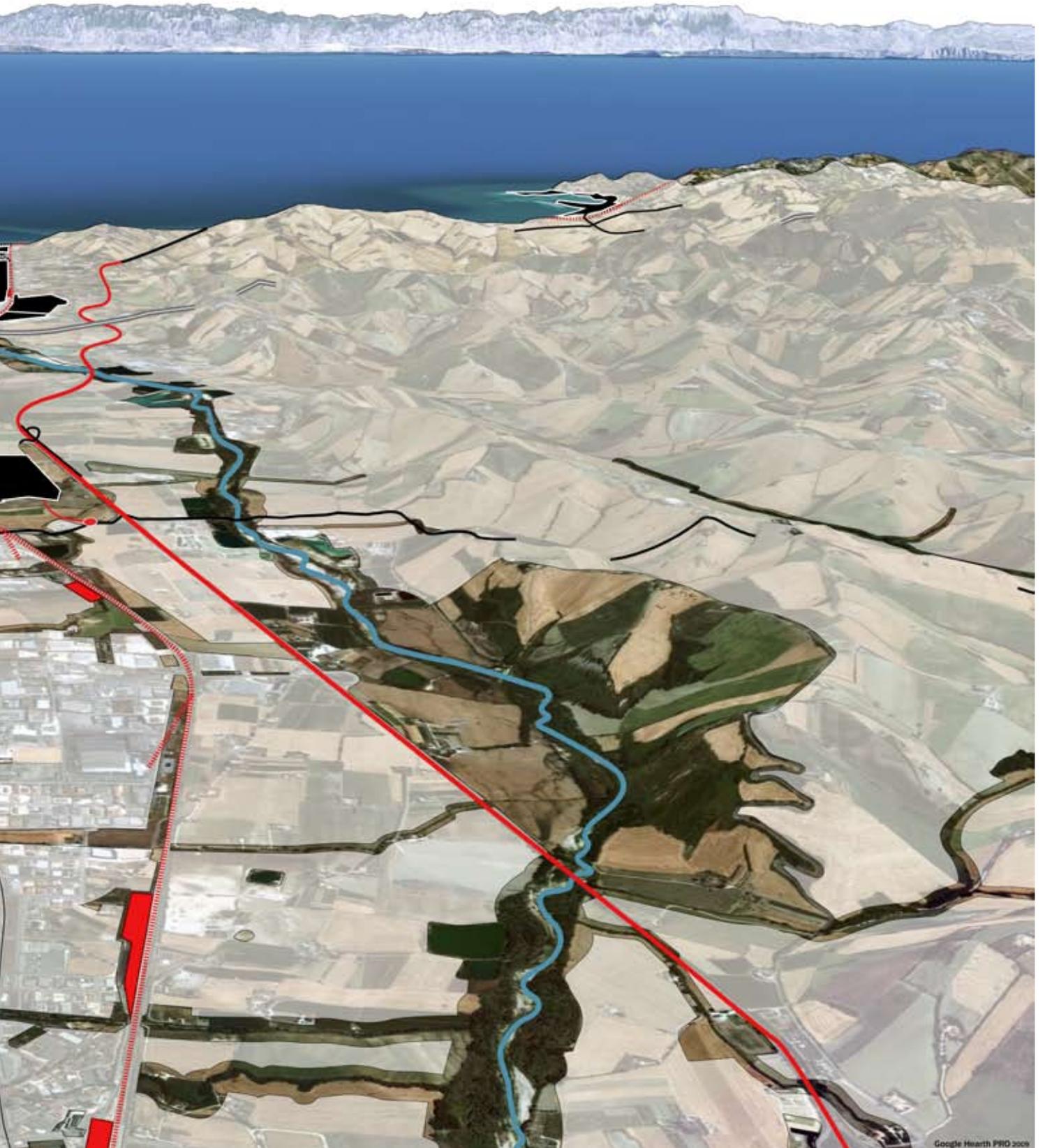
scenario economico alla/e scala/e territoriale/i considerate pertinenti e necessarie, allo scopo di collocare adeguatamente il destino della “piattaforma logistica verde”.





### INFRASTRUTTURA VERDE









**Gruppo di lavoro**

Patrizia Gabellini – coordinatore scientifico (Metis)  
Patrizia Malgieri – coordinatore progetto (TRT)  
Elena Donaggio – interfaccia operativo (IRS)  
Letizia Leoni – segreteria presso il Comune di Jesi

*per Comune di Jesi*

Andrea Crocioni  
Fulvia Ciattaglia  
Matteo Cinti  
Simone Messersì  
Daniela Vitali

*con la collaborazione di*

Vincenzo Zenobi

*per Consorzio Metis*

Giovanni Ginocchini  
Carolina Pacchi  
Lorenzo Pallotta  
Francesca Sorricaro  
Daniela Gambino  
Antonio Longo

*per società Avanzi*

Matteo Bartolomeo  
Davide Zanoni

*per IRS – Istituto per la ricerca sociale*

Claudio Calvaresi  
Gianluca Nardone

*per TRT – Trasporti e Territorio*

Simone Bosetti  
Enrico Pastori  
Ivan Uccelli

*per società Creta*

Stefano Stanghellini  
Sergio Copiello  
Giuliano Marella

*Comitato scientifico*

Alessandro Balducci  
Pier Carlo Palermo  
Mariangela Paradisi  
Marco Ponti

*Sindaco del Comune di Jesi*

**Fabiano Belcecchi**

*Assessore allo Sviluppo Sostenibile, ai Progetti Speciali,  
e alle Infrastrutture di Area Vasta*

**Daniele Olivi**





**Comune di Jesi**  
Assessorato  
allo Sviluppo Sostenibile,  
ai Progetti Speciali,  
e alle Infrastrutture di Area Vasta



**Ministero delle  
Infrastrutture e dei Trasporti**  
Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio,  
la Programmazione ed i Progetti Internazionali