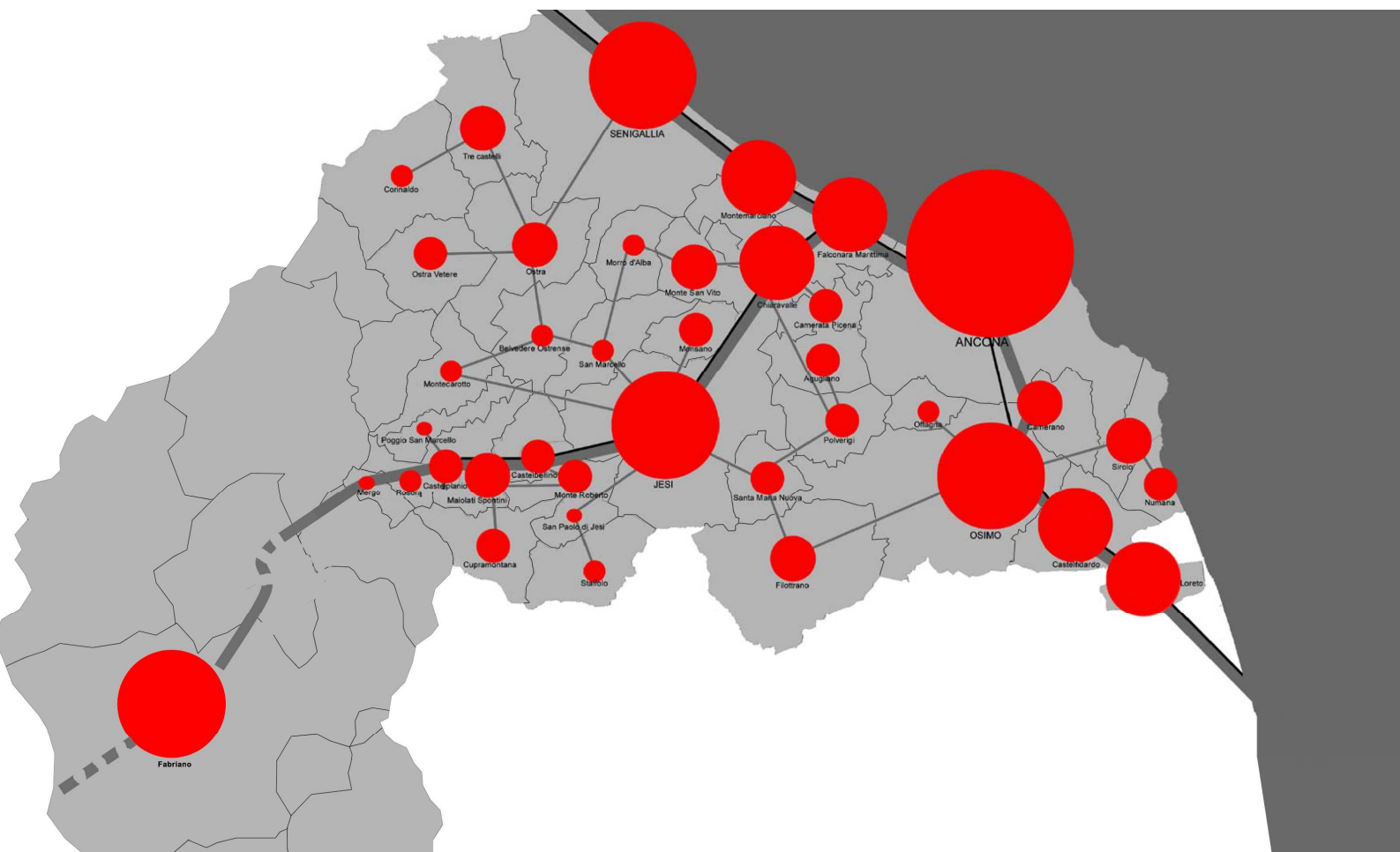


# Piano di sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica (A.M.M.A)

## Rapporto di Fase 2



OPERA      ARGOMENTO      DOC. E PROG.      FASE      REVISIONE  
**AN**    **PS**    **RE01**    **2**    **0**

CARTELLA:	FILE NAME	NOTE:	PROT.	SCALA:
01	ANPSRE01_11.DWG	1=1	4547	
3				
2				
1				
0	EMISSIONE	30/07/2014	ATI	ALAGNA ALAGNA
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO APPROVATO

# Piano di sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica

## RAPPORTO FASE 2

### INDICE

1. Dallo scenario di sviluppo condiviso alla messa a punto del parco progetti .....	5
2. Fabriano ed il suo contesto: elementi di analisi per il posizionamento nell'area vasta .....	7
Popolazione e attività economiche .....	7
Sistema insediativo .....	11
Connessioni infrastrutturali e accessibilità .....	13
Punti di attenzione/opportunità .....	16
Allegato statistico .....	17
3. Trasporto Pubblico Locale (TPL): valutazioni e proposte di potenziamento e qualificazione .....	25
TPL Urbano, Extraurbano e su ferro: stato attuale e ipotesi di riassetto .....	25
Considerazioni in merito alla gara per l'affidamento dei servizi .....	31
Considerazioni sul PROGETTO del TPL a livello regionale .....	33
Considerazioni sul PROGRAMMA DI ESERCIZIO 2014-2015- TPL Urbano di Ancona .....	34
Considerazioni sul Servizio Ferroviario attuale .....	35
Suggerimenti per il miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale .....	35
Governance e piani di monitoraggio .....	43
Allegato: esempi di buone pratiche in Italia ed in Europa .....	44
4. Contenuti obiettivi e opportunità del POR FESR Marche 2014-20 per il Piano di sviluppo dell'AMMA .....	50
5. La ricognizione della progettualità d'area e la matrice per il suo catalogo e mappatura .....	53
La scheda di ricognizione della progettualità .....	53
La matrice per il catalogo e la mappatura delle schede pervenute .....	57
Primo parziale quadro della ricognizione della progettualità d'area (al 25 luglio 2014) .....	58
6. La matrice di schedatura dei progetti (agg. 25 luglio 2014) .....	62



## 1. Dallo scenario di sviluppo condiviso alla messa a punto del parco progetti

---

Le attività di Fase 2 hanno come obiettivo il passaggio dalla definizione di uno scenario di sviluppo condiviso alla messa a punto di un parco progetti che abbia carattere di coerenza con lo scenario, rilevanza per la costruzione del progetto integrato di territorio e fattibilità in riferimento anche alla verifica della potenziale finanziabilità all'interno del nuovo quadro di programmazione 2014-2020.

Lo scenario di sviluppo proposto nel Report di Fase 1 e declinato in termini di linee strategiche di azione è stato messo a punto con lo staff tecnico del Comune, illustrato alle Commissioni Consiliari del Comune di Ancona n. II Assetto ed uso del territorio e n. III Lavori pubblici e porto ed ha costituito riferimento per la sottoscrizione del Protocollo di Intesa siglato lo scorso 14 maggio dai 38 Comuni dell'area vasta, a cui successivamente si è aggiunto anche il Comune di Fabriano. In occasione della firma del protocollo il Sindaco di Ancona ha evidenziato come ci sia già un accordo fra i Comuni sul tema del ciclo integrato dei rifiuti e sulla riorganizzazione del Trasporto Pubblico Locale.

In relazione alla sottoscrizione del protocollo anche da parte del Comune di Fabriano è stato effettuato uno specifico incontro per mettere a fuoco temi ed aspettative di cui si deve tenere conto nel percorso di costruzione del progetto integrato. Sono stati evidenziati due temi rilevanti per l'area:

- le connessioni con l'area vasta di Ancona, ponendo in particolare evidenza le attuali criticità del servizio di TPL: Fabriano e l'area montana anconetana in generale soffrono della mancanza di un sistema di TPL efficiente e rispondente alle esigenze di spostamento delle persone
- il sistema di welfare, in particolare scuola e sanità, rispetto al quale occorre ragionare in modo integrato e sovra-locale, prendendo in considerazione anche le possibili interazioni con la vicina Regione Umbria e mettendo in campo tutte le opportunità offerte dall'ICT.

La possibilità di intraprendere percorsi di innovazione per Fabriano e per i comuni che attorno ad esso gravitano sia dal punto di vista economico che da quello sociale richiede una decisa azione di miglioramento della situazione attuale con priorità rispetto ai due temi citati. Il miglioramento del sistema di mobilità può aprire alle comunità locali nuove prospettive per affrontare i cambiamenti legati alle dinamiche del comparto produttivo.

Il Report di fase 2 contiene un sintetico "focus" sul posizionamento di Fabriano e del suo bacino di relazione redatto sulla base della documentazione fornita dallo stesso Comune e di altre fonti statistiche e bibliografiche.

Alcune riflessioni vengono proposte in merito alla riorganizzazione del servizio del Trasporto Pubblico Locale in una fase in cui la Regione si appresta alla scelta del gestore attraverso una gara unica. Per la prima volta la proposta di riassetto del servizio nasce con la collaborazione dei territori (province per l'extraurbano e città con più di 30.000 abitanti per il servizio urbano), a partire dalla programmazione regionale e da atti di indirizzo.

Come noto le linee di azione contenute nel Report di Fase 1 non individuavano i possibili interventi e si focalizzavano su tematiche specifiche o settoriali che in futuro potranno preferibilmente aggregarsi in progetti integrati attorno ai quali far convergere interessi, attori e risorse utili per la loro attuazione.

Come sottolineato dall'arch. Giacobone del Ministero Infrastrutture e Trasporti, presente alla firma del protocollo di intesa, è fondamentale che i territori individuino i propri progetti strategici (in numero limitato) con cui presentarsi alla nuova fase di programmazione. Fra i progetti finanziabili sarebbero da privilegiare quelli in grado di accrescere il PIL quali, ad esempio, gli interventi di efficientamento energetico degli edifici, gli interventi che affrontano il problema del dissesto idrogeologico ed in generale la manutenzione dei territori, l'abbattimento della CO2. Per le cosiddette "aree interne", quale è Fabriano, sono importanti anche i temi legati alla innovazione del sistema del welfare. L'obiettivo infatti è quello di essere più competitivi sul mercato globale anche attraverso la costruzione di reti di città e piattaforme di comunicazione e scambio. "L'area metropolitana diffusa sul territorio (arcipelago di città medie e piccole) richiede di costruire dei ponti per collegare i campanili e condividere i progetti".

Il passaggio dallo scenario di sviluppo ai progetti non può che poggiare su una preliminare ricognizione della progettualità già presente in area che, anche attraverso opportune rimodulazioni, può rappresentare l'armatura di base del progetto di territorio (fattibile e condivisa).

Per la ricognizione della progettualità d'area l'assistenza tecnica ha predisposto una scheda semplificata attraverso la quale i Comuni sono stati chiamati a segnalare quei progetti che a loro avviso presentano i requisiti per essere riconosciuti, da soli o integrati con altri, come strumenti per la realizzazione del progetto integrato di territorio.

Naturalmente i progetti riguardano azioni materiali (ad esempio la realizzazione di opere o infrastrutture) ma anche immateriali. Le azioni immateriali sono di particolare importanza per la realizzazione di alcuni importanti obiettivi e rientrano nella finanziabilità della programmazione UE.

Per dare avvio alla ricognizione della progettualità, propedeutica alla definizione dei progetti, il 25 giugno si è riunito il Tavolo tecnico che ha approfondito e discusso il modello di Scheda di rilevamento. Al momento è ancora in corso l'invio delle schede da parte dei Comuni. Per questo motivo il Report contiene una preliminare istruttoria delle schede pervenute. Fa parte di questo lavoro istruttorio l'analisi sistematica delle indicazioni del POR Marche (POR FESR e POR FSE) per cogliere tutte le opportunità per il progetto dell'area vasta.

A valle dell'istruttoria sulle schede progettuali, che si completerà nel mese di settembre, sarà avviata una fase di interlocuzione con gli attori locali che possono contribuire alla messa a punto del parco progetti e che in gran parte hanno avuto un ruolo nella costruzione del Documento Preliminare. Questa interlocuzione sarà effettuata attraverso interviste frontali, workshop tematici e tavoli di approfondimento.

## 2. Fabriano ed il suo contesto: elementi di analisi per il posizionamento nell'area vasta

---

### Popolazione e attività economiche

Il distretto fabrianese denota crescenti segnali di sofferenza di fronte al perdurare della crisi. Gli occupati nei 6 comuni interessati dal sistema locale del lavoro<sup>1</sup> dal 2008 segnano una continua contrazione attestandosi su 22.500 unità, 2,2 mila in meno rispetto ai massimi e 1,6 mila in meno rispetto al 2004 (-6,6%).

Le persone in cerca di occupazione sono quasi triplicate in nove anni e quadruplicate rispetto ai minimi del 2007-2008, toccando le 3,2 mila unità nel 2013.

Questo aumento è dovuto anche al minore numero di inattivi (non forze di lavoro), che nel biennio 2012-2013 sono ritornati a cercare lavoro, verosimilmente invogliati da un clima più favorevole che però non si è tradotto in nuova occupazione, ma in crescente disoccupazione.

La popolazione complessiva ne ha risentito solo in parte, per effetto del continuo aumento degli under 14, passati da 7 a 7,8 mila tra 2004 ed il 2013. Non sfugge tuttavia come i residenti over 15, dal 2009, tendano a stabilizzarsi, per poi contrarsi nel 2013, segno di una accresciuta migrazione in uscita dal fabrianese.

L'effetto congiunto delle dinamiche nel mercato del lavoro e di quelle demografiche espone il tasso di attività abbastanza stabile per accelerare nell'ultimo biennio grazie alla minore popolazione e all'aumento dei disoccupati, il cui tasso caratteristico passa dal 4,4% del 2004 al 12,5% nel 2013, risultando raddoppiato rispetto al 2011.

Il tasso di occupazione, per converso, nel 2013, tocca i minimi storici (45,1%), 4 punti e mezzo in meno rispetto al 2004.

Un confronto con gli altri sistemi locali del lavoro della provincia di Ancona rafforza la criticità della situazione fabrianese.

Nel 2013, quest'area denota infatti il più basso tasso di occupazione della provincia ed il più elevato tasso di disoccupazione. Analizzando inoltre l'evoluzione pre-crisi si rileva come la situazione fosse già precaria nell'economia dell'area, che ha generato un contributo occupazionale decisamente modesto (+0,5 mila occupati tra il 2004 e il 2007), simile a quello di sistemi dimensionalmente molto più piccoli, quali Arcevia e Filottrano. Con la crisi poi l'occupazione è caduta come in nessun altro sistema locale dell'anconetano.

---

<sup>1</sup> Il sistema locale del lavoro (SLL) che si è formato intorno a Fabriano, così come definito dall'ISTAT, è composto dai comuni di Fabriano, Cerreto d'Esi, Sassoferrato, Genga, Esanatoglia e Matelica.

Tale dinamica pare imputabile principalmente al venir meno del traino offerto dal distretto degli apparecchi domestici. In due lavori prodotti dalla Fondazione Aristide Merloni<sup>2</sup> emerge in particolare come dal 2007 al 2012 le vendite di elettrodomestici siano calate di quasi il 30%, la contrazione più marcata tra tutti settori di specializzazione, mentre nel medesimo periodo il comparto cartario ha maturato una crescita vicina al 40%.

Guardando alle singole aziende leader negli elettrodomestici, solo la Ariston Thermo ha visto aumentate le proprie vendite tra il 2007 ed il 2011, alla Best sono dimezzate e una caduta simile si osserva anche alla Faber. In quattro anni il valore venduto dalle aziende leader nel loro insieme è sceso da quasi 2,8 miliardi di euro a poco più di 2 miliardi, oltre un quarto in meno<sup>3</sup>.

Ad essere premiato è stato solo chi ha esteso il proprio business oltre i mercati europei, alleggerendo la sua presenza soprattutto su quello domestico, che dal 2004 non registra un segno positivo in termini di domanda.

In termini occupazionali, tuttavia, i bilanci delle aziende leader indicano solamente una flessione contenuta, verosimilmente favorita da un ampio ricorso ad ammortizzatori sociali. Informazione questa che fa concentrare il calo occupazione del sistema locale nelle micro e piccole imprese che compongono l'indotto, colpite dalla crisi oltre che dai processi riorganizzativi delle grandi aziende.

I primi segnali sugli anni successivi al 2011 sembrano indicare qualche miglioramento, ma è improbabile che una ripresa della domanda riporterà alle tradizionali dinamiche distrettuali, peraltro in fase di superamento anche prima del 2007, ma che la crisi ha accelerato in maniera esponenziale.

Basti pensare che ancora nel 2001 gruppi come Indesit Company, Ariston Thermo ed Elica a Fabriano (nel complesso) concentravano il 67% della domanda e la restante parte nelle altre società del gruppo; mentre dieci anni dopo tale quota era scesa al 39%. Questo ad evidenziare che i mercati esteri non sono più serviti dall'Italia, ma direttamente dalle consociate estere.

A ciò si accompagna il processo che vede importanti aziende del distretto sino alla sua flagship company, l'Indesit, entrare nell'orbita di gruppi internazionali e quindi operare con logiche diverse. La Best, nel 1995, la Faber, nel 2005, e in questi giorni la Indesit sono diventate di proprietà di players stranieri. Appare quindi ragionevole pensare che lavoreranno sempre più secondo logiche strategiche dettate da altre prospettive territoriali e che, al di là della sede produttiva, guarderanno a fornitori di qualità ma anche con un scala produttiva capace di seguire le produzioni in tutti i mercati in cui sono impegnati. Sempre più spesso infatti è richiesta la delocalizzazione del fornitore, proprio per un migliore servizio nell'area geografica di vendita. Capacità queste che molta parte degli operatori del distretto non ha, connotata come è da una dimensione piccola e finanziariamente non adeguata.

Come la struttura del sistema d'impresa stia mutando, nel suo complesso, non è pienamente misurabile in assenza di dati intercensuari. Tuttavia l'ultima rilevazione denota come delle 2074 imprese con sede a Fabriano nel 2011, 1952 (94,1% del totale) hanno meno di 10 addetti e 1494 ne hanno meno di 3. I posti di

<sup>2</sup> Fondazione Aristide Merloni, Classifica delle principali imprese marchigiane, Fabriano, ottobre 2013; Fondazione Aristide Merloni, Osservatorio sulle principali imprese: Il distretto degli apparecchi domestici di Fabriano, Focus 3/2013.

<sup>3</sup> Ibidem.



lavoro generati sono 18.642, ma oltre 10 mila sono concentrati in quelle che erano le 4 grandi imprese fabrianesi, oggi verso la perdita di Indesit Company, con le incognite occupazionali che circondano la fase attuale della cessione.

La presenza di questi grandi player contribuisce a spiegare un tessuto economico ancora nel 2011 pervaso di società di servizi. In particolare nei servizi alle imprese si rileva un'agenzia di somministrazione di lavoro di grandi dimensioni, con i suoi 832 occupati. Si segnala inoltre la presenza di un istituto bancario come la Cassa di risparmio di Fabriano e Cupramontana con i suoi 482 impiegati.

L'indotto di servizio si compone anche di 383 imprese in attività professionali, scientifiche e tecniche, tante da rappresentare il terzo comparto come dimensione, dopo il commercio e la manifattura. Non mancano poi attività di ristorazione, nove delle quali con oltre 10 addetti, nonché attività logistiche e di trasporto, con aziende anche di medie dimensioni, e servizi di informazione.

Il ruolo della Fondazione Merloni e la ricchezza prodotta sul territorio hanno poi alimentato un tessuto di imprese di servizio alle persone e alle famiglie, dove sono degne di nota le 30 imprese coinvolte in attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento, e le oltre cento imprese impegnate in ambito sanitario, benché nessuna in ambito socio-assistenziale (residenziale o meno).

Per contro non sfuggono alcune lacune, qui evidenti, sul fronte della capacità di creare occupazione. Basti osservare come quasi il 69% dell'occupazione resti concentrata nel comparto manifatturiero, senza contare quella interinale. Per contro, le 383 attività di servizio alle imprese non generano più 515 occupati, appena il 2,8% del totale, essendo tutte aziende di micro e piccola dimensione.

La ricettività alberghiera è limitata a 14 imprese per 56 occupati e con una modesta capacità attrattiva.

Ma anche la cultura e il tempo libero occupano appena 38 persone, poco più di una per impresa.

Andando oltre il quadro dipinto dalle imprese con sede legale a Fabriano e spostando il focus sulle unità locali che operano nel comune, quindi comprendendo così anche le imprese esterne che hanno attività nel comune, lo scenario offre ulteriori elementi di considerazione, tanto più che l'analisi per unità locale offre il quadro più puntuale della vera dimensione del fenomeno sul territorio.

E proprio sotto questo profilo si osserva come gli addetti impegnati siano 13584 con un bilancio negativo per oltre 5000 unità. Questo si spiega soprattutto attraverso le scelte operative delle grandi imprese che, nate a Fabriano, si sono progressivamente espanse aprendo o acquisendo sedi in Italia e nel mondo, tanto che nel comune concentrano poco più di 5000 addetti degli oltre 12 mila dichiarati.

Tale sbilanciamento è oltretutto accentuato dal fatto che una parte cospicua dei 5 mila addetti fa riferimento ad aziende acquisite da soggetti esterni. Oltre ai casi già citati nel settore degli elettrodomestici, si menzionano le Cartiere Miliani Fabriano cedute nel 2002 al gruppo Fedrigoni. In effetti le unità locali riconducibili a grandi imprese, nel 2011, sono 10, tutte attribuibili al comparto manifatturiero, di cui 1 nella produzione di carta e 9 negli elettrodomestici. Mentre in termini di imprese (per sede legale), quelle con oltre 250 addetti, erano 8, 6 delle quali nella manifattura.

Al di là della manifattura, Fabriano riesce ancora ad essere attrattivo evidenziando come soprattutto gruppi della distribuzione commerciale e della logistica abbiano unità locali in zona e creino più occupazione di quanto non portino le aziende locali attive in quei comparti. Scelte legate verosimilmente a livelli di attività e di reddito, capaci di giustificare ancora la presenza di filiali nel comune, ma dalla prospettiva incerta.

Numeri più ridotti, ma sempre positivi, si rilevano nella ristorazione, nei servizi alle imprese, nell'informazione, nella cultura e tempo libero e nella sanità. Guardando agli addetti nelle unità locali di questi settori si evince infatti un ammontare superiore a quello prodotto dalle imprese con sede legale a Fabriano, entità limitata dalla micro-dimensione dominante.

Approfondendo il tema della creatività, per cui Fabriano ha ricevuto recentemente il riconoscimento dell'Unesco, merita una prima attenzione la tipologia di meta che la città rappresenta oggi.

Fabriano ancora nel 2012 è tra i comuni in cui la spesa per attività cinematografiche risulta tra le maggiori della provincia, dopo Ancona e Senigallia e assieme a Jesi. Lo stesso dicasi per l'attività teatrale, dove solo nel capoluogo si spende di più e per l'attività sportiva. Un poco meno redditizie appaiono le attività concertistiche e di ballo<sup>4</sup>. Rispetto al 2007, la riduzione della spesa culturale sembra avere toccato meno Fabriano di altri comuni della provincia, fatto probabilmente dovuto anche ad un processo di concentrazione delle attività<sup>5</sup>. In alcuni dei comuni circostanti infatti la spesa è calata anche bruscamente e verosimilmente anche le manifestazioni, per cui Fabriano potrebbe avere goduto di spettatori che prima si dirigevano anche in altri comuni.

Va comunque notato come il sistema della cultura e della creatività in senso più ampio, anche grazie al ruolo svolto dalla Fondazione Merloni, goda di una certa articolazione, seppure (come detto) incentrato su piccole realtà imprenditoriali.

L'insieme dei settori che possono essere riconducibili ai concetti di creatività e cultura, facendo riferimento a metodologie utilizzate dalla Commissione Europea<sup>6</sup>, indica l'esistenza di 258 imprese con sede legale a Fabriano che danno occupazione, dentro e fuori i confini comunali, a 676 persone.

La metà delle imprese sono studi professionali, poi spiccano comparti come la stampa e riproduzione di supporti registrati, anche con la presenza di un'azienda di dimensioni non marginali (42 addetti).

Di rilievo pure il settore della riproduzione audio-video, con sei aziende di cui una con 12 addetti e quello dell'istruzione.

Da notare infine l'assenza di attività museali, bibliotecarie con sede legale a Fabriano.

Riportando di nuovo il focus sulle attività che si svolgono dentro i confini del comune, attraverso le unità locali operative a Fabriano, il quadro che emerge conferma quanto appena rilevato.

In particolare si rafforza la rilevanza delle attività di stampa e di registrazione audio-video, dove le unità locali e l'occupazione caratteristica denotano anche la capacità di attrarre players esterni, lo stesso dicasi per i servizi di informazione e per le attività sportive e del tempo libero, nel complesso con una occupazione in situ anche maggiore di quella creata dalle aziende del luogo.

Infine si conferma il gap sul fronte più tradizionalmente ascritto alla cultura, ovvero quello espositivo, bibliotecario e archivistico, non rilevandosi neppure sedi di strutture esterne.

<sup>4</sup> Siae, Mappe dello spettacolo, 2012.

<sup>5</sup> Siae, Mappe dello spettacolo, 2007.

<sup>6</sup> European Commission, The European Cluster Observatory Priority Sector Report: Creative and Cultural Industries, Europa Innova Paper N° 16, Aprile 2011.

### Sistema insediativo

Fabriano, uno dei comuni più estesi d'Italia, è un capoluogo con un centro di grande valore storico e architettonico ed un sistema insediativo composto da ben 40 frazioni molte delle quali con un nucleo storico degno di nota, disseminate all'interno del territorio comunale.

Il territorio fabrianese è compreso fra le due dorsali appenniniche principali alle quali si aggiungono alcuni nuclei affioranti di dorsali minori fagliate che vanno a caratterizzare il sinclinorio.

Osservando questo specifico ambito territoriale emerge, riguardo alla forma e alla storia dell'insediamento, la seguente caratteristica che si differenzia dal modello di città diffusa proprio della costa: si tratta di una struttura urbana antica polarizzata attorno ai due più grossi centri di Fabriano e Sassoferrato.

Nel corso del tempo tale struttura si è allargata, lungo gli stessi assi viari, intorno agli antichi poli urbani.

La crescita demografica di Fabriano e degli altri centri è stata conseguenza del rapido sviluppo industriale che, oltre ad invertire, per questa area montana interna, i trend nazionali, ha determinato contemporaneamente, una diffusione piuttosto casuale sia di insediamenti industriali che residenziali saturando, in alcuni casi, quasi completamente alcune piane alluvionali esistenti.

Quindi si è affermato all'interno dello stesso territorio comunale un modello policentrico basato su una struttura insediativa strutturata per poli differenziati in base alla dimensione, alla posizione rispetto alla infrastruttura principale e al centro pivot e non diffusa come nel resto della provincia di Ancona. Questo modello policentrico, derivante anche dalla struttura morfologica del territorio, si è poi rafforzato e allargato all'intero sistema territoriale circostante.

Fabriano, al centro del sinclinorio che prende il suo nome, ha maturato nel corso del tempo un ruolo egemone e di riferimento per l'intera area, divenendo il centro del primo forte distretto produttivo della provincia di Ancona, inizialmente legato alla produzione della carta e poi alla meccanica.

Il forte tasso di industrializzazione dell'area, oltre ad aver contribuito ad aumentare l'occupazione in modo sostanziale contrastando il declino demografico tipico dei territori montani, ha altresì consentito un aumento del reddito pro-capite dell'area fabrianese maggiore che nel resto delle Marche e dell'Italia.

Il periodo di maggiore intensità dello sviluppo economico del sistema territoriale fabrianese è stato quello compreso tra i primi anni Settanta e la fine degli anni Ottanta, durante i quali si è venuto a costituire un fitto reticolo di relazioni produttive con una capillare diffusione di piccole imprese, creazione di una filiera produttiva e di un indotto nel segmento dei servizi.

Anche in questa area distrettuale vi è stata in origine una tradizione di impresa legata all'ambito mezzadrile ed agrario, che attraverso processi di spin off ha diffuso sul territorio le produzioni prima artigiane e poi industriali, le necessarie conoscenze, gli stessi canali di distribuzione, formando in questo modo un'organizzazione del lavoro di tipo reticolare strettamente connesso all'impresa guida o al prodotto di riferimento (come la fisarmonica a sud di Ancona, il mobile nel Pesarese, la carta nel Fabrianese).

In questo sistema locale del lavoro si è attuata una differenziazione in sottosettori (terzismo specializzato) e in settori derivati (dalla componentistica di minuteria metallica ad utensili per macchine operatrici, agli stampi per la plastica, fino alla produzione elettromeccanica per l'industria degli elettrodomestici).

Tuttavia il sistema fabrianese si è andato evolvendo verso una configurazione predominante che è quella di una realtà che non si struttura secondo un modello di “holding” di area, ma in cui sono presenti alcune grandi imprese che emergono in posizione di leadership extraregionale o addirittura internazionale, che hanno costruito nel tempo un sistema di accordi strutturali con aziende terziste, selezionate sulla base di criteri qualitativi e fiduciari (modello gerarchico-strutturale). Tali imprese realizzano prodotti di alta qualità, i cui punti di forza sono la varietà della gamma, l'immagine e il marchio, oltre ad un pieno controllo della distribuzione, che gli hanno consentito di applicare, nel tempo, politiche di delocalizzazione in Paesi dell'Est Europa o in Oriente, e di lasciare all'interno dei comparti produttivi solo il centro direzionale della struttura originale dell'impresa.

Questa forte vocazione produttiva ed imprenditoriale, legata ad una radicata cultura agricola, ha fatto sì che nel corso del tempo un territorio che poteva essere, per la sua formazione geologica e collocazione geografica, isolato, non sia stato invece marginale rispetto ai flussi economici e socio-culturali, tanto da rappresentare il fulcro del modello di sviluppo marchigiano del metalmezzadro a partire dagli anni '60 (Fuà).

Fino agli anni '90 Fabriano è stata sicuramente al centro di un sistema del lavoro, di un ambito socio-economico, che ha avuto una sua forte autonomia rispetto agli altri poli della provincia, Ancona e Jesi, coinvolgendo e catalizzando risorse –umane, economiche, produttive- anche dalla “più vicina” Umbria, creando così una rete di relazioni con i diversi centri urbani vicini, superando le divisioni amministrative comunali (Cerreto d'Esi, Genga, Sassoferrato, Serra San Quirico), provinciali (Castelraimondo, Esanatoglia, Matellica, San Severino, Macerata) e regionali (Gualdo Tadino, Gubbio, Sigillo, Osteria del Gatto).

Lo sviluppo produttivo manifatturiero di Fabriano per le caratteristiche e le performance che ha avuto, che hanno garantito elevate qualità di vita, ha nel contempo fatto passare in secondo ordine l'attenzione sulle risorse ambientali e storiche che questo territorio possiede, di cui sono rimaste inesplorate le potenzialità così come le aperture verso un modello di sviluppo più diversificato.

All'interno di questo territorio è il Parco della Gola della Rossa e Frasassi che interessa i comuni di Fabriano, Arcevia, Genga e Serra San Quirico, che rappresenta la più grande area protetta regionale e comprende il complesso ipogeo delle Grotte di Frasassi<sup>7</sup>. Si tratta di un'area di rilevante interesse naturalistico che include tre differenti biotopi: la Gola di Frasassi, con la famosa Grotta del Vento, di rilievo indubbiamente mondiale; la Gola della Rossa e la Valle Scappuccia.

La redazione del Piano Strategico<sup>8</sup>, arrivata in un momento storico di passaggio e di trasformazione socio-economica, precedendo di poco l'esplosione della crisi del manifatturiero, ha cercato di porre le basi per uno sviluppo più integrato e più orientato a valorizzare l'insieme delle risorse e delle peculiarità che l'area può offrire.

Il fatto che la stessa Regione Marche, avesse inserito, per la prima volta, nel suo DSR la cultura come elemento strategico di sviluppo ha spinto l'Amministrazione, in primis, a ripensare il futuro di questo territorio partendo non solo dalla valorizzazione delle singole emergenze, ma considerando la cultura come percorso innovativo, volano per lo crescita economico e sociale dell'intero territorio.

<sup>7</sup> Il parco regionale viene istituito nel settembre 1997 (L.R. 2.09.1997 n. 57) con un'estensione di circa 9.000 ettari

<sup>8</sup> Piano strategico di Fabriano, Vocazioni, Idee, Progetti in rete. Novembre 2006

Rispetto agli esiti non positivi dell'indagine del 2004 "Fabriano città d'arte?" promossa dalla Fondazione Aristide Merloni, oggi Fabriano e, di riflesso, il suo territorio, hanno acquisito consapevolezza delle potenzialità insite nell'ingente patrimonio storico artistico ed architettonico diffuso (mappato e classificato nel Piano Strategico) e nella permanenza di un paesaggio naturalistico diffuso (Parco della Gola Rossa e Frasassi, Grotte di Frasassi, Terme di San Vittore), ed anche nella forte tradizione artigianale con produzioni di eccellenza nell'enogastronomia, tanto da arrivare, oggi, al prestigioso riconoscimento da parte dell'UNESCO di Fabriano Città Creativa.

### Connessioni infrastrutturali e accessibilità

Pur nella morfologia complicata e vincolante del territorio, Fabriano ha costituito un "nodo" urbano ed infrastrutturale in quanto ubicato all'incrocio della direttrice di collegamento est-ovest (ss.76, asse ferroviario Ancona-Orte) e nord-sud (pedemontana Fabriano-Muccia, asse ferroviario Fabriano-Pergola), su cui si sono posizionati i vari insediamenti produttivi; in particolare la città di Fabriano ha rappresentato, per decenni, passaggio obbligato, quindi strategico, nel collegamento tra Ancona e Roma, sia su gomma che su treno.

La valenza di questo sistema territoriale polarizzato su Fabriano, snodo centrale della piattaforma Civitavecchia-Ancona, polo di commutazione capace di fare dialogare il territorio con le reti di interesse nazionale (porto, aeroporto, interporto), è stata sottolineata da una serie di piani e programmi di portata nazionale, come l'azione strategica Quadrilatero-infrastrutturale Marche-Umbria iniziata nel 2001 con l'approvazione della Legge Obiettivo (L. 443/2001 e Delibera CIPE n. 121), e resa operativa con la costituzione della QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A. (2003), formata da ANAS Spa (51%) e da Sviluppo Italia (49%), come il Programma Innovativo "Piani Strategici e Piani della Mobilità" promosso dal MIIT in 26 contesti territoriali sovra comunali e che ha avuto come esito il già citato Piano Strategico ed il contestuale Piano della Mobilità (PUM).

Il progetto Quadrilatero, incentrato sul potenziamento delle infrastrutture, prevedeva un sistema di viabilità che avrebbe coinvolto i collegamenti tra le Regioni Umbria e Marche attraverso il potenziamento di due direttrici parallele (la SS. 76 "Val Esino" e la SS 77 "Val di Chienti") e di altri collegamenti trasversali (la Fabriano-Matelica-Muccia) e le diramazioni della SS. 77.

Questa azione strategica venne definita "progetto pilota" poiché supportata da un Piano di Area Vasta (PAV), una sorta di piano di sviluppo integrato del territorio che, oltre agli interventi sugli assi viari umbro-marchigiani, prevedeva lo sviluppo di attività in alcune aree cosiddette "aree leader", poli di eccellenza volti a sviluppare un valore aggiunto per il territorio tanto da divenire, nel tempo, attrattori economici a livello di macroscala e da costituire anche fonte di reperimento di risorse finanziarie per la realizzazione degli interventi infrastrutturali. Il Comune di Fabriano era stato riconosciuto come Area Leader con due tipologie di interventi: una Piastra Logistica e lo sviluppo di un'area leader per attività produttive e incubatore di imprese.

Seppure ad oggi ci sia stata un'attuazione molto parziale del progetto<sup>9</sup>, il PAV si è in qualche modo sovrapposto alle scelte operate dal sistema degli enti locali senza tenere conto della consolidata geografia dei distretti e, soprattutto, del ruolo polarizzante di Fabriano rispetto ad un vasto contesto territoriale.

E' proprio dal riconoscimento di questo ruolo (confermato nelle analisi del Piano Strategico comunale<sup>10</sup>) che deriva la definizione del campo di interesse del PUM<sup>11</sup> che travalicando l'ambito urbano considera un territorio che si estende sulla direttrice est-ovest fino al nodo intermodale della costa (Ancona-Falconara-Jesi, ovvero porto, aeroporto, interporto) e verso Foligno/Perugia (SS76/SS3 e dell'E45), mirando invece da nord a sud ad includere Pergola/Sassoferrato e Castelraimondo/ Camerino/Macerata.

Nonostante la pianificazione e la programmazione dei servizi automobilistici extraurbani sia attribuita alla Provincia il PUM individua alcuni criteri di riferimento di particolare interesse che possono contribuire significativamente al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- piena integrazione con il Servizio Ferroviario Metropolitan Territoriale
- aumento della copertura territoriale in distribuzione e adduzione a Fabriano
- mantenimento di un adeguato livello di servizio sui collegamenti con le frazioni (anche attraverso il ricorso a servizi non convenzionali).

Tenuto conto del ruolo svolto dal trasporto pubblico extraurbano, il PUM ritiene prioritario individuare una localizzazione adeguata sotto il profilo funzionale per l'autostazione, presso la stazione ferroviaria, sul fascio merci attualmente utilizzato per il carico/scarico e per il carrellamento. Si verrebbe così a capitalizzare la previsione del progetto Quadrilatero di spostamento di tutta l'intermodalità merci presso la nuova piattaforma logistica/autoporto di Fabriano Est, che consentirebbe di liberare un'area particolarmente pregiata sotto il profilo del trasporto passeggeri. La stazione ferroviaria è infatti facilmente accessibile ai mezzi extraurbani e l'insediamento della nuova autostazione sul fascio merci, in stretta adiacenza al primo binario, permetterebbe la comunicazione pedonale diretta per agevolare l'interscambio dell'utenza sistematica, che non viene costretta all'accesso frontale al fabbricato viaggiatori. La medesima logica si ipotizza anche per le fermate ferroviarie extraurbane.

Il PUM propone uno scenario di riassetto strategico della mobilità aperto a due visioni sovracomunali:

- il sistema delle reti lunghe, con il quale Fabriano, per il suo ruolo leader di centro di eccellenza, intende dialogare proponendosi nella veste di polo di commutazione per l'accesso al/dal territorio. Questa visione trova una sua prima declinazione nelle potenzialità rappresentate dalla variante alla SS76 e nei servizi ferroviari di lunga percorrenza per il collegamento rapido verso Ancona e l'Umbria.

- la realtà di area vasta (individuata dal PUM ben oltre i confini del SLL) e nei cui confronti il Piano propone un sistema infrastrutturale pronto ad integrarsi con una rete multimodale stradale e ferroviaria in grado di connettere efficacemente i comuni del sinclinorio tra loro e verso le reti di interesse nazionale. Questo sistema dovrebbe trovare il suo completamento nella strada pedemontana e nel nuovo polo intermodale della stazione ferroviaria.

<sup>9</sup> Si sta completando l'asse viario sud del quadrilatero; le aree leader non sono sostanzialmente decollate. La società Quadrilatero è diventata una società quasi completamente di proprietà di ANAS.

<sup>10</sup> Piano Strategico di Fabriano – Vocazioni, progetti, idee in rete – Novembre 2006

<sup>11</sup> Piano urbano della Mobilità –Novembre 2006

Per il trasporto in aree a domanda debole il PUM, nell'ambito della riorganizzazione di breve periodo, intendeva promuovere la sperimentazione di servizi di trasporto pubblico totalmente flessibile. In tal senso veniva richiamata dal PUM l'iniziativa attivata dalla Comunità Montana di un servizio non convenzionale su alcuni comuni dell'area (Arcevia, Mergo, Rosola, Cupramontana, Serra S. Quirico e Staffolo), disponibile nelle fasce orarie di morbida con prenotazione anticipata di circa 24h.

Alcuni degli interventi venivano posizionati in uno scenario di lungo periodo.

Si tratta degli interventi facenti capo a decisori di livello sovracomunale (Regione, RFI, ANAS, ecc.): la realizzazione della Pedemontana, del Sistema Ferroviario Metropolitan Territoriale SMT, la ridefinizione del Trasporto Pubblico Extraurbano coordinato con SMT e la realizzazione della piattaforma logistica a Fabriano Est.

La rete portante di trasporto collettivo prevista dal PUM era costituita dal Servizio Ferroviario Metropolitan Territoriale (SMT) strutturato con servizi continui tra Pergola e Castelraimondo (ed eventualmente fino a Macerata), che alla stazione di Fabriano erano previsti in coincidenza (a rendez-vous) con i collegamenti ferroviari per Ancona. Si ipotizzava un potenziamento di tali servizi rispetto al programma regionale di "metropolitana di superficie" con il servizio "forte" limitato a Jesi. Inoltre, il PUM proponeva la revisione della rete di trasporto automobilistico al fine di permettere non solo il collegamento con Fabriano per la mobilità qui diretta, ma anche l'adduzione sia a Fabriano che ad alcuni poli esterni della rete ferroviaria (ad es. Albacina, Sassoferrato, Genga). Tale rete doveva risultare completamente integrata con il SMT, anche attraverso l'individuazione di un gestore unico per il trasporto ferroviario ed automobilistico. Per il trasporto extraurbano si individuavano dei percorsi con capolinea alla stazione (in rendez-vous con il ferro e con il trasporto urbano).

Sul nodo ferroviario il PUM prevedeva la realizzazione di un nuovo Polo di interscambio integrato, con possibilità di scambio ferro-gomma, gomma-gomma e park&ride per auto privata e la realizzazione di un nuovo parcheggio di interscambio interrato. Per la realizzazione della nuova stazione/autostazione il PUM faceva conto su processi di valorizzazione immobiliare delle aree oggi difficilmente realizzabili.

Anche per quanto riguarda la viabilità, il PUM aveva elaborato un programma di interventi prendendo in considerazione sia l'ambito sovracomunale, sia quello locale.

Per quanto riguarda la logistica delle merci il PUM segnalava la necessità di operare in coordinamento con le altre polarità logistiche marchigiane, in primis Jesi, e secondo una visione di filiera come unica dimensione che rende possibile la competitività di un sistema intermodale basato sul trasporto non stradale (ferroviario e navale).

Sicuramente il gap che si doveva risolvere già da allora era relativo al potenziamento dei collegamenti e del trasporto pubblico locale soprattutto avvalendosi di quella che allora si doveva chiamare metropolitana di superficie, ossia il collegamento ferroviario verso il capoluogo regionale. Il fallimento della vision sottesa all'operazione del Quadrilatero, la crisi del settore produttivo-industriale, la mancata convergenza tra le linee strategiche degli Enti locali e quelle di RFI, hanno reso ancora oggi attuale e stridente l'insufficienza infrastrutturale di questo sistema territoriale e le difficoltà di connessione con la città di Ancona e la direttrice costiera.

### Punti di attenzione/opportunità

Dalle analisi condotte sul sistema economico fabrianese e sulle sue evoluzioni emergono come è ovvio i punti di criticità ma nel contempo ma anche diverse opportunità.

Da una parte è vero che le aziende leader spostano il baricentro produttivo anche in aree geografiche remote, ma esiste un'esigenza di fornitori globali e Fabriano ha ancora aziende e competenze adeguate. Considerazione rafforzata dal fatto che anche quando sono passate di mano, le aziende leader hanno mantenuto un presidio produttivo in zona, anche a dispetto delle condizioni di accessibilità dell'area.

Funzionalmente a questa esigenza, Fabriano esprime un nucleo di piccole e medie aziende manifatturiere che potenzialmente potrebbero ambire a questa funzione, avendo i mezzi anche finanziari per attuare questa strategia. Il censimento delinea un bacino di 76 aziende manifatturiere appartenenti a questo insieme.

Questa operazione costituirebbe anche un traino per tutto l'indotto di servizi che ad oggi proliferano attorno ad una geografia produttiva che in futuro difficilmente sarà garantita. Già oggi alcune realtà, forti dell'esperienza maturata in loco, hanno guadagnato mercato fuori dai confini comunali, come nel caso dell'elaborazione informatica e della somministrazione di lavoro, in particolare.

Avere dei punti di riferimento e dei casi prossimi e imitabili è un punto importante per una possibile svolta, essendo stati in passato i driver che hanno dato vita a molti dei distretti produttivi nazionali. Ora il salto qualitativo che si richiede è decisamente maggiore e qui il sostegno delle politiche pubbliche deve essere superiore. Il rischio è quello che una caduta occupazionale continuata e quindi dei redditi porti ad un impoverimento del tessuto di servizio e quindi della qualità della vita che ancora Fabriano non sembra vivere.

In particolare sul fronte della creatività e della cultura esiste un tessuto esteso e di potenziale interesse, in cui alcuni comparti come i prodotti della stampa e la registrazione di audio-video sembrano avere elevate potenzialità di sviluppo in tempi accelerati. Certamente non va dimenticato il peso che un soggetto pivot come la Fondazione Merloni può avere nell'indirizzare e facilitare il percorso di sviluppo di questo tipo di economia, anche come presidio locale di una rete istituzionale regionale sempre più densa di attori di possibile stimolo.

Assume particolare rilevanza in un momento di riconfigurazione del modello di sviluppo locale il problema di garantire a questo territorio una migliore accessibilità sia per le persone sia per le merci rispetto alle reti lunghe ma anche rispetto alle relazioni locali. Lo stesso sistema del welfare, anch'esso forzatamente da ripensare, richiede di essere supportato da un sistema di connessione locale e di area vasta di maggiore qualità rispetto all'attuale. Un ruolo strategico gioca certamente la capacità di sperimentare modelli innovativi e di supportare adeguatamente la diffusione delle tecnologie dell'ICT per ridurre tutti gli spostamenti non necessari, costruendo efficaci network informativi fra cittadini e pubblica amministrazione per una più efficace soluzione dei problemi.



## Allegato statistico

Occupati e disoccupati nel sistema locale del lavoro di Fabriano, periodo 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Occupati (.000)	24,1	23,7	24,2	24,6	24,7	24,4	24,1	23,4	23,3	22,5
In cerca di occupazione (.000)	1,1	1,0	0,9	0,8	0,8	1,1	1,1	1,5	2,4	3,2
Forze di lavoro (.000)	25,3	24,7	25,1	25,4	25,5	25,6	25,3	25,0	25,7	25,7
Non forze di lavoro in età 15 anni e più (.000)	23,5	24,3	24,2	23,9	24,2	24,6	24,8	25,2	24,3	24,1
Popolazione 0-14 anni (.000)	7,0	7,2	7,3	7,4	7,6	7,7	7,6	7,7	7,7	7,8
Popolazione di 15 anni o più (.000)	48,7	48,9	49,2	49,3	49,7	50,1	50,1	50,1	50,1	49,9
Popolazione totale (.000)	55,8	56,2	56,5	56,7	57,3	57,8	57,7	57,8	57,8	57,7
Tasso di attività (%)	51,9	50,4	50,9	51,6	51,3	51,0	50,4	49,8	51,4	51,6
Tasso di occupazione (%)	49,6	48,5	49,2	49,9	49,7	48,7	48,2	46,8	46,6	45,1
Tasso di disoccupazione (%)	4,4	3,9	3,4	3,3	3,2	4,5	4,4	6,1	9,3	12,5

Fonte: Istat

Occupati e disoccupati per sistema locale del lavoro della provincia di Ancona nel 2013 variazioni (2004-2007, 2007-2013)

Denominazione	Numero di comuni 2001	Superficie 2001 (kmq)	Popolazione residente legale 2001	Popolazione 0-14 anni	Occupati	In cerca di occupazione	Forze di lavoro	Non forze di lavoro in età 15 anni e più	Popolazione di 15 anni o più	Popolazione totale	Tasso di attività	Tasso di occupazione	Tasso di disoccupazione
ANCONA	11	404,0	204.123	29,3	90,0	11,5	101,5	86,6	188,0	217,4	54,0	47,8	11,3
ARCEVIA	4	185,8	12.395	1,5	4,8	0,6	5,4	5,2	10,6	12,1	50,9	45,5	10,6
<b>FABRIANO</b>	<b>6</b>	<b>622,6</b>	<b>54.981</b>	<b>7,8</b>	<b>22,5</b>	<b>3,2</b>	<b>25,7</b>	<b>24,1</b>	<b>49,9</b>	<b>57,7</b>	<b>51,6</b>	<b>45,1</b>	<b>12,5</b>
FILOTTRANO	2	88,3	13.192	2,0	5,8	0,7	6,5	5,5	12,0	14,0	54,4	48,5	10,9
JESI	15	367,8	74.938	11,0	32,7	4,2	36,9	32,6	69,5	80,5	53,1	47,1	11,4
SENIGALLIA	7	279,2	62.389	8,9	28,1	3,8	31,9	27,5	59,5	68,4	53,7	47,3	12,0
Differenza 2013-2007													
ANCONA				1,9	-0,6	8,2	7,6	-1,7	5,9	7,9	2,4	-1,9	7,8
ARCEVIA				0,0	-0,4	0,4	0,0	-0,4	-0,4	-0,3	1,6	-2,3	7,6
<b>FABRIANO</b>				<b>0,4</b>	<b>-2,1</b>	<b>2,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-4,7</b>	<b>9,3</b>
FILOTTRANO				0,1	-0,2	0,5	0,3	0,0	0,3	0,3	1,0	-3,1	7,6
JESI				0,8	-1,1	3,0	1,9	0,0	1,9	2,7	1,4	-2,9	8,0
SENIGALLIA				0,5	0,5	2,8	3,2	-1,4	1,8	2,3	3,9	-0,7	8,3
Differenza 2007-2004													
ANCONA				0,8	4,0	-1,6	2,4	0,7	3,1	3,9	0,4	1,4	-1,8
ARCEVIA				0,0	0,2	-0,1	0,1	-0,1	0,0	0,0	0,9	1,6	-1,4
<b>FABRIANO</b>				<b>0,4</b>	<b>0,5</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>-1,2</b>
FILOTTRANO				0,0	0,3	-0,1	0,2	0,1	0,3	0,3	0,2	1,0	-1,6
JESI				0,7	2,3	-0,5	1,8	-0,4	1,4	2,1	1,6	2,5	-1,8
SENIGALLIA				0,2	1,3	-0,5	0,7	0,5	1,2	1,4	0,3	1,2	-1,9

Fonte: elaborazioni su dati Istat

Numero di imprese attive nel comune di Fabriano per classe di addetti e settore merceologico (2011)

	1-9	10-49	40-249	250 e oltre	Totale	Composizione
agricoltura, silvicoltura e pesca	9	0	0	0	9	0,4%
estrazione di minerali da cave e miniere	0	0	0	0	0	0,0%
attività manifatturiere	204	54	2	6	266	12,8%
fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	9	0	0	0	9	0,4%
fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	4	3	0	0	7	0,3%
costruzioni	156	8	1	0	165	8,0%
commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	486	14	0	0	500	24,1%
trasporto e magazzinaggio	54	5	1	0	60	2,9%
attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	94	9	0	0	103	5,0%
servizi di informazione e comunicazione	41	3	2	0	46	2,2%
attività finanziarie e assicurative	54	2	0	1	57	2,7%
attività immobiliari	155	0	0	0	155	7,5%
attività professionali, scientifiche e tecniche	383	0	0	0	383	18,5%
noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	58	7	0	1	66	3,2%
istruzione	13	1	0	0	14	0,7%
sanità e assistenza sociale	109	0	0	0	109	5,3%
attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	30	0	0	0	30	1,4%
altre attività di servizi	93	2	0	0	95	4,6%
<b>totale</b>	<b>1952</b>	<b>108</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>2074</b>	<b>100</b>

Fonte: elaborazioni su dati censimento generale dell'industria e dei servizi Istat 2011

Numero di imprese della creatività e della culturale attive nel comune di Fabriano per classe di addetti e settore merceologico (2011)

Imprese						
	1-9	10-49	40-249	250 e oltre	Totale	Comp. %
stampa e riproduzione di supporti registrati	12	3	0	0	15	5,8%
altre industrie manifatturiere	12	1	0	0	13	5,0%
attività editoriali	1	0	0	0	1	0,4%
attività di produzione cinematografica, di video e di programmi televisivi, di registrazioni musicali e sonore	5	1	0	0	6	2,3%
attività di programmazione e trasmissione	1	0	0	0	1	0,4%
produzione di software, consulenza informatica e attività connesse	18	0	2	0	20	7,8%
attività dei servizi d'informazione e altri servizi informatici	15	2	0	0	17	6,6%
attività degli studi di architettura e d'ingegneria, collaudi ed analisi tecniche	128	0	0	0	128	49,6%
ricerca scientifica e sviluppo	4	0	0	0	4	1,6%
pubblicità e ricerche di mercato	9	0	0	0	9	3,5%
istruzione	13	1	0	0	14	5,4%
attività creative, artistiche e di intrattenimento	11	0	0	0	11	4,3%
attività di biblioteche, archivi, musei ed altre attività culturali	0	0	0	0	0	0,0%
attività riguardanti le lotterie, le scommesse, le case da gioco	2	0	0	0	2	0,8%
attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	17	0	0	0	17	6,6%
<b>totale</b>	<b>248</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>258</b>	<b>100</b>
Addetti						
	1-9	10-49	40-249	250 e oltre	Totale	Comp. %
stampa e riproduzione di supporti registrati	42	42	0	0	84	12,4%
altre industrie manifatturiere	17	14	0	0	31	4,6%
attività editoriali	1	0	0	0	1	0,1%
attività di produzione cinematografica, di video e di programmi televisivi, di registrazioni musicali e sonore	5	12	0	0	17	2,5%
attività di programmazione e trasmissione	9	0	0	0	9	1,3%
produzione di software, consulenza informatica e attività connesse	30	0	195	0	225	33,3%
attività dei servizi d'informazione e altri servizi informatici	41	22	0	0	63	9,3%
attività degli studi di architettura e d'ingegneria, collaudi ed analisi tecniche	150	0	0	0	150	22,2%
ricerca scientifica e sviluppo	6	0	0	0	6	0,9%
pubblicità e ricerche di mercato	11	0	0	0	11	1,6%
istruzione	26	15	0	0	41	6,1%
attività creative, artistiche e di intrattenimento	11	0	0	0	11	1,6%
attività di biblioteche, archivi, musei ed altre attività culturali	0	0	0	0	0	0,0%
attività riguardanti le lotterie, le scommesse, le case da gioco	1	0	0	0	1	0,1%
attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	26	0	0	0	26	3,8%
<b>totale</b>	<b>376</b>	<b>105</b>	<b>195</b>	<b>0</b>	<b>676</b>	<b>100</b>

Fonte: elaborazioni su dati censimento generale dell'industria e dei servizi Istat 2011

Numero di addetti alle imprese attive nel comune di Fabriano per classe di addetti e settore merceologico (2011)

	1-9	10-49	40-249	250 e oltre	Totale	Composizione
agricoltura, silvicoltura e pesca	13	0	0	0	13	0,1%
estrazione di minerali da cave e miniere	0	0	0	0	0	0,0%
attività manifatturiere	606	1079	153	11003	12841	68,9%
fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	5	0	0	0	5	0,0%
fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	10	34	0	0	44	0,2%
costruzioni	308	119	63	0	490	2,6%
commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	1067	242	0	0	1309	7,0%
trasporto e magazzinaggio	90	103	105	0	298	1,6%
attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	340	154	0	0	494	2,6%
servizi di informazione e comunicazione	88	34	195	0	317	1,7%
attività finanziarie e assicurative	93	28	0	482	603	3,2%
attività immobiliari	179	0	0	0	179	1,0%
attività professionali, scientifiche e tecniche	515	0	0	0	515	2,8%
noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	96	139	0	832	1067	5,7%
istruzione	26	15	0	0	41	0,2%
sanità e assistenza sociale	178	0	0	0	178	1,0%
attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	38	0	0	0	38	0,2%
altre attività di servizi	188	22	0	0	210	1,1%
<b>totale</b>	<b>3840</b>	<b>1969</b>	<b>516</b>	<b>12317</b>	<b>18642</b>	<b>100</b>

Fonte: elaborazioni su dati censimento generale dell'industria e dei servizi Istat 2011

Numero delle unità locali di imprese attive nel comune di Fabriano per classe di addetti e settore merceologico (2011)

	1-9	10-49	40-249	250 e oltre	Totale	Composizione
agricoltura, silvicoltura e pesca	9	0	0	0	9	0,4%
estrazione di minerali da cave e miniere	3	0	0	0	3	0,1%
attività manifatturiere	225	58	8	10	301	13,0%
fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	10	1	0	0	11	0,5%
fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	6	5	0	0	11	0,5%
costruzioni	164	8	0	0	172	7,4%
commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	557	21	1	0	579	24,9%
trasporto e magazzinaggio	67	13	2	0	82	3,5%
attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	115	8	0	0	123	5,3%
servizi di informazione e comunicazione	45	7	1	0	53	2,3%
attività finanziarie e assicurative	73	6	1	0	80	3,4%
attività immobiliari	158	0	0	0	158	6,8%
attività professionali, scientifiche e tecniche	392	0	0	0	392	16,9%
noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	75	9	2	0	86	3,7%
istruzione	13	1	0	0	14	0,6%
sanità e assistenza sociale	114	0	0	0	114	4,9%
attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	33	0	0	0	33	1,4%
altre attività di servizi	98	2	0	0	100	4,3%
<b>totale</b>	<b>2157</b>	<b>139</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>2321</b>	<b>100</b>

Fonte: elaborazioni su dati censimento generale dell'industria e dei servizi Istat 2011

Numero di addetti delle unità locali di imprese attive nel comune di Fabriano per classe di addetti e settore merceologico (2011)

	1-9	10-49	40-249	250 e oltre	Totale	Composizione
agricoltura, silvicoltura e pesca	11	0	0	0	11	0,1%
estrazione di minerali da cave e miniere	9	0	0	0	9	0,1%
attività manifatturiere	613	1144	855	5206	7818	57,6%
fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	6	19	0	0	25	0,2%
fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	20	78	0	0	98	0,7%
costruzioni	316	119	0	0	435	3,2%
commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	1233	411	70	0	1714	12,6%
trasporto e magazzinaggio	135	293	120	0	548	4,0%
attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	394	142	0	0	536	3,9%
servizi di informazione e comunicazione	106	162	60	0	328	2,4%
attività finanziarie e assicurative	186	76	131	0	393	2,9%
attività immobiliari	178	0	0	0	178	1,3%
attività professionali, scientifiche e tecniche	539	0	0	0	539	4,0%
noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	125	221	116	0	462	3,4%
istruzione	26	12	0	0	38	0,3%
sanità e assistenza sociale	192	0	0	0	192	1,4%
attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	49	0	0	0	49	0,4%
altre attività di servizi	189	22	0	0	211	1,6%
<b>totale</b>	<b>4327</b>	<b>2699</b>	<b>1352</b>	<b>5206</b>	<b>13584</b>	<b>100</b>

Fonte: elaborazioni su dati censimento generale dell'industria e dei servizi Istat 2011

Numero delle unità locali di imprese della creatività e della culturale attive nel comune di Fabriano per classe di addetti e settore merceologico (2011)

Imprese						
	1-9	10-49	40-249	250 e oltre	Totale	Comp. %
stampa e riproduzione di supporti registrati	12	4	0	0	16	5,9%
altre industrie manifatturiere	12	1	0	0	13	4,8%
attività editoriali	1	0	0	0	1	0,4%
attività di produzione cinematografica, di video e di programmi televisivi, di registrazioni musicali e sonore	5	2	0	0	7	2,6%
attività di programmazione e trasmissione	1	0	0	0	1	0,4%
produzione di software, consulenza informatica e attività connesse	20	3	1	0	24	8,9%
attività dei servizi d'informazione e altri servizi informatici	16	2	0	0	18	6,7%
attività degli studi di architettura e d'ingegneria, collaudi ed analisi tecniche	129	0	0	0	129	48,0%
ricerca scientifica e sviluppo	4	0	0	0	4	1,5%
pubblicità e ricerche di mercato	9	0	0	0	9	3,3%
istruzione	13	1	0	0	14	5,2%
attività creative, artistiche e di intrattenimento	11	0	0	0	11	4,1%
attività di biblioteche, archivi, musei ed altre attività culturali	0	0	0	0	0	0,0%
attività riguardanti le lotterie, le scommesse, le case da gioco	2	0	0	0	2	0,7%
attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	20	0	0	0	20	7,4%
<b>totale</b>	<b>255</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>269</b>	<b>100</b>
Addetti						
	1-9	10-49	40-249	250 e oltre	Totale	Comp. %
stampa e riproduzione di supporti registrati	42	56	0	0	98	14,0%
altre industrie manifatturiere	16	14	0	0	30	4,3%
attività editoriali	1	0	0	0	1	0,1%
attività di produzione cinematografica, di video e di programmi televisivi, di registrazioni musicali e sonore	5	22	0	0	27	3,9%
attività di programmazione e trasmissione	9	0	0	0	9	1,3%
produzione di software, consulenza informatica e attività connesse	35	118	60	0	213	30,5%
attività dei servizi d'informazione e altri servizi informatici	46	22	0	0	68	9,7%
attività degli studi di architettura e d'ingegneria, collaudi ed analisi tecniche	148	0	0	0	148	21,2%
ricerca scientifica e sviluppo	6	0	0	0	6	0,9%
pubblicità e ricerche di mercato	11	0	0	0	11	1,6%
istruzione	26	12	0	0	38	5,4%
attività creative, artistiche e di intrattenimento	11	0	0	0	11	1,6%
attività di biblioteche, archivi, musei ed altre attività culturali	0	0	0	0	0	0,0%
attività riguardanti le lotterie, le scommesse, le case da gioco	1	0	0	0	1	0,1%
attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	37	0	0	0	37	5,3%
<b>totale</b>	<b>394</b>	<b>244</b>	<b>60</b>	<b>0</b>	<b>698</b>	<b>100</b>

Fonte: elaborazioni su dati censimento generale dell'industria e dei servizi Istat 2011



### 3. Trasporto Pubblico Locale (TPL): valutazioni e proposte di potenziamento e qualificazione

#### TPL Urbano, Extraurbano e su ferro: stato attuale e ipotesi di riassetto

##### Elenco delle fonti documentali:

##### TPL Urbano:

1. Contratto di servizio per il TPL nel Comune di Ancona. Periodo 2007-2013
2. Delibera n.123/2013- Comune di Ancona Approvazione "Programma quadro triennale 2013/2015"
3. Programma comunale triennale servizi di TPL (L.R. 6/2013) documento istruttorio
4. Mappa Interattiva Servizio Urbano Ancona
5. Programma Quadro Comunale Triennale Servizi Di Tpl (L.R. 6/2013)

##### TPL Extra Urbano:

1. Bollettino Ufficiale Regione Marche n.83/2013- Allegato A P.T.R.S. 2013-2015
2. Deliberazione Giunta Regionale n.123 del 10/02/2014- Allegato A Progetto della rete dei servizi TPL automobilistico extraurbano
3. Provincia di Ancona- Proposta di progetto della rete dei servizi di Trasporto Pubblico Automobilistico extraurbano

##### Inquadramento generale

Il documento costituente riferimento per la redazione del Piano Triennale della Regione Marche è il DPCM del 2013 in materia di risorse destinate al TPL su scala nazionale. Nel capitolo 3 del B.U.R. 83/2013 si dichiara che le risorse stanziare dalla Regione Marche per i servizi del trasporto pubblico su gomma per il triennio 2013-2015, sono le seguenti:

- 2013: 65.000.000 € (iva inclusa)
- 2014: 66.580.345 € (iva inclusa, considerando tasso inflazione minore del 3 %)
- 2015: 66.580.345 € (iva inclusa, considerando tasso inflazione minore del 3 %)

Inoltre in questo periodo la Regione dovrà garantire circa 12 mln € per il contratto degli autoferrotranvieri.

Per quanto riguarda le gare per l'affidamento dei servizi, l'articolo 6 della L.R. 2013 riporta che "le Province [...] avviano le procedure di affidamento del servizio automobilistico di trasporto pubblico regionale e locale, congiuntamente per i servizi urbani ed extraurbani, negli ambiti territoriali ottimali, mediante pubblicazione dei bandi di gara. [...] Nel rispetto della normativa europea e statale, la durata massima dei contratti è fissata fino a nove anni per i servizi automobilistici e fino a dieci anni per i servizi ferroviari."

Quindi saranno bandite 5 gare congiunte per il TPL su gomma urbano ed extraurbano, una per ciascun bacino provinciale delle Marche (Ancona , Ascoli Piceno, Fermo, Macerata, Pesaro-Urbino).

Per quanto riguarda il trasporto su ferro, l'attuale servizio si colloca nell'ambito del quinquennio di assegnazione del servizio 2009-2014 affidato a Trenitalia dalla Regione Marche.

#### Stato attuale- TPL su gomma, Regione Marche

I servizi minimi per l'anno solare 2013, riportati nel Bollettino Regionale 83/2013, per il bacino dell'ambito di Ancona sono i seguenti:

servizi minimi rete extraurbana:	7.719.469 km/anno
servizi minimi rete urbana comune Ancona:	3.255.089 km/anno
TOT servizi minimi extraurb+ tutti servizi urbani	12.469.507 km/anno
I trasferimenti regionali al netto di IVA previsti sono:	
per i servizi minimi rete extraurbana:	11.596.364 €/anno
per i servizi minimi rete urbana comune Ancona:	7.364.534 €/anno
TOT per servizi minimi extraurb+ tutti servizi urbani	21.425.606 €/anno

Da questi dati si ricava un corrispettivo di circa **1.5 €/km** per la rete extraurbana e **2.26 €/km** per la rete urbana del comune di Ancona (valore che corrisponde con quanto trovato sull'urbano); i valori sopra riportati non comprendono i servizi dell'urbano di Ancona relativi all'ospedale regionale ed al porto.

Globalmente su tutta la Regione Marche i valori corrispondenti per il 2013 sono i seguenti:

#### Servizi previsti

servizi minimi rete extraurbana:	28.522.609 km/anno
servizi minimi rete urbana complessiva:	11.599.228 km/anno
TOTALE servizi minimi extraurb. sommati a tutti gli urbani	40.121.837 km/anno
I trasferimenti regionali al netto di IVA previsti sono:	
per i servizi minimi rete extraurbana:	42.976.891 €/anno
per i servizi minimi rete urbana comune Ancona:	20.762.726 €/anno
TOTALE servizi minimi extraurb. sommati a tutti gli urbani	63.739.618 €/anno

Da questi dati si ricava un corrispettivo medio di circa **1.5 €/km** per la rete extraurbana e **1.79 €/km** per le reti urbane (si noti come attualmente i valori di corrispettivo dell'urbano sono molto variabili da comune a comune).

Dalla DGR 123/2014 emerge un dato sul rapporto tra il numero di corse per percorso: questo rapporto risulta essere mediamente alto, ciò denota una frammentazione non ottimale di impiego delle risorse.

Inoltre sono illustrati i risultati di un'indagine CATI, svolta dai consulenti a maggio-giugno 2012, ben fatta a livello trasportistico, dove sono individuate le principali linee attrattive per i maggiori centri delle Marche (ovvero il sistema gravitazionale della regione).

Dalle indagini risulta che i volumi di domanda relativamente rilevanti (ovvero valori maggiori di 1.000 passeggeri/giorno) si registrano, nel feriale scolastico, su poche direttrici:

- assi convergenti su Ancona: Ostra-Senigallia-Ancona, Maiolati Spontini-Jesi-Falconara-Ancona, Osimo-Ancona, Camerano-Ancona;
- triangolo Pesaro-Urbino-Fano, con appendici sino a Gabicce Mare, Fermignano, e Mondolfo;

- tratti terminali degli assi convergenti su Macerata (da Urbisaglia, Corridonia, Morrovalle);
- asse Ascoli-San Benedetto del Tronto-Grottammare

La maggiore parte di tali direttrici è caratterizzata da volumi maggiori di 1.000 passeggeri/giorno anche nel periodo estivo.

#### **Stato attuale TPL - urbano di Ancona**

L'ultimo contratto di esercizio (durata 6 anni) ha coperto il periodo 2007-2013, mentre per lo stato di progetto si sviluppa attorno al piano triennale 2014-2017.

I servizi del TPL urbano del 2013 del bacino di Ancona sono così suddivisi:

- 3.280.383 vett. x Km/anno pagati dalla Regione (definiti servizi minimi, pari a € 7.417.191,00 IVA ESCLUSA, valore unitario del corrispettivo pari a 2,26 €/km + IVA 10 %)

Il corrispettivo medio al km è accettabile, un po' più alto dei valori comunemente usati dagli altri EE.LL.

- 604.141 vett.Km/anno pagati dal Comune di Ancona (definiti servizi aggiuntivi)

Per questi servizi aggiuntivi non è specificato il corrispettivo €/km, anche perché una quota parte di tali servizi sono pagati in corrispettivo orario (per esempio i servizi relativi all'ascensore "Passetto").

Sul totale di 604.141 vett.km/anno 61.934,86 km sono dati dalla chiusura della Galleria Risorgimento che ha indotto percorsi alternativi con sviluppo maggiore, con conseguente incremento chilometrico

TOTALE ATTUALE: 3.884.524 vett.km/anno

Quindi circa l'85 % del corrispettivo è pagato dalla Regione e circa il 15 % viene pagato dal Comune di Ancona. Sia le ore di punta, sia la classificazione dei giorni dell'anno (scolastico, feriale etc..) sono individuati secondo la comune classificazione usata nel trasporto pubblico. Tra gli standard minimi di qualità per lo stato attuale è particolarmente interessante l'affidabilità (espressa come rapporto percentuale tra corse effettuate/corse programmate) e la pulizia ordinaria e straordinaria dei mezzi.

Il costo del servizio dipende anche dalla tipologia dei mezzi che lo svolgono. Dal documento emerge che oltre al classico 12 m (classificato come A), vi sono altre tipologie di mezzi:

- B=18metri
- C=filobus
- D=pollicino
- E=filosnodati
- F=10 metri

Il mezzo di tipologia F trova un ampio utilizzo. Le riserve (in termine di numero di mezzi) dello stato attuale sono ben dimensionate, anche gli standard minimi di qualità sono ben determinati.

Sulla tipologia dei titoli di viaggio è presente il problema della frammentazione: molti titoli di viaggio, campi di applicabilità sovrapposti. Occorrerebbe a nostro avviso semplificare notevolmente il numero e la tipologia di titoli di viaggio nello stato di progetto.

**Stato di progetto - TPL su gomma a livello regionale**

E' stata introdotta una riparametrizzazione dei corrispettivi volta a superare i valori storici dovuti ai pregressi delle spese temporali e a determinare i nuovi valori in modo analitico mediante per esempio utilizzo di software di simulazione. Al fine di non causare significativi sconvolgimenti, i nuovi corrispettivi sono ponderati per una quota del 10 % sui servizi urbani attuali (90 % restante corrispettivi contratti attuali) e per una quota del 20% sui servizi extraurbani attuali (80 % restante corrispettivi contratti attuali). A valle di tale processo, si ottengono i seguenti corrispettivi (anno di riferimento 2014):

*Servizi Urbani:*

Tipo di Servizio:	Corrispettivo al km (Euro)
Servizio urbano di Ancona (incluso servizio di ascensore del Passetto)	2,211
Altri servizi urbani del Bacino di Ancona	1,699
Servizi urbani del Bacino di Pesaro Urbino	1,558
Servizi urbani del Bacino di Macerata	1,613
Servizi urbani del Bacino di Fermo	1,660
Servizi urbani del Bacino di Ascoli Piceno	1,703

*Servizi Extraurbani:*

Tipo di Servizio:	Corrispettivo al km (Euro)
Servizi extraurbani del Bacino di Ancona	1,408
Servizi extraurbani del Bacino di Pesaro Urbino	1,517
Servizi extraurbani del Bacino di Macerata	1,517
Servizi extraurbani del Bacino di Fermo	1,450
Servizi extraurbani del Bacino di Ascoli Piceno	1,483

## Nuovi corrispettivi

Il valore del corrispettivo pari a 2.21 €/km ricalca quello trovato in fase di analisi del TPL urbano del servizio urbano del comune di Ancona.

Per la definizione dei servizi minimi si seguono i seguenti tre passi:

1. si ridefiniscono, per garantire un miglior equilibrio rispetto al dato storico, le distribuzioni delle produzioni chilometriche tra le 14 reti urbane relative a capoluoghi di provincia o comuni con almeno 30.000 abitanti (tra cui Fabriano) o comuni aventi sedi non decentrate di università;
2. si ripartisce la nuova rete extraurbana mantenendo la divisione percentuale del 2013 delle risorse tra i bacini (Ancona 27.26%, Ascoli Piceno 14.45%, Fermo 8.59 %, Macerata 24.74 %, Pesaro-Urbino 24.96 %);
3. infine si calcolano le produzioni chilometriche e le risorse da destinare a ciascuna rete (risorse incrementabili dai singolo EE.LL.)

Al passo 2 la razionalizzazione avviene sul principio del “load factor”<sup>12</sup> cercando di tagliare per lo più le corse non usate e, in base al DPCM dell’11 marzo 2013, cercando di finanziare il 35 % del TPL con ricavi da traffico.

La rete extraurbana così individuata è divisa in 3 classi funzionali:

- servizi 1° livello (domanda erratica lungo i principali corridoi regionali)
- servizi 2° livello (quelli con “load factor” più alti, i più efficaci, per lo più corse scolastiche, logica “porta a porta”)
- servizi 3° livello (adduzione, soddisfacimento di specifiche esigenze locali)

La strutturazione in Livelli funzionali non definisce una gerarchia di importanza dei servizi.

Nei documenti disponibili sono elencate una serie di motivazioni (in particolare legate al bacino di Fermo) che hanno portato al mantenimento sui valori del 2013 della distribuzione attuale percentuale delle risorse tra i bacini per il biennio 2014-2015 per i servizi extraurbani: Ancona, 27.26%, Ascoli Piceno, 14.45%, Fermo, 8.59 %, Macerata, 24.74 %, Pesaro-Urbino, 24.96 % .

Si affida ogni modifica di questa ripartizione alla Giunta Regionale la quale, anno per anno, può modificare la quota parte destinata a ciascun bacino.

Al termine di tutto il processo i valori minimi di km/anno di servizi extraurbani individuati per il bacino di Ancona sono i seguenti:

Km/anno per Servizi Minimi che possono essere offerti: valori totali e per Tipo di servizio						
Colonna	Totali		Per Tipo di servizio			
	Valori Minimi = Valori stabiliti da PRTS per il 2014 e 2015	Valori Massimi	Per servizi di 2° Livello (valori fissi)	Per servizi di 3° Livello del Tipo "ex Urbani Minori" (valori fissi)	Per servizi di 1° Livello e di 3° Livello propriamente extraurbani (range di valori)	
					Valori Minimi	Valori Massimi
Bacino	A	B	C	D	E	F
Ancona	7.933.442	8.330.114	2.253.987	248.719	5.430.736	5.827.408

Produzione km/anno dei servizi extraurbani per il bacino di Ancona

In totale si ha una produzione totale di 39.9 mln km/anno data da circa 29 mln km/anno sulle reti extraurbane(73%, stesso valore del 2013) e da circa 10.9 mln km/anno sulle reti urbane (27%).

Per quanto riguarda le risorse finanziate (valori al lordo di IVA), su un totale di circa 66.5 mln €/anno trasferiti dalla Regione, circa 45 mln €/anno vanno a finanziare i servizi extraurbani (68%) e circa 21.5 mln €/anno vanno (32%) per i servizi urbani .

Nel dettaglio si veda la tabella seguente per il bacino di Ancona:

---

<sup>12</sup> Per Load Factor si intende la quantità di utilizzazione della capacità totale di un qualsiasi veicolo di trasporto

	Reti Extraurbane				Ambito Urbano di	Reti Urbane				Totale produzioni chilometriche programmate		Totale trasferimenti regionali (euro netto IVA)	
	BusKm programmati per Servizi Minimi		Trasferimenti regionali programmati (euro netto IVA)			BusKm programmati per Servizi Minimi		Trasferimenti regionali programmati (euro netto IVA)		Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013	Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013
	Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013	Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013		Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013	Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013				
Bacini di Ancona	7.933.642	0,00%	11.170.286	-5,10%	Ancona	3.248.480	0,00%	7.182.389	-2,15%	12.443.306	0,24%	20.496.766	-2,60%
				Ussita	521.275	0,00%	885.646	9,41%					
				Fabiano	351.278	0,00%	596.821	14,70%					
				Senigallia	265.935	0,27%	451.823	13,33%					
				Osimo	122.896	8,27%	208.801	8,29%					

Produzione km/anno dei servizi per il bacino di Ancona

Quindi per quanto riguarda il trasporto extraurbano le produzioni chilometriche restano inalterate a fronte di una diminuzione delle risorse destinate al finanziamento.

Se si osservano le colonne finali della tabella emerge come globalmente nel biennio 2014-2015 i trasferimenti di risorse regionali dei servizi minimi sono diminuiti circa dell'1.3 %: da circa 63.7 mln €/anno del 2013 a circa 62.5 mln €/anno del biennio 2014-2015 (valori al netto di IVA).

Infine si precisa di nuovo che la Giunta Regionale può variare i quantitativi sopra riportati anno per anno.

Nel capitolo 4 del Bollettino è riportata una serie di interventi importanti previsti a supporto del TPL quali:

- il rinnovo del parco autobus (l'età media del parco bus attuale si aggira intorno ai 10 anni);
- azioni di monitoraggio (monitoraggio della flotta, dispositivi a bordo, paline intelligenti a terra);
- sistemi di bigliettazione elettronica (S.B.E., nuove tipologie di titoli di viaggio, tariffazione flessibile...);
- sistema informativo (nuovo sistema di gestione dei programmi di esercizio, interfacciato col grafo)

Tuttavia, per quanto riguarda il parco autobus, non sono menzionate iniziative concrete per ridurre sensibilmente l'età media.

Nel capitolo 5 del B.U.R. sono elencati i nodi di scambio tra diversi modi di trasporto e diversi livelli di rete previsti dal precedente Piano triennale. Viene precisato che la maggior parte di questi nodi è stata realizzata, ad eccezione di alcuni tra i quali quello di Ancona. Inoltre tra i parcheggi di scambio volti a favorire l'intermodalità è stato concluso quello in località via Metauro-Torrette, ad Ancona.

Particolarmente interessante è il capitolo 6 del Bollettino sul sistema tariffario: per i servizi extraurbani il costo è in base alla fascia chilometrica, mentre per quelli urbani vi è una disomogeneità sia come prezzo che come tipologia tra centro e centro. Per gli aggiudicatari delle gare sono previste due tipologie di biglietti:

- titoli "mono-operatore" definiti a livello unico regionale
- titoli integrati con l'uso di più mezzi/operatori (in base alle varie combinazioni di uso dei mezzi le tariffe saranno definite a livello unico regionale)

Infine si riporta la tabella finale riepilogativa con tutte le voci di spesa previste per il TPL negli anni 2013, 2014 e 2015:

Anno di spesa	2013	2014	2015	Totali nel triennio
Gestione TPL Gomma	€ 65.900.000,00	€ 66.580.345,00	€ 66.580.345,00	€ 199.060.690,00
Gestione TPL Ferro	€ 42.500.000,00	€ 42.500.000,00	€ 42.500.000,00	€ 127.500.000,00
Implementazione della Bigliettazione Elettronica	€ 500.000,00	€ 4.000.000,00	€ 7.500.000,00	€ 12.000.000,00
Implementazione dei Sistemi AVM	€ 500.000,00	€ 500.000,00	€ -	€ 1.000.000,00
Contributo per rinnovi Contratti Autoferrotranvieri	€ 12.000.000,00	€ 12.000.000,00	€ 12.000.000,00	€ 36.000.000,00
Agevolazioni tariffarie TPL Gomma	€ 3.600.000,00	€ 4.500.000,00	€ 4.500.000,00	€ 12.600.000,00
Implementazione Sistema Informativo per il TPL	€ 24.400,00	€ 195.200,00	€ 24.400,00	€ 244.000,00
<b>TOTALE</b>	<b>€ 125.024.400,00</b>	<b>€ 130.275.545,00</b>	<b>€ 133.104.745,00</b>	<b>€ 388.404.690,00</b>

Voci di spesa previste dalla Regione Marche per il periodo 2013-2015

### Considerazioni in merito alla gara per l'affidamento dei servizi

Sulla DGR 123/2014 viene riportato che per ciascuno dei 5 Bacini è predisposta un'unica Specifica dei Servizi (costituita da una documentazione informatica e da una relazione di supporto), data dall'integrazione di più Specifiche:

- sub. a) Specifica dei Servizi propriamente extraurbani
- sub. b) Specifica dei Servizi ex urbani nei 15 Comuni "minori"
- sub. c) Specifica dei Servizi Urbani
- sub. d) Specifica degli eventuali Servizi Analoghi finanziati dagli EE.LL.

Il progetto dei servizi di 3° Livello è demandato all'offerta dei Concorrenti alle Gare.

sub. a) SERVIZI EXTRAURBANI:

Il database e i relativi shapefile della Specifica sub a) sono predisposti dalla Regione. Questa prima specifica è di tipo semirigido e contiene nella seconda parte i servizi di 2° livello (per i quali dovrà essere presentato un Programma di Esercizio dettagliato), nella terza parte quelli di 1° livello (per i quali dovrà essere presentato un Programma di Esercizio di massima) e nella quarta parte quelli di 3° livello. Riguardo ai servizi di 3° livello è specificato che i Concorrenti alle Gare dovranno predisporre un completo e dettagliato Programma di esercizio coerente con gli Indicatori Prestazionali (IP) e che miri ad ottimizzare:

- la regolarità del servizio,
- l'interscambio con i servizi di 1° Livello automobilistici e ferroviari, la copertura territoriale, intesa come servizio reso anche ai più piccoli centri abitati
- la copertura delle maggiori polarizzazioni urbane in destinazione dei centri abitati attraversati con più di 10.000 residenti

Gli IP quantitativi sono riferiti a due (collegamenti minimi zona-zona; produzione km minima per ambiti territoriali sub-bacino), mentre quelli qualitativi fanno riferimento a:

- organizzazione dei rendez-vous tra i servizi nei luoghi di interscambio,
- modalità di gestione degli eventuali servizi a chiamata/prenotazione offerti.

sub. B) e c) SERVIZI EX-URBANI, URBANI E ALTRE TIPOLOGIE:

La Specifica sub b) è predisposta dalla Regione e consiste nei Programmi di Esercizio predisposti dai Comuni.

Tali Programmi di Esercizio sono strutturati in formati diversi a seconda della tipologia di dato fornito dai Comuni. Le Province possono apportare, in accordo con i Comuni interessati, modifiche migliorative, fermi restando i valori di produzione chilometrica.

Compete, infine, alle Province integrare le Specifiche sub a) e b) con i database delle Specifiche sub c) e d).

### STATO DI PROGETTO- TPL urbano di Ancona

Per il TPL urbano occorre differenziare tra il dimensionamento del programma quadro di esercizio ed il programma di esercizio 2014-2015, ovvero la proposta a base gara.

#### Dimensionamento Programma quadro di Esercizio

Il Programma Triennale Regionale dei Servizi (PTRS) di trasporto vale dal 2014 al 2017 (il finanziamento regionale vale per i primi 2 anni e tiene conto degli incrementi dovuti al tasso di inflazione). I servizi di progetto sono così dimensionati:

- 3.248.480 vett. x Km/anno pagati dalla Regione (comprensivi di “servizio ascensore”, definiti servizi minimi, pari a € 7.182.389,00 IVA ESCLUSA, valore di 2,21 €/km + IVA )  
*Lievissima diminuzione rispetto al servizio attuale: rispetto al trend regionale toscana è un taglio lieve.*
- 479.773 vett.Km/anno pagati dal Comune di Ancona (definiti servizi aggiuntivi): questo valore è calcolato per differenza nell’ipotesi di mantenere costante la somma complessiva totale dei km/anno presente nel sistema a regime nel 2013 in seguito agli interventi già effettuati sul programma di esercizio (3.728.253 vett.Km/anno – 3.248.480 vett.Km/anno).

Con questa ipotesi i servizi aggiuntivi diminuiscono del 20 %, taglio importante.

*Quindi il contributo della Regione dovrebbe rimanere circa costante, i tagli sono soprattutto riferiti alla quota parte pagata dal Comune*

TOTALE PROGETTO: 3.728.253 vett.km/anno

Taglio di servizi rispetto all’attuale: circa 150.000 vett.km/anno (circa 4 %, i tagli in generale in Toscana degli ultimi anni sono stati molto più netti).

#### Programma quadro di Esercizio 2014-2015 (ovvero proposta Base Gara)

Gli obiettivi elencati sono di 3 tipi: economico, sociale e prestazionale.

Si consideri l’Obiettivo1 ECONOMICO, sostenibilità economica del TPL Urbano.

Nel 2012 la somma stanziata, a consuntivo, dal Comune per la copertura dei servizi aggiuntivi era pari a 460.219,59 €; se a questa cifra si sommano gli importi provenienti dalla rimodulazione tariffaria stimati al 2014 per complessivi 90.000 €, si ottengono circa 550.000 € equivalenti ad un budget chilometrico di 316.742 vett.km/anno. Questo valore quindi risulta ad oggi sostenibile finanziariamente dal comune di Ancona. Se si sommano quindi i servizi minimi regionali e quelli aggiuntivi dotati di copertura si ottiene la disponibilità totale dei servizi “sostenibili” dal lato finanziario:

- Servizi minimi: 3.248.480 vett.km/anno
- Servizi aggiuntivi dotati di copertura finanziaria: 316.742 vett.km/anno  
(-160.000 km circa rispetto a dimensionamento di progetto)

TOTALE PROGETTO DI ESERCIZIO: 3.565.222 vett.km/anno



(-160.000 km circa rispetto al totale riportato al paragrafo precedente)

da cui la necessità di procedere ad una razionalizzazione dei servizi che comporti contestualmente una riduzione, stimata in circa 160.000 vett./km., ed una re-distribuzione del chilometraggio, come indicato nelle 13 Azioni elencate nel documento del Comune di Ancona.

Si consideri l'Obiettivo2 SOCIALE. Gerarchizzazione e Livello minimo Essenziale del Servizio (L.M.E.).

Le linee urbane sono inizialmente così divise in:

1. linee portanti dirette in centro (alta domanda, alto valore di "load factor", comprendono le linee sensibili come quelle verso gli ospedali; sono state razionalizzate rispetto al 2013): ovvero 2.091.958 vett. Km/anno
2. linee adduttrici di media-lunga percorrenza (funzione di completamento, le tratte riconfermate mantengono stesse fermate e percorsi del 2013): ovvero 1.636.295 vett. Km/anno

TOTALE: 3.728.253 vett. Km/anno, produzione da tagliare per raggiungere i 3.565.222 vett.km/anno (ovvero il valore indicato come sostenibile dalla pubblica amministrazione).

A partire dalla gerarchizzazione delle linee, viene definito il Livello Minimo Essenziale (L.M.E.) ovvero il Programma d'esercizio "pre-gara". Si precisa inoltre una condizione essenziale per l'affidamento del servizio: la capacità di gestire l'impiantistica attualmente in uso (in particolare rete filoviaria, mezzi filoviari, dotazione delle fermate etc.)

Si prevede quindi l'applicazione di una serie di azioni (numerate da 1 a 5) che porteranno un risparmio in termini di produzione pari a 227.000 vett. Km/anno. Le azioni successive, dalla n.6 alla n.13, ridistribuiscono il surplus di risparmio ottenuto (circa 77.000 vett. Km/anno) e descrivono altri aspetti qualitativi da implementare nello stato di progetto.

Si consideri l'Obiettivo3 PRESTAZIONALE.

Gli indicatori adottati (fattore di affollamento, rapporto percentuale tra passeggeri trasportati e capienza del mezzo etc..) sono plausibili.

Come riportato nel documento "l'obiettivo prestazionale deve rendere il sistema di TPL sempre verificabile ed aggiornabile, dunque in grado di adattarsi rapidamente al modificarsi della domanda e delle coperture finanziarie". E' quindi prevista un'adeguata costante campagna di monitoraggio.

### Considerazioni sul PROGETTO del TPL a livello regionale

In termini di servizi extraurbani le risorse destinate per il biennio 2014-2015 dovrebbero subire solo un lieve decremento rispetto al 2013.

A livello trasportistico lo studio risulta dettagliato, è infatti basato su un'indagine CATI sullo stato attuale, è focalizzato sugli spostamenti tra coppie O/D, sulle gravitazioni dei passeggeri.

Per i servizi di progetto sono specificate le produzioni km/anno dei servizi minimi, i valori dei corrispettivi e le coperture finanziarie previste. I valori dei corrispettivi €/km individuati dovrebbero essere quindi coerenti con quelli normalmente in uso a livello nazionale.

Nei documenti si menzionano i nodi di interscambio, i parcheggi scambiatori, il sistema di tariffazione coordinato a livello regionale, i sistemi di bigliettazione elettronica (dove si investono ragguardevoli risorse).

Dai documenti sembra emergere il problema del coordinamento nell'individuazione puntuale dei nodi di interscambio tra progettazione a livello extraurbano ed urbano. Inoltre emerge che il parco mezzi attuale ha un età media di 10 anni. Nonostante ciò non si evince in modo chiaro una strategia concreta dal punto di vista dell'Ente per incentivare l'acquisto di mezzi nuovi o per obbligare i nuovi aggiudicatari a rinnovare il parco mezzi.

Dalla lettura dei documenti sembrerebbe che non si sfrutti l'occasione della stesura di un nuovo bando di gara per rimodulare la distribuzione della quota parte delle risorse per la rete extraurbana tra i vari bacini provinciali.

In sede di predisposizione dei Capitolati di Gara, occorrerebbe definire puntualmente, a nostro avviso, l'attuale consistenza dei nodi di interscambio e le tempistiche di realizzazione degli interventi in corso per fornire ai Concorrenti le informazioni necessarie affinché essi possano elaborare un progetto di Programma di esercizio che massimizzi le reali potenzialità di interscambio.

Per quanto riguarda la predisposizione della gara, la struttura delle specifiche dei servizi di riferimento per le gare sembra convincente. La Regione si occuperà di predisporre le specifiche soprattutto per i servizi extraurbani, mentre alle Province competerà l'integrazione delle direttive regionali con i progetti predisposti dai Comuni soprattutto per i servizi urbani.

Una delle discriminanti importanti per l'aggiudicazione di ciascun bacino sarà data dal progetto che i Concorrenti faranno riguardo ai servizi di 3° livello (adduzione) per soddisfare certi indicatori. A tale proposito i concorrenti verranno giudicati in base a due Indicatori prestazionali (Collegamenti minimi Zona-Zona, Produzioni chilometriche minime per Ambiti sub-bacinali) per i quali dovranno garantire un livello minimo stabilito dalla regione. Le formule riportate sulla DGR, soprattutto per il calcolo del primo di questi due indicatori, potrebbero non risultare di immediata comprensione e quindi generare problemi in sede di gara.

### Considerazioni sul PROGRAMMA DI ESERCIZIO 2014-2015- TPL Urbano di Ancona

I tagli proposti dovrebbero essere efficaci in quanto sono state assunte linee guida e indicatori prestazionali affidabili.

Si propone di creare dei nodi di interscambio tra linee adduttrici e linee portanti, dove operare la rottura di carico: ciò può migliorare anche le condizioni di traffico vista la diminuzione del numero di mezzi di TPL circolanti verso il centro e quindi la minor congestione stradale del centro città.

La gerarchizzazione delle linee di progetto tiene conto delle linee guida del programma regionale triennale esistente dei servizi extraurbani rendendo quindi possibili le condizioni per un'integrazione tra servizi urbani ed extraurbani.

Sono stati operati dei tagli mettendo in pratica le seguenti azioni:

- Ottimizzazione delle risorse: l'esito dovrebbe essere positivo in quanto sono state eliminate linee lunghe trasversali e sono state sostituite con linee adduttrici a frequenza bassa e linee portanti a frequenza alta
- Comunicazione, recupero consenso dei cittadini: l'esito resta da verificare in quanto occorre buona comunicazione per assimilare "il passaggio culturale" dovuto all'eliminazione alcune linee storiche

lunghe esistenti: di conseguenza è probabile che aumenti il numero di trasbordi su una stessa coppia Origine/Destinazione

Occorrerebbe dettagliare la descrizione dei nuovi titoli di viaggio. E' auspicabile una notevole semplificazione con conseguente diminuzione del numero totale dei titoli di viaggio presenti.

Si suggerisce di riportare nelle specifiche tecniche presenti nella gara di appalto dell'ambito degli indicatori quantitativi che traducano le azioni correttive proposte dai tecnici del Comune di Ancona. Ad esempio si potrebbe misurare la pulizia del mezzo come rapporto tra il numero di interventi settimanali/interventi programmati; si potrebbe misurare l'indice di puntualità come scostamento medio della corsa nella settimana espresso in minuti.

### Considerazioni sul Servizio Ferroviario attuale

Anche in campo ferroviario sono stati operati dei tagli negli ultimi anni (pari nel 2013 a 105.000 km, ovvero una diminuzione del 2.54 % rispetto al 2012).

La dotazione ferroviaria nei dintorni di alcuni centri minori, come Fabriano, risulta datata e abbastanza carente (si tratta per lo più di linee a semplice binario, quindi con notevoli problemi di doppia circolazione, e a volte di linee a trazione non elettrificata).

L'attuale Gestore (Trenitalia) non aveva rispettato, al 2013, l'impegno di rinnovo del materiale rotabile prestabilito; in conseguenza di ciò l'impegno è stato nuovamente stipulato e fissato pari a 106 mln € (dei quali 7.5 mln € finanziati dalla regione).

Nel piano triennale dei trasporti della Regione si propone di richiedere nel bando di gara del prossimo affidamento dei servizi su ferro un ulteriore impegno volto al rinnovo del parco rotabile.

Altre misure auspicabili in questa sede potrebbero essere:

- il ripristino di alcuni collegamenti attualmente fuori servizio (per esempio Fabriano-Pergola)
- il coordinamento con gli orari dei servizi extraurbani, soprattutto in prossimità dei piccoli centri delocalizzati rispetto alle direttrici principali sul territorio regionale
- il recupero di alcune stazioni dismesse, da utilizzare, soprattutto in ambito urbano, anche come possibili poli di interscambio.

### Suggerimenti per il miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale.

Di seguito vengono suggeriti alcuni accorgimenti ed interventi per migliorare e rendere più efficace il servizio di trasporto pubblico locale anche con riferimento ad alcune buone pratiche, alcune delle quali vengono riproposte in allegato.

#### PROPOSTA n.1- INTERSCAMBIO

Si raccomanda di individuare i nodi di interscambio, sia nel territorio comunale di Ancona sia in altri centri importanti dell'Area Vasta (per es. Jesi, Falconara, Fabriano etc.), in modo tale che essi svolgano una triplice funzione:

1. parcheggi scambiatori
2. aree di fermata per il TPL urbano ed extraurbano
3. ove possibile, fermate del trasporto ferroviario regionale

L'individuazione di un set di nodi di interscambio deve essere condivisa in fase di pianificazione sia negli indirizzi del trasporto pubblico urbano che in quelli dell' extraurbano.

Tali aree di interscambio dovranno essere dotate di:

- paline intelligenti, ovvero dove siano presenti dei display elettronici (VMS) nelle quali siano riportate, per le direzioni principali, le informazioni relative ai prossimi mezzi in arrivo/in partenza sia su gomma che su ferro al fine di favorire l'intermodalità;
- ampi golfi di sosta per alloggiare i mezzi;
- nel caso di aree di sosta confinanti (ad es. stazioni e fermate bus), queste dovrebbero essere collegate in modo sicuro e veloce tenendo conto anche dell'abbattimento delle barriere architettoniche

Al fine di diminuire la congestione nei centri urbani, tali nodi dovrebbero essere localizzati in aree "alla cintura" (per esempio se si mantenessero ad Ancona gli attuali interscambi in piazza stazione e piazza Bassi, si genererebbe un ingente traffico di mezzi del trasporto pubblico nelle arterie viarie del centro). In questo modo con il meccanismo di linee con funzione di adduttrici e linee con funzione di portanti, si potrebbero operare "rotture di carico" e diminuire il numero di mezzi circolanti nel centro urbano.

Osservando le direttrici che confluiscono sul comune di Ancona dal territorio circostante, sarebbe opportuno individuare almeno 2 interscambi, la cui localizzazione potrebbe essere la seguente:

- alla cintura nord di Ancona (ad esempio nei pressi della zona Ospedale- Le Torrette) per raccogliere la direttrice proveniente da Falconara, per collegarsi con la SS76, con la valle dell'Esino ;
- alla cintura sud di Ancona per raccogliere la direttrice dei bus urbani/extraurbani provenienti dalla strada statale Adriatica, Recanati ...

Resta da valutare se inserire anche un interscambio nella zona alla periferia di Ancona verso l'entroterra in posizione centrale rispetto ai due sopra menzionati.

## PROPOSTA n.2- COORDINAMENTO

Nell'ottica dell'Area Vasta appare necessario coordinare i servizi ricevendo le indicazioni dei vari comuni da parte di un' unica Agenzia della mobilità<sup>13</sup> in grado di prendere decisioni che, pur ottimizzando le risorse economiche in tempi di crisi, tengono conto delle esigenze puntuali molto frammentate sul territorio (si veda per esempio la vicenda del comune di Fabriano legata ai servizi aggiuntivi e per le frazioni).

<sup>13</sup> Si vedano su questo punto alcune best practices

L'Agenzia della mobilità dovrebbe avere tra le sue funzioni anche quella di valutare ogni taglio o inserimento di nuova linea di trasporto su gomma in relazione alla valutazione dell'offerta presente sulla solita coppia Origine/Destinazione sul trasporto ferroviario (ad esempio il comune di Fabriano è attualmente privo di un collegamento su mezzo pubblico con Pergola poiché non si è tenuto conto della scomparsa quasi contemporanea di entrambi i servizi su gomma e ferro).

### **PROPOSTA n.3- RINNOVAMENTO del Parco Mezzi**

Si suggerisce di strutturare i bandi di affidamento del TPL sia urbano che extraurbano in modo tale da modulare una percentuale del corrispettivo (ad esempio il 2-3 % del totale) in base all'età media del parco veicoli del Gestore.

Innanzitutto si può pensare, sul modello del contratto ferroviario tra Regione Marche e Trenitalia, a degli standard minimi da richiedere al Gestore (per esempio a metà e fine durata del periodo di contratto) di rinnovamento del parco veicoli che, se non rispettati, possono indurre delle sanzioni nei confronti del Gestore.

Inoltre si può creare un meccanismo virtuoso in base al quale il Gestore aggiudicatario del servizio è indotto a rinnovare volontariamente il proprio parco mezzi, al di là degli standard minimi sopra citati, per ottenere il "surplus" di corrispettivo definito in base all'età del parco mezzi.

Nell'ottica del monitoraggio del parco mezzi e della campagna di manutenzioni prevista su di essi, sarebbe opportuno condividere uno scadenziario generale delle manutenzioni tra il Gestore e la stazione appaltante.

Nell'individuazione dei nuovi mezzi da acquistare sarebbe opportuno investire anche su mezzi ecologici e di piccola taglia (massimo 15-20 posti a sedere) quindi più "agili", più adatti viste le loro dimensioni a coprire il servizio nelle zone più frammentate dell'Area Vasta dove il fattore di carico verosimilmente è molto basso se calcolato su un bus standard da 55 posti a sedere. La disponibilità di mezzi di diverse dimensioni può permettere un adeguato dimensionamento dell'offerta (impiego di bus) a seconda dell'utenza (numero di presenti a bordo abituali).

Un'altra forma di incentivo del rinnovamento dei mezzi di trasporto pubblico potrebbe essere rappresentata da un nuovo modo di calcolare il bollo annuale: non più in base a cavalli di potenza o ai KW, ma in base all'anno di immatricolazione.

### **PROPOSTA n.4- MONITORAGGIO e CONTATTO DIRETTO CON GLI UTENTI**

Si suggerisce di organizzare ogni tipo di monitoraggio (controllo dei saliti/discesi/presenti a bordo, pulizia dei mezzi/comfort, puntualità del servizio..) con campagne organizzate non dal Gestore ma dall' Agenzia della mobilità.

Per rilevare la qualità del servizio si potrebbe agire su due livelli distinti:

1. rilevazioni oggettive (puntualità della corsa, fattore di carico) svolte da personale dell'agenzia di mobilità;

2. somministrazione di questionari di gradimento del servizio da sottoporre agli utenti (comfort, sicurezza..)

Per la rilevazione dei saliti/discesi potrebbero essere adottate tecnologie video supportate da apposito software di calcolo dei passeggeri non ingombranti, come ad esempio telecamere mobili, facilmente spostabili da un mezzo all'altro per abbattere i costi di monitoraggio.

Inoltre nell'ottica di un contatto diretto tra utenti e Stazioni Appaltanti, rientrano anche una serie di iniziative come applicazioni per *smartphone* aventi come scopo:

- comunicazione rapida dei reclami (es: con un format predisposto dove riportare numero della linea, orario di effettuazione della corsa, motivo del reclamo)
- condivisione social delle informazioni a bordo dei bus (ad esempio con apposito social network dove gli utenti possono lasciare informazioni su incidenti, deviazioni impreviste della circolazione per maltempo).

Si suggerisce di coinvolgere in modo attivo la cittadinanza anche nelle fasi di redazione dei piani del traffico con incontri mirati (categorie di settore, studenti, ..) e, per l'ambito urbano, con incontri nei quartieri ed illustrazione delle modifiche in atto (ad esempio il "passaggio culturale" dalle linee urbane a lunga percorrenza alla composizione di linea adduttrice + linea portante, sicuramente necessita di quest'azione di supporto). In questa ottica si potrebbero usare servizi sms per informare della presenza di nuove linee o di una nuova offerta del servizio.

#### **PROPOSTA n.5- INFOMOBILITA' e SICUREZZA**

Per quanto riguarda l'infomobilità, sia a bordo dei mezzi che nelle aree di fermata, si suggerisce di verificare che:

1. sia presente a bordo un display elettronico con scritta prossima fermata accompagnato da annuncio acustico (soprattutto facendo attenzione alle utenze più deboli) ;
2. siano presenti alla fermata dei colori per distinguere le linee urbane dalle linee extraurbane e, in presenza di palina intelligente, vi sia un messaggio acustico che riporti i messaggi presenti sul display con i tempi di arrivo delle varie corse (ciò grazie ad un sistema AVM di geolocalizzazione in tempo reale della flotta);
3. sia presente un sistema intelligente di rilievo dell'occupazione dei parcheggi (specialmente in presenza di aree di interscambio);

Per quanto riguarda la sicurezza ed il comfort, occorre che:

4. sia garantita la sicurezza nelle aree di fermata (adeguata posizione dei passaggi pedonali rispetto alla palina, distanza di visibilità garantita durante le fasi di sosta del mezzo ecc..)
5. siano garantite delle condizioni minime di comfort alle paline (seduta, copertura della fermata almeno in corrispondenza delle fermate principali)

#### **PROPOSTA n.6- SEMPLIFICAZIONE DEI TITOLI DI VIAGGIO**

Si suggerisce di ridurre ed unificare il più possibile i titoli di viaggio sia del trasporto urbano, sia per quello extraurbano in modo tale, ad esempio, che un urbano per la città di Ancona possa essere utilizzabile anche per un altro capoluogo di Provincia e un extraurbano da 20 km, per esempio, possa essere utilizzato su tutto il territorio regionale.

Nel piano triennale dei trasporti della Regione sono previsti investimenti sul sistema di bigliettazione elettronica. A supporto di questo sistema si potrebbe pensare di proporre una carta della mobilità di tipo magnetico, ovvero un unico titolo viaggio col quale poter prendere ogni sorta di mezzo pubblico, cedibile ai propri familiari, collegato sia al numero di telefono (possibilità di addebitare il titolo di viaggio sulla "bolletta" del cellulare), sia col bancomat/carta di credito. Ciò comporterebbe verosimilmente un abbattimento dell'evasione dal pagamento della tratta di viaggio. Inoltre se con questa carta fosse possibile pagare altri servizi (parcheggi a pagamento per esempio) si incentiverebbe la sua diffusione.

Inoltre si potrebbe pensare ad un meccanismo di agevolazioni fiscali per quelle famiglie che detengono più di una carta della mobilità.

#### **PROPOSTA n.7- SERVIZI A CHIAMATA E CAR SHARING**

Per le aree più periferiche (per esempio le frazioni del comune di Fabriano) è necessario che la PA investa molto in campagne di informazione volte a far conoscere alcuni servizi per la cittadinanza sulla tematica del trasporto pubblico. Per queste zone si suggerisce l'adozione di soluzioni puntuali quali i servizi a chiamata (magari più adatti ad una fascia di età più alta) e soluzioni tipo car-sharing (più adatte alle fasce di età più giovani).

#### **PROPOSTA n.8- ROTTURE DI CARICO SU TRATTE EXTRAURBANE**

Si suggerisce, per i collegamenti extraurbani che oltrepassano la mezzora, in presenza di fattori di carico che inducono la Regione a togliere o diminuire il servizio, di individuare un nodo intermedio (magari comune a più linee) dal quale parta una maggiore offerta di servizi verso i centri maggiori come Ancona (tra Fabriano ed Ancona potrebbe essere Jesi, che potrebbe raccogliere le linee di adduzione delle zone limitrofe oltre alle linee della valle dell'Esino). Inoltre le fermate del TPL extraurbano potrebbero essere valorizzate garantendo pulizia e leggibilità degli orari, adeguata distanza, visibilità per gli attraversamenti pedonali nelle vicinanze, illuminazione notturna (usando per esempio celle fotovoltaiche).

#### **PROPOSTA n.9- APPETTIBILITA' del MEZZO PUBBLICO su gomma**

Tra le cause principali per le quali un pendolare standard è scarsamente fidelizzato verso il TPL su gomma, si possono citare la bassa velocità commerciale e l'incapacità di rispettare le ore di passaggio prestabilite. Per ovviare a questi problemi e rendere il TPL su gomma più appetibile si potrebbe pensare di istituire anche su lunghe percorrenze delle corse apposite con poche fermate, velocità commerciale più alta e circolanti ad orari ben memorizzabili. Ad esempio la concentrazione di ospedali e palazzi di giustizia ad Ancona genera una domanda dai comuni della provincia tale da poter istituire delle corse ad hoc dirette verso questi due poli attrattori, con un numero basso di fermate intermedie. La certezza del servizio e

dell'orario di arrivo sicuramente incentiva l'uso del bus. Quindi occorrono anche investimenti sulle aree di fermata (applicabili soprattutto in campo urbano) del tipo:

- miglioramento aree riservate all'attesa sia in termini di comfort, sia in termini di dotazioni (come colonnine-totem dove ricaricare il cellulare, prelevare denaro, conoscere la posizione in tempo reale del mezzo atteso, e quindi eventuale anticipo-ritardo)
- pensiline, accessi pedonali, segnaletica orizzontale
- paline intelligenti

Inoltre un'adeguata campagna pubblicitaria per aumentare la consapevolezza negli utenti e rendere il mezzo pubblico più "friendly" porterebbe risultati auspicabili. Tale campagna potrebbe essere realizzata mediante ad esempio:

- creazione di un brand con pubblicità ricorrenti sia affisse sulle fiancate dei mezzi pubblici che nei luoghi di ritrovo dei principali utilizzatori (giovani ed anziani)
- distribuzione orari e nuove iniziative TPL presso uffici postali, supermercati, scuole, cinema ...

Dall'altro lato occorre penalizzare, soprattutto in ambito urbano, l'uso dell'auto privata con politiche del tipo "congestion charging", "park pricing"; un'applicazione di tale politiche potrebbe essere un adeguamento del piano di tariffazione della sosta volto a ricavare proventi con cui poi finanziare il trasporto pubblico.

#### **PROPOSTA n.10- PIATTAFORMA DIGITALE di INFORMAZIONE ALL'UTENZA**

La presenza di un'APP digitale (rivolta soprattutto alla generazione definita "nativa digitale") della provincia di Ancona sulla quale siano presenti le seguenti informazioni integrate sia da parte dei fornitori del servizio, sia degli utenti:

1. orari e percorsi dei mezzi del trasporto pubblico
  2. localizzazione rifornimenti per auto elettriche
  3. localizzazione dei punti di car sharing e car pooling
  4. localizzazione degli incidenti in tempo reale con deviazioni al traffico
  5. giudizi degli utenti sulle linee di trasporto pubblico
- etc.

permetterebbe di condensare in un solo strumento tutte le alternative al mezzo privato creando sinergie tra gli utenti e rivelando opzioni di trasporto delle quali alcuni utenti non sono a conoscenza nonostante siano presenti nel territorio dove vivono. Inoltre le informazioni inviate dagli utenti potrebbero essere molto utili per rimodulare l'offerta di TPL. Le informazioni veicolate tramite questa APP potrebbero alimentare le informazioni delle reti di scambio.

#### **PROPOSTA n.11- INCREMENTARE I RICAVI SECONDARI e COINVOLGERE i SOGGETTI PRIVATI**

Si potrebbero incrementare i ricavi secondari (ovvero quelli non dovuti direttamente alla vendita del titolo di viaggio) aumentando la pubblicità a bordo dei mezzi e sulle fiancate; attrezzando le aree di sosta più grandi con negozi gestiti in parte anche dagli erogatori del servizio di TPL; affittando gli spazi e le proprietà immobiliari all'interno di queste aree di sosta/interscambio a soggetti privati.



Gli interventi previsti dal piano triennale dei trasporti sull'offerta di TPL, sono volti a razionalizzare le risorse ed aumentare il fattore di carico medio sulle corse. In questo modo il servizio di TPL potrebbe essere più appetibile anche nei confronti di investimenti privati. Tali investimenti potrebbero essere incentivati con sgravi fiscali ai privati coinvolti, alleggerirebbero il carico del corrispettivo sulla PA e costituirebbero per il privato stesso un accesso al settore dei trasporti.

**PROPOSTA n.12- TRASPORTO FERROVIARIO: SFRUTTARE AL MEGLIO LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI ed INVESTIRE SU MEZZI DI NUOVA GENERAZIONE**

Dai dati sulle presenze di passeggeri sui treni regionali in un giorno ferialo di Novembre 2011, il numero medio di passeggeri a bordo non supera quasi mai i 200 pax/treno. Per questo motivo si suggerisce di inserire nel prossimo contratto Regione-Gestore una politica di progressivo continuo inserimento sulle tratte regionali di treni del tipo ALe501(trazione elettrica) /ALn(trazione diesel) 501. In questo modo si potrebbe raggiungere un fattore di carico più alto (i posti offerti standard su questo tipo di mezzo sono di poco inferiori a 200) e si potrebbe, grazie a curve di trazione e di frenatura più performanti, raggiungere velocità commerciali superiori: ciò si traduce in una maggiore appetibilità del trasporto su rotaia.

Oltre all'utilizzo di tipologie di treni più adatti alla domanda presente, si raccomanda di ripristinare i collegamenti ferroviari sospesi (ad es. Fabriano-Pergola) e di mettere in servizio, laddove la potenziale domanda non è trascurabile, le stazioni dismesse in particolare in prossimità dei centri urbani. Queste ultime potrebbero essere sfruttate alla stregua di stazioni metropolitane per il trasporto di superficie. Per migliorare le condizioni di viaggio dei passeggeri si suggerisce anche di inserire nel contratto col Gestore l'organizzazione di campagne periodiche di pulizia dei treni monitorate dal soggetto che riveste il ruolo di Agenzia della mobilità e di mettere a disposizione degli utenti varie forme di comunicazione (numeri di telefono, email, applicazioni per smartphone) con le quali poter inviare un feedback sulla campagna di pulizia.

Di seguito sono riassunte le proposte sopra elencate ed i risultati attesi .

<i>Proposta n.</i>	<i>Titolo</i>	<i>Risultato atteso</i>
1	Interscambio	Aumento dell'efficienza
2	Coordinamento	Aumento dell'efficienza
3	Rinnovamento del parco mezzi	Comfort, sicurezza
4	Monitoraggio e contatto diretto con gli utenti	Continuo miglioramento
5	Infomobilità e sicurezza	Comfort, sicurezza
6	Semplificazione dei titoli di viaggio	Aumento dell'efficienza
7	Servizi a chiamata e car sharing	Aumento dell'efficienza

8	Rotture di carico su tratte extraurbane	Aumento dell'efficienza
9	Appetibilità del mezzo pubblico su gomma	Comfort, sicurezza
10	Piattaforma digitale di informazione all'utenza	Aumento dell'efficienza
11	Incrementare i ricavi secondari e coinvolgere i soggetti privati	Risparmio risorse del pubblico
12	Trasporto ferroviario: sfruttare al meglio le infrastrutture esistenti ed investire su mezzi di nuova generazione	Risparmio risorse del pubblico

Nella tabella seguente sono invece riportate le corrispondenze, dove presenti, tra le proposte e le buone pratiche in allegato al capitolo.

<i>Proposta n.</i>	<i>Titolo</i>	<i>Best Practice n.</i>
1	Interscambio	5
2	Coordinamento	-
3	Rinnovamento del parco mezzi	-
4	Monitoraggio e contatto diretto con gli utenti	3
5	Infomobilità e sicurezza	2
6	Semplificazione dei titoli di viaggio	2,4
7	Servizi a chiamata e car sharing	1
8	Rotture di carico su tratte extraurbane	-
9	Appetibilità del mezzo pubblico su gomma	5,6,7
10	Piattaforma digitale di informazione all'utenza	2,3
11	Incrementare i ricavi secondari e coinvolgere i soggetti privati	-
12	Trasporto ferroviario: sfruttare al meglio le infrastrutture esistenti ed investire su mezzi di nuova generazione	-

## Governance e piani di monitoraggio

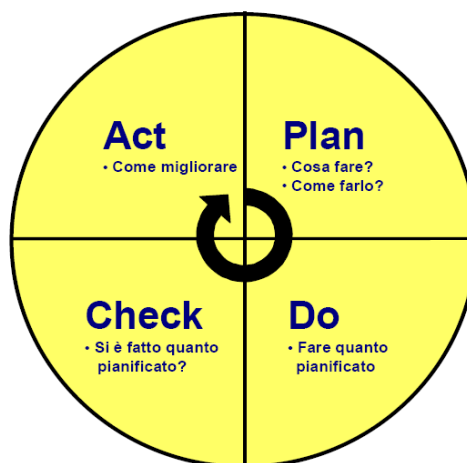
Le proposte elencate mirano all'aumento dell'efficienza del servizio attuale, alla ricerca di altre fonti di finanziamento per alleggerire il carico sull'amministrazione pubblica, sottolineano la necessità di un continuo miglioramento con monitoraggi esterni e di una partecipazione attiva degli utenti ed infine cercano di migliorare il comfort e le condizioni di sicurezza degli utenti.

Per coordinare le azioni emerge la necessità di un soggetto che abbia un ruolo di Governance (nell'Area Vasta di Ancona nel caso oggetto di studio) e che concentri in sé almeno le seguenti funzionalità:

- coordinamento dei servizi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano
- monitoraggio del servizio, ricezione di eventuali reclami
- diffusione delle informazioni all'utenza, raccolta dei feedback da parte degli utenti per migliorare il servizio
- decisione sulle politiche di tariffazione e sulle modalità di re-distribuzione degli introiti
- diffusione delle informazioni e raccolta della partecipazione attiva della cittadinanza
- decisione sugli investimenti in tema di infomobilità
- creare piattaforme per gli utenti finalizzate allo scambio di esperienze

Inoltre, seguendo l'impianto dei sistemi di gestione della qualità, il processo ciclico alla base di un buon trasporto pubblico dovrebbe seguire 4 momenti:

PLAN	: pianificazione del servizio seguendo indicatori quantitativi desiderati
DO	: svolgimento del servizio
CHECK	: continuo monitoraggio degli indicatori prefissati, seguendo un calendario predefinito, cercando partecipazione attiva della cittadinanza
ACT	: azioni migliorative volte al raggiungimento degli indicatori prefissati



## Allegato: esempi di buone pratiche in Italia ed in Europa

**BEST PRACTICE n.1- PARMA – Infomobility S.p.a.**

La città di Parma ha creato nel 2001 Infomobility S.p.A. il cui capitale sociale è interamente detenuto dal Comune di Parma con lo scopo di affrontare e gestire in modo integrato e innovativo le problematiche legate alla mobilità urbana, attraverso servizi e consulenze operative per la Pubblica Amministrazione. Negli anni le attività dell'azienda si sono ampliate nell'ambito dei servizi correlati alla mobilità: oggi Infomobility elabora e gestisce servizi e sistemi tecnologicamente avanzati di mobilità sostenibile per il Comune di Parma. L'azienda è strutturata in varie divisioni: Sosta, Mobilità Sostenibile, Segnaletica e Viabilità.

La divisione Sosta pianifica, controlla ed implementa il Piano Sosta della Città di Parma. Si occupa degli studi, della pianificazione e della rilevazione del traffico per la ricostruzione delle matrici di origine/destinazione, monitora il flusso veicolare e gestisce l'Osservatorio della mobilità. La divisione si occupa degli stalli di sosta Righe Blu, i parchimetri presenti sul territorio, i permessi e la vendita dei titoli di sosta, amministra i parcheggi in struttura.

Fa parte della divisione Sosta l'ufficio preposto al controllo degli accessi alle ZTL, che progetta e gestisce, secondo le direttive del Comune di Parma, il sistema dei varchi elettronici di accesso alla ZTL, il sistema informatico integrato per il controllo degli accessi e il rilevamento delle presenze dei flussi veicolari nelle zone a traffico limitato delle città.

I principali obiettivi che la società si propone sono quelli di sviluppo e promozione della mobilità sostenibile e della mobilità ciclabile attraverso l'aumento dei chilometri della rete ciclabile, la messa in sicurezza della rete esistente, reintegrando la segnaletica esistente, e la riduzione dell'utilizzo delle automobili.

Il Parma Car Sharing è un servizio di condivisione dell'auto e si propone come obiettivo essenziale la riduzione dell'utilizzo dell'automobile privata, soprattutto nei centri urbani, che risultano spesso congestionati a causa del traffico. Parma Car Sharing intende promuovere un cambiamento culturale, spostando l'attenzione dal concetto di possesso dell'automobile all'idea di utilizzo, che consente le stesse libertà e gli stessi vantaggi dell'auto personale. Si vuole promuovere una nuova idea di mobilità più economica, razionale ed ecosostenibile. Il servizio attualmente mette a disposizione 20 auto in totale, con diversi modelli per poter consentire agli utenti di scegliere i veicoli in base alle necessità, e 12 parcheggi, tutti situati in città.

Sviluppare la sostenibilità significa prima di tutto avviare un processo di informazione e consapevolezza delle tematiche legate all'ambiente, all'inquinamento atmosferico e ai problemi energetici in modo da coinvolgere i cittadini sull'importanza di trasformare i propri comportamenti, sul rispetto dell'ambiente e del territorio. Infomobility, attraverso l'attività di marketing, accompagna i cittadini nell'individuazione di soluzioni alternative e praticabili e incoraggia i cambiamenti volontari nella scelta e nella fruizione dei mezzi di trasporto a loro più idonei per gli spostamenti urbani. In questi anni sono stati inoltre organizzati incontri e corsi di educazione stradale per le fasce deboli e nelle scuole.

**BEST PRACTICE n.2- LUBIANA - E-ticketing and PT portal**

Introduzione di un nuovo sistema a livello locale e regionale che consente ai passeggeri di pianificare i viaggi on-line e di viaggiare con un biglietto su tutte le modalità di trasporto. Fino ad allora il sistema di informazione degli orari, le differenti tariffe e servizi avevano reso il sistema del TPL difficile da capire causando problemi, per questo Lubiana ha deciso di rendere il trasporto pubblico più user-friendly, veloce e attraente, integrando sistemi di informazione, tariffe e degli orari di tutto il sistema di trasporto pubblico. E' stato creato il portale del trasporto pubblico con le informazioni per il treno e autobus della città (su Google Transit) con possibilità di pianificare viaggi con i mezzi pubblici. Si tratta di una novità sul mercato sloveno e una novità assoluta per i passeggeri, che viaggiano da altre parti della Slovenia a Lubiana. I passeggeri sono in grado di acquistare e ricaricare la tessera contactless Urbana sulle principali stazioni ferroviarie di tutta la Slovenia.

Gli obiettivi principali del progetto sono:

- Partecipare ad un sistema route planner di Trasporto Pubblico globale (Google Transit);
- Espandere l'uso della carta contactless sulla rete urbana di vendita;
- Attuare un progetto pilota sul trasporto pubblico integrato per Lubiana e per alcune aree suburbane;
- Rendere il trasporto pubblico più appetibile;
- Aumentare l'utilizzo dei mezzi pubblici.

La carta integrata della città è stata introdotta come strumento di pagamento e poi come un biglietto per il centro della città; attraverso il progetto pilota si verifica l'estensione del modello alla scala vasta (regionale, statale. Grazie a tecnologie elettroniche, i passeggeri possono acquistare i biglietti attraverso un nuovo sistema di pagamento moderno, tra cui la tecnologia M-Pay, che consente il pagamento senza contanti tramite telefono cellulare. La città ha anche creato un sito web comune (Google Transit) che offre informazioni di viaggio per tutta la rete dei trasporti pubblici in città e permette la pianificazione del percorso a Lubiana.

**BEST PRACTICE n.3 ROVIGO e FERRARA- Progetto Archimedes**

Rovigo e Ferrara hanno aderito a Renurban. Renurban è un social network dove tutti coloro che sognano una città migliore possono unire le proprie forze e coordinarsi meglio. Tutti possono partecipare, dal singolo cittadino, passando per associazioni territoriali, aziende, studenti o liberi professionisti.

Partecipando insieme e condividendo ognuno le proprie informazioni, è possibile creare una azione collettiva più efficace, creando validi indirizzi per la pubblica amministrazione.

Per un efficace funzionamento dell'azione collettiva, ognuno è chiamato a fare la sua parte secondo queste pratiche:

- Condividere sempre sugli altri social network (Facebook, Twitter, ecc.) qualsiasi cosa si inserisca. Nonostante tutti i contenuti siano già ripubblicati in maniera automatica e visibili

quindi ad un vasto numero di persone, condividere personalmente aumenta moltissimo la diffusione.

- Votare sempre per i problemi, le proposte o le soluzioni che si inseriscono ed invitare chi si riconosce nelle nostre istanze a farlo, in questo modo si darà maggiore rilievo ai propri contenuti.
- Essere attivi e partecipare anche quando non si è davanti al computer. Andare agli eventi, crearne, cercare di aggregare le persone per instaurare un dialogo reale anche con la pubblica amministrazione. Ricercare le informazioni in prima persona e condividerle pubblicandole sulla piattaforma.

#### **BEST PRACTICE n.4 TRENINO – Mobilità Integrata dei Trasporti in Trentino (MITT)**

Il MITT consente di ottimizzare la gestione del sistema dei trasporti pubblici provinciale in modo tale da offrire un migliore e più efficace servizio al cittadino. Prevede l'introduzione di smart card, per la gestione di tariffe integrate e differenziate, utilizzabili poi in una logica multiservizio.

##### Obiettivi

- implementare il Sistema Integrato di bigliettazione con titoli di viaggio cartacei ed elettronici per il trasporto pubblico locale
- rinnovare le tecnologie per la gestione, vendita e uso dei titoli di viaggio con supporti elettronici;
- gestire tariffe integrate e differenziate;
- fornire servizi di trasporto a credito con domiciliazione bancaria dell'addebito
- fornire smart card multiservizio
- disporre di un sistema informativo di supporto al governo delle politiche del trasporto pubblico locale da parte della Provincia

##### Attori coinvolti

- Servizio Trasporti pubblici PaT
- Servizio Supporto Amministrativo e Informatica - Ufficio Informatica
- Raggruppamento Temporaneo di Imprese (TSF, Olivetti-Tecnost, Centro Ricerche Fiat)
- Trentino Trasporti SpA
- Trenitalia
- Casse Rurali Trentine
- Informatica Trentina SpA

##### Fasi del progetto

1. 2007 aprile: conclusione formale del progetto;
2. 2007 novembre: il sistema è operativo con 70.000 smart card emesse; cablati 230 mezzi del servizio urbano e 464 del servizio extraurbano cablati; infrastrutturati tutti i depositi e le fermate di stazione;
3. 2008 maggio: entrata in funzione delle smart card in ambito urbano (Trento);
4. 2009 aprile: affinamento sistema con manutenzioni ordinarie e straordinarie; la gestione del servizio passa dalla RTI ad Informatica Trentina;

5. 2009 settembre: 145.000 smart card emesse;
6. 2009: il servizio "Dimmi", un sms per sapere gli orari, ottiene il premio qualità per l'innovazione e la comunicazione pubblica al Com.Pa di Bologna; il premio @Gov all'EuroPa di Rimini; il premio Global Mobile Awards 2009 Al Mobile Worrrld Confgress di Barcellona
7. 2009: utilizzi paralleli smart card in stazione (accessi bagni – parcheggio bici);
8. 2010: attivate smart card extraurbane - installate e in fase di test 7 paline intelligenti.
9. 2010: in fase di sviluppo la sperimentazione uso cellulare come smart card; l'installazione "palline intelligenti" come sistema conta passeggeri; l'implementazione sistema "car sharing".
10. 2013: più di 300 sportelli della Cassa Rurale abilitati alla funzione di "biglietteria" (ricarica, rinnovi).

#### **BEST PRACTICE n.5 CIVITAS - La città di Perugia**

- Finanziato nell'ambito dell'iniziativa CIVITAS Plus
- Inizio: 15.09.2008 Fine: 14.09.2012
- Consorzio: Perugia (IT), Bath (UK), Szczecinek (PL) ,Gorna Oryahovitsa (BG), Skopje (MK)
- 30 partners
- 42 misure (di cui 15 a Perugia)

Prima di questa iniziativa la città di Perugia registrava nella ripartizione modale degli spostamenti il 71,9% di mobilità su gomma

#### **Aumentare la consapevolezza**

##### Obiettivi

- Promuovere i benefici derivanti dalle politiche di mobilità sostenibile intraprese dal Comune di Perugia
- Comunicare le nuove opportunità connesse a un sistema integrato di mobilità sostenibile
- Azioni
- Creazione di una "Task Force" per la comunicazione all'utenza del TP
- Creazione del brand "ESC - Entrare nella nuova mobilità"
- Campagna di comunicazione e diffusione del brand ESC (sticker, poster, conferenze stampa, brochure, pensiline bus, paline bus, flyer, diffusione via web.... )

#### **Aumentare l'attrattività del TPL: nodi intermodali**

##### Obiettivo:

- Migliorare il grado di integrazione tra tutti i vettori di trasporto disponibili (bus, Minimetro, tratta urbana rete ferroviaria, ascensori, scale mobili) attraverso la realizzazione di nodi di scambio intermodale di qualità

##### Azioni:

Realizzazione di un primo nodo di interscambio (Nodo di Cupa):

- scale di collegamento
- ampliamento golfo fermate bus

- installazione VMS fermate bus

Risultati: aumento del 114 % saliti/discesi alle 3 fermate bus interessate dall'intervento

Successiva realizzazione di altri nodi.

**Aumentare l'attrattività del TPL: le fermate bus**

Obiettivo: Migliorare qualità e sicurezza delle fermate del TPL

Interventi su 24 fermate urbane:

- miglioramento aree riservate all'attesa
- pensiline, accessi pedonali, segnaletica orizzontale,
- paline intelligenti,
- applicazioni web (smart phone, tablet)
- infomobilità per gli utenti del TP in tempo reale.

**BEST PRACTICE n.6- Congestion charging ( pagamento per l'accesso alle zone più congestionate)**

Città	Anno di introduzione	Risultati di riduzione del traffico	Risultati economici
Londra	2003	Nel 2004 il traffico veicolare (esclusi i motociclisti) si è ridotto del 15%, la congestione è calata del 35% con il conseguente aumento della velocità media di spostamento da 14km/h a 17km/h, 14 mila utenti si sono convertiti al TPL(1)	Per gli anni 2007-2008 i ricavi totali sono stati pari a 300 milioni di euro e i costi operativi a 146 milioni di euro. Il reddito connesso al sistema di congestion charging pari a 154 milioni di euro è stato destinato allo sviluppo dei bus adibiti trasporto pubblico.(1)
Milano	2008	Nel primo anno di introduzione l'andamento complessivo del traffico urbano rispetto al 2007 mostra una diminuzione media del 3,4%; il calo tendenziale del traffico si rileva in tutti i mesi del 2008 rispetto ai corrispondenti mesi del 2007. In area Ecopass la riduzione media annuale, espressa rispetto al periodo di riferimento pre-Ecopass (mancando un rilevamento continuo degli accessi per tutto il 2007) è pari al 16,4%. L'analisi degli andamenti mensili, trascurando i mesi estivi caratterizzati da una fisiologica riduzione marcata del traffico urbano, mostra un piccolo negativo nel mese di gennaio, per effetto della novità dell'introduzione di Ecopass (- 22%), mentre si mantengono abbastanza costanti nei restanti mesi dell'anno, con una tendenza alla crescita nei mesi di novembre e dicembre. ATM dichiara un incremento complessivo di passeggeri trasportati sulla rete urbana nel 2008 rispetto al 2007, incremento valutato pari al 5,7%, per un totale di circa 35 milioni di passeggeri/anno. Tale incremento conferma ed accentua il trend di significativa crescita iniziato nel 2007.(2)	Il costo di gestione del sistema è stato nel 2008 pari a 6,5 Milioni di euro. L'intero ammontare degli introiti Ecopass è destinato in modo vincolato agli interventi per lo sviluppo della mobilità sostenibile. Gli interventi prioritari e i relativi importi a bilancio nel 2008, sono di seguito elencati. ✓Potenziamento servizio di trasporto pubblico 14.450.000 ✓Radiobus by night 200.000 ✓Interventi di mobility management: incentivi all'utilizzo del mezzo pubblico (abbonamenti annuali a prezzo agevolato) rivolti ai dipendenti di Aziende ed Enti con sede a Milano 500.000 ✓Bike sharing 5.000.000  Totale 20.150.000(2)



## BEST PRACTICE n.7- Park pricing (pagamento del parcheggio)

Città	Funzionamento e destinazione ricavi
Parigi	A Parigi il 95% degli spazi per i parcheggi è a pagamento. Il risultato, oltre al miglioramento delle altre infrastrutture di trasporti, è ascrivibile ad una riduzione del 13% degli spostamenti con mezzo privato
Barcellona	Il totale dei ricavi ottenuti dalla tariffazione della sosta sono stati destinati al <b>finanziamento della mobilità ciclistica.</b>
Londra	Diversi sobborghi di Londra utilizzano i ricavi da sosta <b>per sussidiare gli abbonamenti al trasporto pubblico per anziani e disabili</b>
Zurigo	Zurigo ha fatto importanti investimenti nel trasporto pubblico (nuove linee di tram) e contestualmente ha elevato il livello dei prezzi dei parcheggi. Come risultato, tra il 2000 e 2005, la quota modale del trasporto pubblico è salita del 7%, mentre il traffico privato si è ridotto del 6%.

## 4. Contenuti obiettivi e opportunità del POR FESR Marche 2014-20 per il Piano di sviluppo dell'AMMA

Il Programma Operativo FESR della Regione Marche per il periodo 2014-20 articola sei Assi prioritari di intervento, oltre a quello dell'assistenza tecnica. La dotazione finanziaria complessiva, compreso il cofinanziamento nazionale, è pari a 337 milioni di euro. Li riportiamo di seguito indicando le quote percentuali di ciascuno:

1. Ricerca e Sviluppo (33%)
2. Agenda digitale (7%)
3. Competitività delle piccole e medie imprese (20%)
4. Riduzione delle emissioni di carbonio ed energie rinnovabili (20%)
5. Adattamento climatico e gestione dei rischi (7%)
6. Conservazione e promozione del patrimonio naturale e culturale (13%)

Il POR persegue la strategia dello sviluppo urbano sostenibile trattandola principalmente attraverso il dispositivo dell'Intervento Territoriale Integrato (ITI). Il POR ricorda tuttavia che esso rappresenta però anche una priorità trasversale. Richiama infatti l'opportunità di farvi confluire risorse sia dal FESR che dal FSE e segnala che verranno introdotti nella fase di implementazione del programma specifici meccanismi di premialità per interventi in ambito urbano, soprattutto per quanto riguarda quelli previsti nell'Asse 4.

L'ITI è uno strumento che sostiene lo sviluppo territoriale integrato. I suoi elementi chiave sono il riconoscimento del contesto territoriale di intervento, il pacchetto di misure da implementare, gli accordi di governance che lo sostengono. Secondo i Regolamenti, qualsiasi area geografica può essere oggetto di un ITI, dal quartiere all'area vasta. L'ITI dunque, più che delimitare un territorio, riconosce il campo di azione di una policy, definendo il problema da affrontare, le azioni da intraprendere per trattarlo e gli attori che se ne fanno carico.

Gli ITI identificati dal PO FESR sono di due tipi: gli ITI urbani (6 in tutta la Regione: Ancona, Ascoli Piceno, Pesaro, Fano, Macerate e Fermo) e uno specifico ITI per l'area di crisi di Fabriano.

Sugli ITI urbani confluono risorse provenienti dagli Assi prioritari 3, 4 e 6. Inoltre ammettono la confluenza di risorse afferenti all'Asse 2, purché coerenti con l'approccio di rafforzamento delle dotazioni intelligenti delle città (cosiddetto "paradigma smart city"). Ciò significa che gli interventi finanziabili sono quelli rilevanti per gli Obiettivi specifici e coerenti con le Azioni identificate negli Assi richiamati. Gli investimenti complessivi previsti sono pari a 8,4 milioni di euro, di cui la quota FSE è stimata, perché non sono ancora definite con precisione quantità e qualità del contributo FSE all'Agenda Urbana. Nel relativo PO tuttavia si indica una dotazione di circa 10 milioni di euro sugli ITI a valere sull'Asse 1 (Occupazione) e Asse 2 (Inclusione sociale).

Per gli ITI urbani il PO dà la possibilità che le autorità urbane coinvolte assumano la funzione di organismo intermedio, cioè nei fatti siano l'autorità di gestione delle azioni previste.

Nel caso specifico di Ancona, l'ITI intende affrontare la questione del waterfront con azioni nell'ambito dell'efficientamento energetico, della mobilità sostenibile, della rifunzionalizzazione del patrimonio storico-architettonico e, in misura minore, con azioni di sostegno alle pmi operanti nel campo delle politiche culturali.

Per quanto riguarda l'area di Fabriano (16 comuni, di cui 14 in provincia di Ancona), il PO FESR prevede azioni negli ambiti della ricerca e sviluppo (creazione di un centro di ricerca e trasferimento tecnologico), del miglioramento della dotazione infrastrutturale in termini di ICT (introduzione della banda larga), del sostegno alle imprese (rilancio degli investimenti, nuova imprenditorialità, incubatori di impresa, ecc.), dell'efficientamento energetico (riqualificazione energetica delle strutture e dei cicli produttivi). Nel caso del Fabrianese non è ammessa la delega di funzioni, l'ITI rimanendo a regia regionale.

Un altro capitolo importante per quanto riguarda i temi territoriali è quello relativo alle Aree Interne. Il PO ne identifica tre su cui avviare la sperimentazione prevista dalla Strategia Nazionale. Quella che riguarda il territorio dell'AMMA è quella che fa riferimento all'Appennino Basso Pesarese e Anconetano. Il PO non fornisce indicazioni più precise sui reali contenuti di policy per queste aree, che come si sa prevedono interventi sui servizi essenziali (mobilità, sanità, istruzione) finanziati dalla Strategia nazionale e interventi di sviluppo locale finanziati dai fondi regionali.

Si rileva, a completamento di questo punto, che sul capitolo Aree Interne interverrà anche il FSE. Al momento il PO FSE non esplicita compiutamente il contributo di questo fondo alle varie componenti dell'Agenda urbana. Si dice che il FSE interverrà su iniziative di Sviluppo locale partecipativo (il cosiddetto Community-led Local Development, CLLD) nelle aree interne e in quelle di crisi industriale con dotazioni finanziarie da definire.

A integrazione di questa parte sull'Agenda urbana del PO FESR delle Marche, vanno segnalate tutte quelle opportunità di intervento che si danno per i comuni dell'AMMA a valere sulle Azioni ammesse nei vari Assi, per le quali – stando a quanto affermato dal Programma – la localizzazione urbana dovrebbe rappresentare un criterio di premialità nell'assegnazione dei fondi. Ciò appare particolarmente rilevante perché l'evidenziazione di tali opportunità permette di dotarsi di una griglia di lettura per far emergere i progetti più promettenti, perché pertinenti rispetto alle strategie del POR, tra quelli inviati dai Comuni dell'area sulla base della call lanciata dal Piano di Sviluppo.

Di seguito vengono analizzate tali opportunità nel dettaglio.

L'Asse 4 (energia sostenibile) è quello per il quale il meccanismo di premialità urbana peserà di più. In questo caso, il POR sollecita importanti nel campo dell'efficientamento energetico:

- interventi di ristrutturazione di immobili pubblici per il risparmio energetico;
- introduzione di sistemi di contabilizzazione dei consumi;
- ammodernamento della rete di illuminazione pubblica.

Vi sono poi interventi sul fronte della mobilità sostenibile in ambito urbano, con interventi di:

- incentivazione all'utilizzo di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale (acquisto mezzi di trasporto metano ed euro 5);
- promozione di sistemi di integrazione tariffaria e per il pagamento elettronico dei titoli di viaggio;
- sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo dei veicoli elettrici (colonnine per la ricarica);

- miglioramento della logistica urbana per la distribuzione sostenibile delle merci;
- realizzazione di nodi di interscambio della mobilità collettiva.

Vanno infine segnalati, per le aree non urbane, interventi per la creazione di impianti e sistemi di stoccaggio per la filiera corta delle biomasse

Ai nostri fini, sono anche importanti gli interventi che il POR prevede su altri assi.

Il più importante è l'asse 6 (patrimonio culturale e naturale), con interventi nei seguenti ambiti:

- tutela, valorizzazione e messa in rete del patrimonio culturale: completamento dei restauri avviati, rifunzionalizzazione di spazi (per finalità sociali, ricettive, culturali, turistiche, ecc.), marketing territoriale, *brand reputation*, recupero dei centri storici;
- sistemi informativi per la conoscenza del patrimonio storico-culturale, a fini di fruizione, didattica e promozione;
- sostegno alla biodiversità: corridoi ecologici, riduzione della frammentazione degli habitat, ricostituzione di habitat, riqualificazione e ripristino paesaggistico, ecc.

Anche sull'Asse 3 (sostegno alle pmi), alcune azioni interessanti sono quelle ammesse nell'ambito delle imprese culturali, come ad esempio il supporto allo sviluppo dei servizi per la valorizzazione degli attrattori culturali.

Infine, per quanto riguarda il tema dell'adattamento al cambiamento climatico, rilevanti per l'AMMA appaiono gli interventi relativi all'incremento della resilienza dei territori esposti al rischio idrogeologico e per la difesa della costa: dalla manutenzione delle opere di difesa alla manutenzione del reticolo idrico, realizzazione di infrastrutture verdi e di interventi di ingegneria naturalistica, sistemazioni spondali.

## 5. La ricognizione della progettualità d'area e la matrice per il suo catalogo e mappatura

In occasione della riunione plenaria del 25 giugno 2014 dei comuni aderenti al progetto PS/AMMA (39 comuni, dopo l'adesione di Fabriano, aggiuntasi ai 38 sottoscrittori del Protocollo d'intesa, siglato il 14 maggio 2014) veniva presentata e illustrata la scheda per la "Ricognizione della progettualità per la costruzione del Piano di sviluppo dell'Area metropolitana medio-adriatica".

I comuni aderenti venivano in quella sede invitati a compilare (entro il termine indicativo dell'11 luglio, poi aggiornato al successivo giorno 25, cui fanno riferimento il quadro e l'analisi contenuti in questo documento) una scheda descrittiva per ogni progetto/azione che ciascun comune ritenesse in qualche modo significativo e potenzialmente collaborante agli intenti e finalità del Piano di sviluppo dell'area metropolitana.

### La scheda di ricognizione della progettualità

La scheda di rilevazione è articolata in sette campi principali, di cui il primo – denominazione del progetto/azione – evidenzia fin da subito la possibile natura materiale e/o immateriale del progetto (un'opera pubblica o un servizio, in campo ambientale e del paesaggio, infrastrutturale, della mobilità e della logistica, dell'inclusione sociale, della cultura, della casa, ecc.).

Il secondo campo invita a esplicitare quale sia il problema che il progetto/azione descritto intende affrontare, anche facendo riferimento a dati a sostegno, se disponibili.

Il terzo campo della scheda è dedicato alla descrizione del progetto/azione, cioè dei suoi contenuti fondamentali e della "vicenda" attraverso cui ha preso corpo e forma, ovvero gli elementi di cronologia e di processo essenziali per comprenderne lo sviluppo nel tempo.

Il quarto campo è dedicato ai risultati attesi, ossia al cambiamento che ci si aspetta di potere conseguire rispetto alla situazione attuale per effetto del progetto/azione, corredato dalla restituzione di indicatori di risultato, se disponibili.

Il campo 5 – partenariato – indaga composizione e articolazione dei soggetti coinvolti nella promozione e conduzione del progetto/azione.

Il grado d'avanzamento del progetto/azione, oggetto del sesto campo, delinea una progressione in sei stadi: una fase, iniziale, di mera ipotesi progettuale (ci si sta pensando, ma il progetto non è ancora ufficializzato); una seconda fase, di avvio, in cui il progetto/azione ha già avuto un primo momento di formalizzazione e ufficializzazione; tre ulteriori fasi che scandiscono il processo di sviluppo progettuale dell'iniziativa (fase iniziale di progettazione / fase avanzata di progettazione / progettazione conclusa); un'ultima fase, in cui il progetto/azione sia già in corso di implementazione, ma sia possibile pensarne una ridefinizione, rilancio, estensione nella prospettiva dell'AMMA.

Infine, il settimo campo chiede di attribuire il progetto/azione descritto ad uno degli scenari strategici definiti attraverso il Documento preliminare e, quindi, attraverso il Rapporto di prima fase del Piano di sviluppo per l'Area metropolitana medio-adriatica, guardando all'AMMA come: 1. Contesto di supporto al

sistema produttivo (aumentare l'attrattività territoriale, favorire il consolidamento di nuove attività d'impresa e l'internazionalizzazione, incentivare la collaborazione tra attori istituzionali e non); 2. Cluster integrato per la logistica (potenziare il sistema infrastrutturale, rinnovare il ruolo della piattaforma logistica delle Marche, ottimizzare i flussi di corto raggio, sviluppare le potenzialità delle ICT); 3. Fabbrica di sviluppo culturalmente orientato, creatività e turismo (coordinare le potenzialità e le offerte, intercettare diversi target di utenza, migliorare la ricettività); 4. Territorio della resilienza (incentivare l'efficientamento energetico, sviluppare la mobilità sostenibile, favorire l'impiego di ICT, adattamento: riduzione dei rischi naturali e infrastrutture verdi); 5. Laboratorio di rigenerazione urbana e inclusione sociale (approccio multidimensionale alla rigenerazione del territorio, contrasto della povertà attraverso azioni di inclusione sociale attiva, sperimentazione di nuove forme dell'abitare e housing sociale).

La scheda si chiude (oltre che con le informazioni relative al proponente) con la possibilità di allegare documentazione sul progetto/azione descritto.

Ad un esame di grana fine, per una effettiva comprensione e analisi critica della progettualità, assumono particolare rilievo i campi relativi al problema affrontato e ai risultati attesi, perché vi si possono riconoscere gli indizi (sia nelle presenze, sia nelle lacune) per un'operazione di tematizzazione e strutturazione dell'agenda d'area. Preliminarmente, tuttavia, è utile una ricognizione più aggregata, che fornisca una quadro d'insieme di quanto sinora raccolto. Questa operazione ha al momento un valore interlocutorio, poiché di fatto la presentazione dei progetti da parte di molti Comuni è ancora in corso. Al 25 luglio solo 20 dei 39 comuni risultano avere inviato le proprie schede, e nessuno dei comuni maggiori, con più di 20.000 abitanti – con l'eccezione di Falconara – aveva ancora presentato i propri progetti.

*Di seguito il modello di Scheda.*

# Ricognizione della progettualità per la costruzione del Piano di sviluppo dell'Area metropolitana medio adriatica

## Denominazione del progetto/azione

(può essere un' opera pubblica o un servizio, in campo ambientale e del paesaggio, infrastrutturale, della mobilità e della logistica, dell'inclusione sociale, della cultura, della casa, ecc.)

.....

.....

.....

Il problema che affronta (il progetto/azione è una soluzione a quale problema?: descrivere il problema, anche facendo riferimento a dati se disponibili)

.....

.....

.....

.....

## Descrizione del progetto/azione (contenuti e vicenda)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**Risultati attesi (il cambiamento atteso rispetto alla situazione attuale, completa di indicatori di risultato se disponibili)**

.....  
.....  
.....

**Partenariato (promotore e altri soggetti coinvolti)**

.....  
.....

**Grado di avanzamento del progetto/azione**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> ipotesi progettuale<br>(ci si sta pensando, ma non è ancora ufficializzato) | <input type="checkbox"/> in fase avanzata di progettazione   |
| <input type="checkbox"/> avvio di progetto (c'è stato un momento di ufficializzazione)               | <input type="checkbox"/> progettazione conclusa  |
| <input type="checkbox"/> in fase iniziale di progettazione   | <input type="checkbox"/> implementazione in corso, ma suscettibile di ampliamento, ridefinizione, rilancio |

**Documentazione allegata**

.....  
.....

**Data** .....  
**nome cognome** .....  
**ente proponente** .....  
**tel/mail** .....



### La matrice per il catalogo e la mappatura delle schede pervenute

La matrice di catalogo e mappatura delle schede presentate consente una visione sinottica dei molteplici e differenti progetti/azioni dei Comuni facenti parte dell'AMMA (Piano di sviluppo dell'Area metropolitana medio adriatica). Una lettura orizzontale del tabulato consente di cogliere gli elementi salienti e caratterizzanti di ciascun progetto; la lettura verticale consente di costruire un quadro complessivo e di attivare raffronti specifici, per singoli aspetti, circa la progettualità dell'intera area.

Questa ricognizione (si ricordava sopra, ancora parziale perché tuttora in fase di implementazione) è funzionale allo PS/AMMA perché fa emergere i diversi "pesi" delle politiche, dei progetti e delle azioni messi in atto dalle singole Amministrazioni, fornendo elementi circa la vocazione territorial-strategica cui si orientano i diversi contesti.

La matrice si struttura in 13 campi, cui se ne aggiunge uno ulteriore di note esplicative, in cui vengono descritti brevemente la natura e i contenuti essenziali dei progetti. Vi sono indicate anche le schede collegate con il progetto descritto, ovvero dove già esista un partenariato tra gli enti.

Il primo campo (numero) ed il secondo (nome) identificano i 39 comuni dell'AMMA secondo ordine alfabetico. A questi si lega il terzo campo – ossia l'identificativo delle schede presentate – composto da due numeri: il primo numero relativo al comune, il secondo numero relativo alla scheda/progetto.

La quarta colonna riporta il titolo con cui il progetto/azione è stato presentato nella relativa scheda: il campo note, come già sopra richiamato, ne propone uno scioglimento ed una spiegazione sintetica.

Le colonne 5 (partenariato), 6 – e 14 – (scenario/linea strategica), 9 (grado d'avanzamento) riportano sinteticamente gli esiti derivanti dalla compilazione da parte dei comuni dei campi corrispondenti contenuti nelle schede di rilevazione dei singoli progetti. La colonna 10 mappa la presenza o meno di documentazione allegata alla scheda progetto.

I campi 7 (tipo azione), 8 (localizzazione), 11 (classificazione), 12 (asse POR) sono stati inseriti, al momento dell'istruttoria, per dare la possibilità al gruppo di lavoro di operare prime valutazioni, sviluppare criteri di ordinamento nella complessità ed eterogeneità dei progetti presentati, per indagarne distribuzione, articolazione, possibilità di sinergia e integrazione, potenzialità con riferimento al nuovo ciclo di programmazione (si veda capitolo precedente).

Il campo 13, infine, indica in quale ambito ricade la singola proposta e fornisce una sorta di territorializzazione dei progetti che fa riferimento ai campi territoriali definiti nel Documento Preliminare redatto dal Comune di Ancona, proponendo però un'articolazione del campo territoriale costiero in due sub ambiti: l'ambito costiero nord di Senigallia e l'ambito costiero sud dell'anconetano fino a Falconara. La ricognizione della progettualità per ambito permette di indagare specifiche articolazioni progettuali d'area, circa le linee strategiche d'azione, e può fornire utili indicazioni per i futuri tavoli di lavoro.

Un bilancio di questa operazione è al momento assolutamente prematuro. Va tuttavia richiamato l'intento generale che non consiste nella raccolta "a catalogo" ed "orizzontale" della progettualità diffusa ma si orienta allo sviluppo strategico di forme di progettazione integrata e sinergica, capaci, cioè, di coagulare, organizzare e ordinare per obiettivi prioritari le azioni del territorio metropolitano secondo un'agenda condivisa.

A mo' di mera anticipazione, è possibile stilizzare alcune delle forme possibili di questi progetti integrati (che potranno combinare contenuti materiali e immateriali d'azione).

Un primo tipo di progetto potrà avere carattere individuo ed essere precisamente ed univocamente localizzato (una specifica sede, uno specifico "contenitore"...): svilupperà la sua vocazione d'area in ragione delle potenzialità strategiche per l'intero contesto metropolitano che gli saranno riconosciuti non solo dal comune su cui insiste ma da una pluralità di soggetti.

Un secondo tipo di progetti integrati potrà derivare dalla concatenazione per itinerari o per reti di progetti/azioni che si prestano ad essere interrelati, anche con operazioni di marketing e branding territoriale che disvelino le risorse e le rendano riconoscibili.

Un terzo tipo di azioni potranno avere carattere diffuso e, in questo caso, il criterio strutturante e ordinatore potrà essere una specifica caratterizzazione tematica del progetto (ad es., efficientamento energetico delle sedi pubbliche).

Un quarto tipo di progetti integrati potrebbe fare riferimento alla geografia dei contesti locali, promuovendo agende d'azione derivanti da una specifica declinazione dei problemi/linee d'azione con riferimento alle peculiarità di contesto.

Ovviamente questa lista non è esaustiva, e non si esclude nemmeno la possibilità di progetti integrati che combinino i caratteri di questi diversi idealtipi. Tuttavia, va ribadito che l'effettiva utilità ed efficacia dello PS/AMMA passa attraverso la capacità di costruire un set selettivo di progetti integrati da perseguire e mettere alla prova.

### Primo parziale quadro della ricognizione della progettualità d'area (al 25 luglio 2014)

Fino al 25 luglio 2014 sono pervenute 103 schede di progetto/azione di 20 su 39 comuni: si sono attivati maggiormente i piccoli comuni, sia della campagna urbana del territorio collinare sia dell'insediamento multipolare dell'Aspio e del Musone.

Questo primo screening segnala una diffusa attività e vivacità progettuale da parte dei comuni, con proposte interessanti che mostrano una spiccata sensibilità verso questioni quali i rischi ambientali, l'efficientamento energetico e il recupero del consistente patrimonio paesaggistico, storico-culturale e architettonico. Si rileva inoltre la ricerca e, talvolta, l'attivazione di sinergie con altri soggetti istituzionali e con soggetti privati per sostenere, in chiave sovralocale e di governance multilivello, il processo decisionale di organizzazione e sviluppo di questo territorio.

La tabella seguente mostra come le 103 schede pervenute si distribuiscono in relazione agli scenari e alle linee strategiche d'azione delineate nel Rapporto di Fase 1. Va rilevato che, in alcuni casi, quando si sia evidenziata un'attribuzione erronea o di non piena corrispondenza allo scenario di riferimento, la proposta progettuale è stata riclassificata dal gruppo di assistenza tecnica (riportando comunque nelle note l'assegnazione indicata dall'Ente).

SCENARIO E LINEA STRATEGICA		
SC	LS	n. schede
<b>1</b>	LS 1.1	0
	LS 1.2	0
	LS 1.3	0
	LS 1.4	0
	LS 1.5	0
<b>2</b>	LS 2.1	3
	LS 2.2	0
	LS 2.3	1
<b>3</b>	LS 3.1	6
	LS 3.2	1
	LS 3.3	6
	LS 3.4	7
<b>4</b>	LS 4.1	7
	LS 4.2	3
	LS 4.3	2
	LS 4.4	11
<b>5</b>	LS 5.1	4
	LS 5.2	1
	LS 5.3	17
<b>*/*</b>	diverse opzioni	34
<b>TOTALE</b>		<b>103</b>

Le seguenti tabelle sintetizzano la distribuzione e articolazione del campione pervenuto rispetto ai diversi parametri descrittivi della scheda e del tabulato. Ne emerge un quadro generale e sinottico in fieri, che si implementa attraverso la consegna progressiva delle schede da parte dei comuni dell'AMMA, tuttora in corso.

Alla luce di questo quadro parziale e in continuo aggiornamento, in assenza delle schede di progetto dei centri maggiori, la significatività di un commento circostanziato delle singole voci sembra al momento inopportuno. Non appare tuttavia priva di utilità questa prima restituzione statistica: la mera evidenza del dato può, infatti, cominciare ad alimentare prime impressioni, congetture, riflessioni, che potranno essere verificate e sviluppate a censimento completato.

#### PRESENZA DI PARTENARIATO

SI	70
NO	32
NON INDICATO	1

<b>TOTALE</b>	<b>103</b>
---------------	------------

#### TIPO DI AZIONE

<b>IM</b>	Immateriale	17
-----------	-------------	----

<b>M</b>	Materiale	60
<b>IN</b>	Integrata	0
<b>M/IM</b>	materiale/immateriale	11
<b>IM/IN</b>	immateriale/integrata	5
<b>M/IN</b>	materiale/integrata	8
<b>IM/M/IN</b>	immateriale/materiale/integrata	2
<b>TOTALE</b>		<b>103</b>

LOCALIZZAZIONE		
<b>L</b>	localizzata	66
<b>D</b>	diffusa	27
<b>NL</b>	non localizzabile	8
<b>L/D</b>	localizzata/diffusa	2
<b>TOTALE</b>		<b>103</b>

GRADO DI AVANZAMENTO		
<b>IP</b>	<b>Ipotesi Progettuale</b> (ci si sta pensando, ma non è ancora ufficializzato)	36
<b>AP</b>	<b>Avvio di Progetto</b> (c'è stato un momento di ufficializzazione)	12
<b>FIP</b>	in <b>Fase Iniziale di Progettazione</b>	21
<b>FAP</b>	in <b>Fase Avanzata di Progettazione</b>	13
<b>PC</b>	<b>Progettazione Conclusa</b>	6
<b>I</b>	<b>implementazione</b> in corso, ma suscettibile di ampliamento, ridefinizione, rilancio	2
<b>AP/FIP</b>	Avvio di Progetto/in Fase Iniziale di Progettazione	5
<b>PC/I</b>	Progettazione Conclusa/implementazione	3
<b>FIP/I</b>	in Fase Iniziale di Progettazione/implementazione	1
<b>IP/FIP</b>	Ipotesi Progettuale/in Fase Iniziale di Progettazione	1
<b>AP/I</b>	Avvio di Progetto /implementazione	1
<b>/</b>	non indicato	2
<b>TOTALE</b>		<b>103</b>

CLASSIFICAZIONE PROGETTO		
<b>1_</b>	Housing	2,00
<b>2_</b>	mobilità e trasporti	4,00
<b>3_</b>	welfare	18,00
<b>4_</b>	sostenibilità	5,00
<b>5_</b>	resilienza	0,00
<b>6_</b>	heritage	6,00
<b>7_</b>	riqualificazione urbana efficientamento	4,00
<b>8_</b>	energetico	5,00
<b>9_</b>	riduzione rischi naturali	7,00
<b>10_</b>	crescita digitale	3,00
<b>11_</b>	attrattività territoriale	7,00

12_	eeconomia green	3,00
*/*	diverse opzioni	39,00
<b>TOTALE</b>		<b>103</b>

#### ASSE PRIORITARIO POR

1_	Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione	0
2_	Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione	3
3_	Promuovere la competitività delle piccole e medie imprese (PMI) Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori	5
4_	Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e gestione dei rischi	8
5_		12
6_	Tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse	48
*/*	diverse opzioni	7
-	nessuna opzione	20
<b>TOTALE</b>		<b>103</b>

#### CAMPO TERRITORIALE

1_	Città diversificata della costa nord	20
2_	Città diversificata della costa sud	4
3_	Insediamiento multipolare dell'Aspio e del Musone	35
4_	La valle e le colline dell'Esino	22
5_	Campagna urbana del territorio medio collinare	22
<b>TOTALE</b>		<b>103</b>

## 6. La matrice di schedatura dei progetti (agg. 25 luglio 2014)

ID	COMUNE	N. SCHEDE
1	Agugliano	1
2	Ancona	
3	Belvedere Ostrense	3
4	Camerano	20
5	Camerata Picena	5
6	Castellano	6
7	Castelfidardo	15
8	Castelplanio	
9	Chiaravalle	
10	Corinaldo	3
11	Cupramontana	
12	Fabiano	
13	Falconara Marittima	12
14	Filottrano	
15	Jesi	
16	Loreto	
17	Maiolati Spontini	
18	Mergo	
19	Monsano	1
20	Monte Roberto	9
21	Monte San Vito	
22	Montecarotto	3
23	Montemarciano	8
24	Morro d'alba	2
25	Numana	2
26	Offagna	5
27	Osimo	
28	Ostra	
29	Ostra Vetere	
30	Poggio San Marcello	
31	Polverigi	1
32	Rosora	
33	San Marcello	3
34	San Paolo di Jesi	1
35	Santa Maria Nuova	1
36	Senigallia	
37	Sirolo	2
38	Staffolo	
39	Trecastelli	
totale schede pervenute		103

**MATRICE DI SCHEDATURA - LEGENDA**

**1 \_SCENARIO E LINEA STRATEGICA**

1	<p><b>Area Metropolitana come contesto di supporto al sistema produttivo</b> (parole chiave: aumentare l'attrattività territoriale, favorire il consolidamento di nuove attività di impresa e l'internazionalizzazione, incentivare la collaborazione tra attori istituzionali e non)</p>	<p><b>LS 1.1:</b> Rafforzare la collaborazione tra imprese, università e centri di ricerca e trasferimento tecnologico esistenti  <b>LS 1.2:</b> Crescita digitale: migliorare la dotazione infrastrutturale, l'erogazione e la fruizione di servizi ICT  <b>LS 1.3:</b> Marketing e sostegno all'internazionalizzazione coordinati nell'area vasta  <b>LS 1.4:</b> Rafforzare l'economia green  <b>LS 1.5:</b> L'area metropolitana medio adriatica come contesto "attraente"</p>
2	<p><b>Area Metropolitana come cluster integrato per la logistica</b> (parole chiave: potenziare il sistema infrastrutturale, rinnovare il ruolo della Piattaforma Logistica delle Marche, ottimizzare i flussi di corto raggio, sviluppare le potenzialità ICT)</p>	<p><b>LS 2.1:</b> Rafforzare le infrastrutture per l'intermodalità e completare le connessioni tra i nodi ed il telaio infrastrutturale della mobilità in un'ottica selettiva  <b>LS 2.2:</b> Integrare i nodi e ripensare la governance della Piattaforma Logistica Marche  <b>LS 2.3:</b> Indirizzare l'offerta logistica verso servizi al sistema produttivo diffuso, logistica urbana e mobilità green</p>
3	<p><b>Area Metropolitana come fabbrica di sviluppo culturalmente orientato, creatività e turismo</b> (parole chiave: coordinare le potenzialità e le offerte, intercettare diversi target di utenza, migliorare l'offerta ricettiva)</p>	<p><b>LS 3.1:</b> Luoghi della cultura e creatività in rete  <b>LS 3.2:</b> Rafforzare e coordinare gli eventi culturali alla scala metropolitana  <b>LS 3.3:</b> Rigenerare l'offerta ricettiva  <b>LS 3.4:</b> Progettare nuovi itinerari che mettano in rete le eccellenze locali, diversificando l'offerta</p>
4	<p><b>Area Metropolitana come territorio della resilienza</b> (parole chiave: incentivare l'efficientamento energetico, sviluppare la mobilità sostenibile, favorire l'impiego di ICT, adattamento: riduzione rischi naturali e infrastrutture verdi)</p>	<p><b>LS 4.1:</b> Efficienza energetica del patrimonio edilizio ed economia a basse emissioni di carbonio  <b>LS 4.2:</b> Coordinamento delle politiche energetiche e per il clima: un patto dei sindaci metropolitani  <b>LS 4.3:</b> Un'area metropolitana smart  <b>LS 4.4:</b> Adattamento: riduzione dei rischi naturali ed infrastrutture verdi polifunzionali</p>
5	<p><b>Area Metropolitana come laboratorio per la rigenerazione urbana e l'inclusione sociale</b> (parole chiave: approccio multidimensionale alla rigenerazione del territorio, contrastare la povertà attraverso azioni di inclusione sociale attiva, sperimentare nuove forme dell'abitare _housing sociale)</p>	<p><b>LS 5.1:</b> Cultura e rigenerazione urbana  <b>LS 5.2:</b> Rigenerazione Urbana come occasione per sperimentare nuove forme di housing sociale  <b>LS 5.3:</b> L'inclusione sociale attiva</p>

**2 \_TIPO DI AZIONE**

- I immateriale
- M materiale
- IN integrata

**3 \_LOCALIZZAZIONE**

- L localizzata
- D diffusa
- NL non localizzabile

**4 \_GRADO DI AVANZAMENTO**

- IP **Ipotesi Progettuale** (ci si sta pensando, ma non è ancora ufficializzato)
- AP **Avvio di Progetto** (c'è stato un momento di ufficializzazione)
- FIP in Fase Iniziale di Progettazione
- FAP in Fase Avanzata di Progettazione
- PC Progettazione Conclusa
- I **implementazione** in corso, ma suscettibile di ampliamento, ridefinizione, rilancio

**5 \_CLASSIFICAZIONE PROGETTO**

- |                         |                               |
|-------------------------|-------------------------------|
| 1_ Housing              | 7_ riqualificazione urbana    |
| 2_ mobilità e trasporti | 8_ efficientamento energetico |
| 3_ welfare              | 9_ riduzione rischi naturali  |
| 4_ sostenibilità        | 10_ crescita digitale         |
| 5_ resilienza           | 11_ attrattività territoriale |
| 6_ heritage             | 12_ economia green            |

**6 \_ASSE PRIORITARIO POR**

- 1\_ Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione
- 2\_ Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione
- 3\_ Promuovere la competitività delle piccole e medie imprese (PMI)
- 4\_ Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori
- 5\_ Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e gestione dei rischi
- 6\_ Tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse

**7 \_CAMPO TERRITORIALE**

- 1\_ Città diversificata della costa nord
- 2\_ Città diversificata della costa sud
- 3\_ Insediamento multipolare dell'Aspio e del Musone
- 4\_ La valle e le colline dell'Esino
- 5\_ Campagna urbana del territorio medio collinare

# PIANO DI SVILUPPO DELL'AREA METROPOLITANA MEDIO ADRIATICA

## Ricognizione della progettualità: matrice di schedatura

ID	COMUNE	ID SCHEDA	TITOLO PROPOSTA	PRESENZA DI PARTENARIATO	SCENARIO E LINEA STRATEGICA <sup>1</sup>	TIPO DI AZIONE <sup>2</sup>	LOCALIZZAZIONE <sup>3</sup>	GRADO DI AVANZAMENTO <sup>4</sup>	MATERIALE ALLEGATO	CLASSIFICAZIONE PROGETTO <sup>5</sup>	ASSE PRIORITARIO <sup>6</sup>	CAMPO TERRITORIALE <sup>7</sup>	SCENARIO indicato sulla scheda	NOTE	ID SCHEDA
1	Agugliano	1_1	RIQUALIFICAZIONE CORRIDOIO AMBIENTALE FOSSO PRATACCI	SI	4.4/3.4	IM/M/IN	D	AP	SI	4/11	5/6	5	4	Partenariato su progetto scheda n.5.4 di Camerata Picena e con Polverigi	1_1
2	Ancona														0
3	Belvedere Ostrense	3_1	SVILUPPO CULTURALE E TURISTICO TERRITORIO COMUNALE	NO	3.3/3.4	M	L	FIP	SI	6	6	5	3	Realizzazione Teatro Shakespeariano - Parcheggio Centro Sportivo - Percorso pedonale centro sportivo – parco e teatro - Valorizzazione parco urbano	3_1
		3_2	EFFICIENTAMENTO ENERGETICO EDIFICI COMUNALI	NO	4.1	M	L	I	NO	4	4	5		3_2	A) Completamento adeguamento impianto termico efficientamento energetico prevenzione incendi scuola materna B) Completamento adeguamento impianto elettrico riqualificazione energetica scuola elementare C) Istanza impianti fotovoltaici in edifici comunali
		3_3	VALORIZZAZIONE E PROMOZIONE TURISTICA CENTRO STORICO	SI	3.3	M/IN	L	AP/FIP	SI	4/6	2/6	5		3_3	A) riqualificazione pavimentazione centro storico B) Sistemazione pavimentazione piazza Conti di Buscareto C) Realizzazione centro informazione turistica
4	Camerano	4.1	RIDUZIONE E MIGLIORE GESTIONE DEI RIFIUTI	SI	4.2/4.4	M/IN	D	FAP	NO	4	6	3	4	A) raccolta differenziata du tutto il territorio distribuzione organizzata per riduzione rifiuti differenziata durante le manifestazioni D) fontane pubbliche F) centri di riuso dentro i centri ambienti B) tavoli di lavoro con grande C) incentivare la raccolta E) compostaggio	4.1
		4.2	RIDUZIONE TRAFFICO E INQUINAMENTO, MIGLIORAMENTO VIABILITA', RESPONSABILIZZAZIONE CITTADINI ALL'USO DEI VEICOLI	SI	4.2	IM	D	IP	NO	4	4	3	4	A) rivisitazione e ripianificazione di tutto il quadro del traffico e della viabilità. B) incentivazione dell'uso mezzi pubblici C) incentivazione mobilità lenta	4.2
		4.3	AMPLIAMENTO, RIQUALIFICAZIONE E DIVERSIFICAZIONE DELL'OFFERTA TURISTICA NEI PERIODI MENO FREQUENTATI	SI	3.3	M/IN	D	AP	NO	6/7	6	3	3	1. Ampliamento, riqualificazione e diversificazione dell'offerta turistica nei periodi meno frequentati dai turisti mediante la realizzazione di interventi di grande richiamo turistico	4.3
		4.4	AZIONI PER AUMENTARE LE POSSIBILITÀ DI LAVORO E RESPONSABILITÀ SUL LAVORO	SI	5.3	M/IM	NL	/	NO	3	3	3	5	A) Avvio di progetti ad hoc finanziabili attraverso progetti europei diretti ed indiretti B) Collaborazione con università e scuole per sviluppare attività propedeutiche alla richiesta lavorativa locale	4.4
		4.5	POLIZIA LOCALE	SI	5.3	IM	D	FIP	NO	3	0	3	/	maggior controllo delle materie inerenti il rispetto del codice della strada, gli abusi edili/i, la difesa del suolo, delle strade e delle acque, la gestione dei terreni adiacenti alle strade	4.5
		4.6	AUMENTO AREE/TERRITORI	NO	4.4	M	L	IP	NO	4	6	3	/		4.6
		4.7	PROGETTO PERCORSI CICLO-PEDONALI NEL TERRITORIO DEL PARCO DEL CONERO E ZONE	NO	4.4	M	D	FIP	SI	4	6	3	4	VEDERE ALLEGATI	4.7
		4.8	EDILIZIA POPOLARE	NO	5.2	M	L	IP	NO	1	6	3	5		4.8
		4.9	SPORT	SI	4.1	M	L	IP	NO	8	5	3	5	messa a norma di tutte le strutture	4.9
		4.10	RIDUZIONE CONSUMI ED EFFICIENZA ENERGETICA	SI	4.1	M	L	IP	NO	8	5	3	4	Adesione al "Patto dei Sindaci" E Predisposizione del Paes e avvio azioni di riduzione ed efficienza energetica	4.10
		4.11	ETERNIT	SI	4.4	M	D	IP	NO	10	5	3	4		4.11
		4.12	PROTEZIONE CIVILE VOLONTARI	SI	5.3	IM	NL	/	NO	3	6	3	5	miglioramento attività di volontariato di protezione civile a supporto delle amministrazioni	4.12
		4.13	RISTRUTTURAZIONE "TEATRO MARATTI" CAMERANO	SI	3.3	M	L	IP	NO	6/7	6	3	1	1. Ristrutturazione immobile e impianti, acquisto arredo 2. Creazione parcheggi a servizio del teatro e del centro storico in generale	4.13
		4.14	ARREDO URBANO ED EXTRAURBANO	SI	3.4	M	L	IP	NO	2	6	3	1	2. Sistemazione e abbellimento aree spartitraffico e rotonde nella zona di Ancona Sud . 3. Abbellimento e miglioramento della sicurezza di tutta la strada che collega Ancona Sud alla Riviera del Conero	4.14
		4.15	LEGALITA'	SI	5.3	IM	NL	AP	NO	3		3	5	miglioramento senso civico	4.15
		4.16	SUAP	SI	1.2/1.5	IM	D	IP	NO	10	2	3	2	SUAP per tutta l'area metropolitana	4.16
4.17	ARTE	SI	3.2	IM	D	AP	NO	6	6	3	3	valorizzazione artisti locali	4.17		
4.18	RECUPERO EVASIONE	SI	2.1	IM	NL	IP	NO	12	2	3	2	avvio gestioni associate per recupero evasione fiscale sulle imposte	4.18		



		4.19	VALORIZZAZIONE VINO E	SI	3.4	IM/IN	D	FIP	NO	11	6	3	3	attività di promozione e valorizzazione dei prodotti vinicoli attraverso percorsi organizzati e strutturati	4.19
		4.20	GROTTE DI CAMERANO E SCAVI ARCHEOLOGICHE	SI	3.1	M	L	FIP	NO	6	6	3	3		4.20
5	Camerata Picena	5.1	REALIZZAZIONE DI OPERA PUBBLICA NEL CAMPO INFRASTRUTTURALE, DELLA LOGISTICA E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN AREA STRATEGICA	SI	1.5/2.1	M	L	IP/FIP	NO	2	0	4	4	Miglioramento del collegamento territoriale ed infrastrutturale di area posta strategicamente al centro dei terminali di comunicazione adriatico-tirreno e nord-sud adriatico. Servizi complementari ai bisogni di accesso alle vie ed ai mezzi di comunicazione di interesse nazionale. Incremento dei servizi alle imprese e incubatore di attività innovative ad alto contenuto tecnologico e ad alta sostenibilità ambientale	5.1
		5.2	PROGETTO DI AUTOCOSTRUZIONE DI ALLOGGI IN FAVORE DELLA C.D. FASCIA GRIGIA	NO	4.2	M	D	AP	NO	1	0	4	4	il progetto: 1) risponde alla esigenza di abitazione da parte della quota di cittadini in c.d. fascia grigia. 2) implementa le tecniche di costruzione socialmente ed ambientalmente sostenibili. 3)abbatte la quota di rendita fondiaria che incide sulla formazione dei prezzi delle abitazioni di residenza	5.2
		5.3	REALIZZAZIONE DI SPAZI DI INCLUSIONE SOCIALE E CULTURALE COLLEGATI MEDIANTE SERVIZI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE CON ACQUISTO DI AUTOMEZZO AD ALIMENTAZIONE	SI	5.3	M/IM	L/D	AP	NO	3	0	4	4	Realizzazione di un centro civico polivalente nel comune di Camerata Picena ove individuare spazi culturali spazi destinate alla coesione sociale e spazi destinati alla socializzazione sportiva, collegato tramite sistemi di mobilità ecologicamente e socialmente sostenibile ad un centro di aggregazione sociale anch'esso mancante, nella frazione Piane	5.3
		5.4	PERCORSI CULTURALI-AMBIENTALI-SPORTIVI	SI	4.4/3.4	IM/M/IN	D	FIP	NO	4/11	5	4	4	Partenariato su progetto scheda n.1.1 di Agugliano	5.4
		5.5	COMPLETAMENTO RECUPERO E RESTAURO CASTELLO DEL	NO	3.1	M	L	AP	NO	6/7	6	4	4	Il progetto prevede il completamento del recupero e restauro del Castello del Cassero che consentirebbe anche di mettere in rete le rocche ed i castelli del circondario di Ancona	5.5
6	Castellino	6.1	MUSEO NELLA EX CHIESA SANTA MARIA DELLE GRAZIE	NO	3.1	M	L	PC	SI	6/7	6	4	4	realizzazione di un museo nella ex chiesa Santa Maria delle Grazie	6.1
		6.2	COLLEGAMENTO CICLO-PEDONALE DA VILLA SALVATI AL PERCORSO ESISTENTE DELLA "VIA DEI TESORI" E REALIZZAZIONE DELLA NUOVA AREA SPORTIVA	SI	3.4/4.4	M	L	FAP	SI	7/11	6	4	4	il progetto risolverebbe il problema di un collegamento ciclo pedonale dalla fraz. pianello vallesina (comuni di castellino e monte roberto) con il percorso pedonale esistente "via dei tesori" che va da moie alla fraz. Pantiere VEDI SCHEDA N. 20.8 DI MONTE ROBERTO	6.2
		6.3	LAVORI DI COMPLETAMENTO DELEGAZIONE COMUNALE E REALIZZAZIONE CENTRO	NO	5.3	M	L	FAP	SI	3	0	4	4	affronta il problema della gestione e fruibilità dei servizi comunali, anche in vista delle nuove unioni dei servizi, in cui tutti i comuni sotto 5.000 abitanti devono fornire a un centro di aggregazione per i giovani.	6.3
		6.4	LAVORI DI REALIZZAZIONE ROTATORIA ALL'USCITA DELLA STRADA STATALE (S.S.) N. 76 CONFLUENZA SULLA STRADA	SI	2.1	M	L	FIP	SI	2	0	4	4		6.4
		6.5	LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DEL PARCO COMUNALE DI VILLA COPPETTI, CON INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO DEL PENDIO SU VIA ROMA, SISTEMAZIONE DEL PARCO E SUA ESTENSIONE CON SISTEMAZIONE DEL VERDE,	SI	3.1/4.1	M	L	PC	SI	7/8	4	4	4	miglioramento della fruizione turistica del territorio legata alla presenza della villa "coppetti" ed in virtù del progetto del museo nella ex chiesa Santa Maria delle Grazie	6.5
		6.6	COMPLETAMENTO LAVORI DI RICONVERSIONE A TEATRO, ATTUALE SALA BENIAMINO GIGLI NEL CAPOLUOGO E	NO	3.1	M	L	FIP	SI	7	6	4	4	recupero del patrimonio storico e completamento dei lavori per convertire l'attuale sala b. gigli nel capoluogo a teatro e consolidamento mura castellane	6.6
		7.1	ADEGUAMENTO STATICO,MIGLIORAMENTO SISMICO.RIQUALIFICAZIONE	NO	4.1	M	L	FIP	NO	8	4	3	3		7.1
		7.2	REALIZZAZIONE SCUOLA MEDIA DI VIA MONTESSORI II STRALCIO	NO	5.1	M	L	FIP	NO	8	4	3	3	la realizzazione di un nuovo edificio scolastico da realizzarsi specularmente a quello in corso di costruzione	7.2
		7.3	RESTAURO EX CONVENTO 01 S.AGOSTINO	NO	4.1	M	L	FAP	NO	6	6	3	3	Recupero di un complesso monumentale da adibire in parte a biblioteca comunale ed in parte a struttura ricettiva di prima accoglienza	7.3
		7.4	AREA SOCIALE_ INCLUSIONE	SI	5.3	IM	D	AP/I	NO	3	0	3	3	creare la possibilità di partecipare ad eventi e manifestazione da parte dei soggetti più deboli	7.4
		7.5	COMPLETAMENTO PALAZZINA CENTRO SPORTIVO POLIVALENTE P.LE OLIMPIA	NO	4.1/5.3	M	L	FIP	NO	3	5	3	3	Le opere previste dal presente progetto sono finalizzate al completamento degli spazi di servizio dei Palazzetto dello Sport e del Bocciodromo.strutture che sono oggi pienamente utilizzate dalla comunità locale.oltre all' eliminazione delle barriere architettoniche esistenti	7.5
		7.6	RISTRUTTURAZIONE AUDITORIUM CHIESA DI S.FRANCESCO	-	3.1/5.1	M	L	IP	NO	6	6	3	3	ristrutturazione dell' edificio attualmente utilizzato come auditorium e spazio espositivo per mostre temporanee	7.6
		7.7	RIMOZIONE ETERNIT TRIBUNA STADIO MANCINI	NO	4.4	M	L	IP	NO	9	5	3	3		7.7

7	Castelfidardo	7.8	PIANO di RECUPERO della ZONA INDUSTRIALE MONTE CAMILLONE (EX INTERECO)	SI	1.4/2.1	M	L	FIP	SI	12	0	3	1/2	L'area è priva di una progetto complessivo delle infrastrutture pubbliche, le fognature sono inadeguate al carico urbanistico, le strade peraltro di limitata larghezza, sono prive di pubblica illuminazione e di idonei spazi di sosta. L'area è individuata come esondabile (rischio R4) dal Piano per l'Assetto Idrogeologico.	7.8
		7.9	PIF2014 -PREMIO INTERNAZIONALE DELLA FISARMONICA "CITTA' DI	NO	3.1/3.3	M/IM	L	FIP/I	NO	6/11	6	3	1	Premio Internazionale della Fisarmonica "Città di Castelfidardo " è l'evento più rappresentativo del Comune di Castelfidardo, simbolo e punto di forza del territorio di basilare importanza per la promozione del territorio.	7.9
		7.10	RISTRUTTURAZIONE PALAZZO EX OFFICINA SOPRANI	NO	3.1	M	L	FIP	SI	6/7	6	3	1	RECUPERO DEI LABORATORI DELLA FABBRICA DI FISARMONICHE . L'intervento prevede la sistemazione del piano secondo e terzo.gli unici non ancora ristrutturati, oltre la scaia di sicurezza esterna e la collocazione di un ascensore in modo da consentire l'eliminazione delle barriere architettoniche	7.10
		7.11	ATTIVAZIONE SPORTELLO INFORMATIVO AMIANTO	SI	4.4	IM	D	AP	NO	9	5	3	1	Il progetto prevede l'istituzione di uno sportello informativo a livello comunale ove vengono fornite le istruzioni ai singoli cittadini su come comportarsi in caso di rimozione/smaltimento dei materiali contenenti amianto, oltre ad effettuare un censimento dei principali manufatti contenenti amianto di proprietà privata.	7.11
		7.12	SERVIZIO DI TAXI SANITARIO PER ULTRASESSANTACINQUENNI E DISABILI RESIDENTI	SI	5.3	IM/IN	D	I	NO	3	0	3	4	L'Amministrazione effettua un servizio di taxi sociale a favore di cittadini ultra65enni o disabili. Il servizio viene garantito tramite i volontari della Croce Verde	7.12
		7.13	VOGLIO UNA VITA VERA	SI	5.3	M/IM	L	IP	NO	3	0	3	/	Il progetto prevede la creazione di un centro formativo ed informativo per disabili e portatori di handicap.	7.13
		7.14	REALIZZAZIONE PARCHEGGI PORTA MARINA	NO	2.3	M	L	FAP	SI	2	3	3	3	L'intervento prevede la realizzazione di n° 32 posti auto a servizio delle attività commerciali presenti e dei residenti del centro storico, recuperando la scarpata sottostante Porta Marina usufruendo anche di tecniche di ingegneria naturalistica.	7.14
		7.15	CENTRO DI AGGREGAZIONE "PARI OPPORTUNITA'"	SI	5.3	IM/IN	L	FIP	NO	3	0	3	1		7.15
8	Castelplanio														0
9	Chiaravalle														0
10	Corinaldo	10.1	AMPLIAMENTO DISCARICA STRETEGICA A LIVELLO PROVINCIALE MEDIANTE ACCORDO DI PROGRAMMA TRA IL COMUNE DI CORINALDO E IL	NO	4.4	M	L	PC	NO	9	5	5	2	l'intervento di ampliamento proposto in conformita' al dlgs. 152/2006 e al dlgs. 36/2003, prevede la realizzazione di nuove vasche di abbacamento, mediante 3 lotti autonomi, da realizzarsi mediate interventi successivi ed indipendenti	10.1
		10.2	OSSERVATORIO PARTECIPATO DELLE EMERGENZE TERRITORIALI IN AREE AGRICOLE	SI	4.4	IM/IN	D	AP	NO	9	5	5	4	L'obiettivo generale del progetto è la costruzione di un "Osservatorio partecipato delle emergenze territoriali in aree agricole" a carattere permanente, una piattaforma georeferenziata contenete informazioni territoriali ampie ed aggiornate consente di caratterizzare gli ambiti territoriali agricoli attraverso parametri che ne definiscono differenti livelli di criticità.	10.2
		10.3	PROTOCOLLO D'INTESA TRA IL COMUNE DI CORINALDO, LA PARROCCHIA DI SAN PIETRO APOSTOLO DI CORINALDO E IL SANTUARIO DI S.MARIA GORETTI, PER LO SVILUPPO DEL TURISMO	SI	3.3/3.4	M/IM	L	FIP	NO	6/7	6	5	3	si intende promuovere il flusso turistico nell'intera vallata del misa, in attuazione al progetto della c.e.i. denominato "i parchi culturali ecclesiali", al fine di valorizzare e attualizzare la figura della martire (S.Maria Goretti) attraverso anche la valorizzazione dell'ingente patrimonio storico,artitisco, archiettoinico, museale, ricettivo	10.3
11	Cupramontana													0	
12	Fabriano													0	
		13.1	PERCORSO CICLABILE CON FUNZIONE DI COLLEGAMENTO DEL CENTRO CITTA' CON I QUARTIERI DI VILLANOVA E FIUMESINO E CON IL SISTEMA	NO	3.4	M	L	FIP	SI	4/11	6	1	3	incentivazione della mobilita' sostenibile a scala sovralocale e miglioramento dell'accessibilita' al centro citta' con riduzione del traffico veicolare.	13.1
		13.2	RIQUALIFICAZIONE DELLE PIAZZE E VIE DEL CENTRO CITTA'	NO	3.3	M	D	FIP	SI	11	6	1	3.3	valorizzazione e riqualificazione degli spazi di relazione del centro citta' che induce ad una mitigazione del generale senso di degrado. miglioramento della vivibilita' e fruibilita' del centro citta' da parte dei cittadini e stimolo alle iniziative da parte degli operatori economici locali	13.2
		13.3	RIQUALIFICAZIONE IMMOBILE EX GARAGE FANESI	SI	5.1	M	L	FIP	SI	7/11	6	1	1	la riqualificazione di un luogo strategico e di connessione tra piazza mazzini e la stazione ferroviaria	13.3
		13.4	RIQUALIFICAZIONE MERCATO COPERTO	SI	3.1/5.1	M	L	FIP	SI	7/11	6	1	1	valorizzazione del centro citta' come luogo di eccellenza per qualita' e funzioni, miglioramento dell'attrattiva commerciale e turistica e stimolo alle iniziative da parte dell'imprenditoria locale	13.4
		13.5	PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONEDEL COMPLESSO VILLA	SI	3.1/5.1	M	L	IP	SI	7	6	1	1	Il progetto consiste nel restauro e risanamento conservativo della villa e degli annessi con plurima destinazione particolare di tipo socio sanitaria - culturale - ricreativa - meeting . Vicinanza con aeroporto	13.5

13	Falconara Marittima	13.6	REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA INTEGRATO DI VIDEOSORVEGLIANZA DEL	SI	5.3	M	D	FIP	SI	3	6	1	2	Riduzione di atti vandalici, furti, rapine, ecc... Monitoraggio più efficace di alcune strutture e infrastrutture sensibili (corsi d'acqua, zone soggette a deposito di rifiuti)	13.6
		13.7	Il Progetto A.R.S.T.E.L. COR.A.L.E	SI	3.4/4.4	M/IM	D	PC/I	SI	4/9/11	5/6	1	3/4	realizzazione di un grande parco fluviale di valenza territoriale. La forza dell'intero progetto sta nelle sinergie attive	13.7
		13.8	"COMPLESSO INDUSTRIALE EX MONTEDISON"	SI	3.1/4.4	M	L	IP	SI	7/9	6	1	1	Costituzione di un moderno polo di valenza territoriale, al cui interno siano presenti le funzioni turistiche, ricreative, culturali, commerciali, del benessere e del tempo libero, coniugate con una attenta valorizzazione ambientale, che porti ad un generale e diffuso miglioramento della qualità della vita	13.8
		13.9	"PIANO INTEGRATO OPERATIVO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA IN VARIANTE AL PRG PER IL RIASSETTO DEL NODO INFRASTRUTTURALE E DELLE AREE A NORD DI VILLANOVA".	SI	2.1/4.3/5.1	IM	L	AP/FIP	SI	4/7/11	5/6	1	1		13.9
		13.10	ESTENSIONE DEL PROGETTO WI-FI	SI	4.3	IM	D	PC/I	NO	10/11	6	1	1	Aumentare la disponibilità di connettività libera e il numero degli accessi.	13.10
		13.11	PROGETTI/AZIONI 2012/'14 U.O.C. ATTIVITÀ E SERVIZI	SI	5.3	IM	NL	FAP	NO	3	2	1	5	serie di progetti per il sostegno dell'infanzia e delle donne italiane e straniere	13.11
		13.12	PROGETTI /AZIONI 2013 – 2014: U.O.C. ATTIVITA' E SERVIZI SOCIALI _PROGETTI /AZIONI 2013 – 2014 DELL'AMBITO TERRITORIALE SOCIALE XII –	SI	5.3	IM	NL	FAP	NO	3	0	1	5		13.12
		14	Filottrano												
15	Jesi													0	
16	Loreto													0	
17	Maiolati Spontini													0	
18	Mergo													0	
19	Monsano	19.1	IL PROGETTO PREVEDE LA RIGENERAZIONE URBANA PELLA ZONA AGRICOLA - RESIDENZIALE - SCOLASTICA - ARTIGIANALE IN PROSSIMITÀ DEL SANTUARIO DI	SI	3.4/5.2	M	L	IP	SI	7/11	6	4	3/5	si prevede il recupero di un'area artigianale abbandonata in stato di estremo degrado con recupero delle potenzialità edificatorie per la realizzazione di un quartiere ecosostenibile. Si prevede anche la realizzazione di un museo dell'olio e delle piante di olivo	19.1
20	Monte Roberto	20.1	AREA SOSTA CAMPERS	SI	3.4	M	L	IP	SI	11	6	4	3	il progetto fruibile un'area verde ad oggi inutilizzata derivante dalla realizzazione di una nuova viabilità di quartiere collegata, attraverso una pista ciclabile, agli impianti sportivi ed a villa salvati	20.1
		20.2	REALIZZAZIONE ENOTECA	SI	3.4	M	L	IP	SI	11	6	4	3	recuperare spazi e locali posti all'interno delle mura del centro storico da utilizzare per una enoteca.	20.2
		20.3	REALIZZAZIONE IMPIANTO POLIFUNZIONALE NEL CAPOLUOGO	SI	3.3	M	L	IP	SI	11/8	6	4		recuperare un vecchio impianto da tennis ad uso polifunzionale, rendendolo nuovamente fruibile per la collettività, unitamente ad un vecchio campo da bocce all'aperto posti all'interno del parco comunale; tutte opere che nel complesso consentirebbero di incentivare e valorizzare la ricettività del capoluogo	20.3
		20.4	MINIMARKET CAPOLUOGO	SI	5.1	M	L	IP	SI	7	3	4	1	mettere a disposizione del capoluogo, privo di esercizi commerciali, di una struttura di vendita per generi alimentari adeguata alle esigenze della popolazione residente	20.4
		20.5	RECUPERO CENTRO STORICO (BORGO – ALBERGO DIFUSO)	SI	3.3	M	L	IP	SI	7	6	4	1	progetto di recupero volto ad incentivare le iniziative private con possibilità di riuso per strutture ricettive quali alberghi diffusi con realizzazione di un intervento pubblico volto al restauro e risanamento di un complesso edilizio che attualmente versa in precarie condizioni conservative adiacente il teatro comunale e quindi idoneo per un uso connesso ai servizi del teatro comunale	20.5
		20.6	RECUPERO EX FORNACE	SI	3.1/3.4	M	L	IP	SI	6/7	6	4	3	si tratta di recuperare un'area di particolare interesse botanico vegetazionale che al suo interno comprende manufatti del primo novecento, da molto tempo in stato di abbandono, che un tempo erano utilizzati per la costruzione di laterizi. il recupero dell'area e dei manufatti potrebbe diventare oltre che luogo di convegni e di itinerario turistico, data anche la vicinanza con "villa salvati", anche luogo per manifestazioni culturali/teatrali all'aperto.	20.6

		20.7	LAVORI DI CONSOLIDAMENTO E RESTAURO E RECUPERO FUNZIONALE DEL TEATRO COMUNALE DI MONTE ROBERTO	SI	3.1	M	L	PC/I	SI	6	6	4	3	completamento l'intervento (gia' preventivato in passato con richieste, su progetto esecutivo a fondi europei, legge 61/98, finanziamenti ex gioco del lotto etc.) consistente nel consolidamento e recupero della parte seminterrata del teatro, dei locali per le prove, arredi, interni corpi illuminanti e finiture) occorrono ulteriori 600'000 euro circa	20.7
		20.8	COLLEGAMENTO CICLO-PEDONALE DA "VILLA SALVATI" AL PERCORSO ESISTENTE DELLA "VIA DEI TESORI"	SI	3.4/4.4	M/IN	L	FAP	SI	4/7/11	6	4	3/4	miglioramento della viabilita' locale (ciclo pedonale) e dei collegamenti senza l'utilizzo dei mezzi inquinanti, anche per il tragitto casa-lavoro; promozione turistica del territorio e sviluppo dell'attivitaa' sportiva e del tempo libero. <b>VEDI SCHEDA N. 6.2 DI CASTELBELLINO</b>	20.8
		20.9	EFFICIENTAMENTO ENERGETICO EDIFICI PUBBLICI	NO	4.1	M	L	IP	SI	8	4	4	4	risparmio dei consumi energetici da poter essere riutilizzati per interventi di miglioria negli edici scolastici, aumentare il benessere climatico eliminando tutte le condizioni di disagio presenti in ogni singola struttura, adeguamento degli impianti tecnologici che per vetusta' e/o stato conservativo non sono piu' adeguati alle esisgenze d'uso.	20.9
21	Monte San Vito														0
		22.1	CRESCITA DIGITALE	NO	1.2/1.5	IM	NL	IP	NO	10	3	5	1		22.1
		22.2	RAFFORZAMENTO INFRASTRUTTURE	NO	2.1	M	L	IP	NO	11	0	5	2	Si intende affrontare il tema dell'inadeguatezza delle infrastrutture per la viabilita'; nello specifico si propone di potenziare la viabilita' trasversale rispetto all'asse della Vallesina.	22.2
22	Montecarotto	22.3	LUOGHI DELLA CULTURA	NO	3.1/3.2/3.3	M/IM	L/D	IP	NO	7/11	6	5	3	Si intende recuperare uno degli edifici storici presenti nel centro del Comune di Montecarotto, attualmente in disuso (Palazzo Vici, Palazzo Roccetti, Palazzo Baldoni...), per realizzare un contenitore culturale d'eccellenza	22.3
		23.1	LABORATORI DI EDUCAZIONE INTERCULTURALE	SI	5.3	IM	D	IP	NO	3	0	1	5	1. Rafforzamento dei processi di integrazione; 2. Prevenzione delle tensioni sociali all'interno della comunita';	23.1
		23.2	PROGETTO INDIPENDENZA ENERGETICA PER I PUBBLICI CONSUMI	SI	4.1	M/IM	D	IP	NO	5/8	4	1	4	L'idea progettuale consiste nel massimizzare la concentrazione dei consumi pubblici sul lato elettrico e contemporaneamente soddisfare la conseguente richiesta energetica attraverso la produzione di energia da fonti rinnovabili	23.2
		23.3	PROGETTO DI UN SISTEMA DI MONITORAGGIO E GESTIONE DINAMICA DELLE RETI DI ACQUE	SI	4.4	M/IN	D	IP	NO	9	5	1	4	Il progetto si basa sulla realizzazione di un sistema di controllo remoto delle fognature e scarichi di acque reflue e li gestisce a distanza, con la possibilita' di convogliare le acque di ruscellamento all'interno di cisterne o in vasche di laminazione, attraverso l'utilizzo di pluviometri	23.3
		23.4	OBIETTIVI E AZIONI DEL PIANO DI RISANAMENTO DELL' AREA AD ELEVATO RISCHIO DI CRISI	SI	4.4	M/IN	D	FAP	NO	9	5	1	2	il Piano di Risanamento dell'AERCA, con tutte le azioni previste, e' un Piano di competenza Regionale elaborato dal	23.4
23	Montemarciano	23.5	PROGETTO CO-MANUFACTURING	SI	1.1/3.4	IM	D	IP	NO	12	3	1	1/3	1. Consolidamento di nuove attivita' di impresa; 2. Aumento delle potenzialita' e dell'offerta delle imprese del territorio; 3. Collaborazione attiva tra ente pubblico ed imprese.	23.5
		23.6	PROGETTO VITA ATTIVA	SI	5.3	IM	D	IP	NO	3	0	1	5	_garantire un servizio di defibrillazione immediata nei luoghi di alta concentrazione di persone; _garantire alle fasce piu' deboli della popolazione maggiori possibilita' di frequentazione di attivita' nei luoghi pubblici.	23.6
		23.7	PROGETTO RIQUALIFICAZIONE AREA EX MONTEDISON	SI	1.3/2.1/3.1/4.4/5.1	M/IN	L	AP/FIP	NO	4/7/9/11	5/6	1	1/2/3/4/5	proposta preliminare di recupero dell'area Ex Montedison e delle aree limitrofe, per la realizzazione di un parco integrato turistico commerciale denominato "Le Scogliere1. Bonifica dell'area; 2. Recupero dello stabilimento dimesso; 3. Recupero del litorale; 4. Riqualificazione urbana di Marina di Montemarciano; 5. Razionalizzazione delle infrastrutture viarie.	23.7
		23.8	TURISMO SOSTENIBILE E WEB 2.0	SI	1.2/3.3	IM/IN	NL	IP	NO	10/12	2/3	1	1.2/3.3	TRAMITE LA CREAZIONE DI UN APP 1. Maggiore visibilita' dell'offerta turistica; 2. Coordinamento tra l'offerta ricettiva e produttiva del territorio; 3. Fidelizzazione dei clienti.	23.8
		24.1	Lab_ScArPA Scuola+Artigianato+Prodotti tipici+Arte	SI	3.1/3.3/5.1	M/IM	L	FAP	NO	7/11	6	5	1	Con l'innesco delle virtualita' della proposta da parte del soggetto pubblico, attraverso una serie di azioni materiali sul patrimonio urbano presente del comune di Morro d'Alba , si vuole promuovere lo sviluppo e la valorizzazione delle economie locali che trovano un loro luogo identitario nel camminamento coperto del castello denominato "Scarpa", che viene proposto come acronimo dei temi di lavoro.	24.1
24	Morro d'alba	24.2	SCARPA_RING CONNETTIVO	SI	3.4/4.1/51	M	L	FAP	NO	7/11	6	5	3/4/5	l'intervento sul camminamento coperto sulle mura del castello, denominato la "Scarpa", per attivare politiche virtuose atte a favorire il radicamento nel territorio, mirando a rilanciare il contesto socioeconomico attraverso le opportunita' offerte dal patrimonio naturale, culturale e storico architettonico	
25	Numana	25.1	RISANAMENTO E MESSA IN SICUREZZA DELLA RUPE "SERMOSI"	SI	4.4	M	L	IP	NO	9	5	2	3	risanamento della Falesia che periodicamente frana, contestuale utilizzo di una zona turistica attualmente isolata	25.1



37	Sirolo	37.1	RIQUALIFICAZIONE DI UN'AREA DI CONNESSIONE CON L'ABITATO NEL COMUNE DI SIROLO	NO	3.4	M	L	AP	SI	11	6	2	3	37.1
		37.2	UN TETTO PER I PICENI ANTICHI E MODERNI. INTERVENTO INTEGRATO PER LA VALORIZZAZIONE E FRUIZIONE DEL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO, STORICO-	NO	3.1/3.3	M	L	AP	SI	6/11	6	2	3	37.2
38	Staffolo													0
39	Trecastelli													0
														0