

**METIS
CRETA**



Progetto Territorio snodo

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

per Metis

Giovanni Ginocchini
Carolina Pacchi
Lorenzo Pallotta
Francesca Sorricaro

per Avanzi

Matteo Bartolomeo
Davide Zanoni

per IRS – Istituto per la ricerca sociale

Claudio Calvaresi
Gianluca Nardone

per TRT – Trasporti e Territorio

Simone Bosetti
Enrico Pastori

per Creta

Stefano Stanghellini
Sergio Copiello
Giuliano Marella

Comitato scientifico

Alessandro Balducci
Pier Carlo Palermo
Mariangela Paradisi
Marco Ponti

per il Comune di Jesi

Fulvia Ciattaglia
Matteo Cinti
Andrea Crocioni
Simone Messersì
Daniela Vitali

un progetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Il Ministero, con riferimento alla politica europea dei trasporti lanciata dalla Commissione nel 2001, ha inserito Jesi tra le 12 "aree bersaglio", piattaforme territoriali strategiche per il posizionamento competitivo del sistema-Paese e per l'equilibrato sviluppo dello spazio nazionale. dove sperimentare una metodologia innovativa di pianificazione territoriale e di programmazione economica.

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

l'eredità del Progetto Sistema

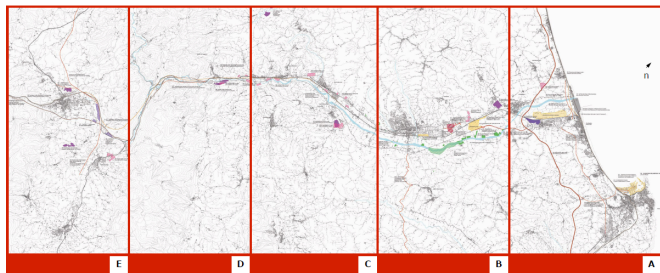
Il Progetto Sistema "Corridoio Esino" ha proposto un'immagine del territorio marchigiano che va da Fabriano al mare come "Parco delle attività", caratterizzato da 5 differenti Campi dove la complessità delle relazioni, la diversificazione delle attività, modelli insediativi e forme di abitabilità differenti richiedono altrettante linee di azione, ma dove la convivenza di attività produttive e terziarie "mature", imprese di nuova generazione, istituti di ricerca e formazione, servizi alle attività economiche e alle persone, agricoltura e turismo è sostenibile se viene garantita la persistenza di elementi naturali, paesaggi e grandi spazi aperti diversamente attrezzati.

Le operazioni, già in atto o già decise, che cambieranno la natura dell'intero territorio si concentrano in 2 Campi, quelli che il Progetto Corridoio Esino aveva denominato: "la foce dell'Esino e la costa da Falconara ad Ancona"; "la valle del sole e dell'ombra di Jesi".

Su questi 2 Campi territoriali si è concentrato il Progetto Snodo assumendo come obiettivo-motore la qualificazione della piattaforma intermodale porto-interporto-aeroporto-scalo merci, condizione per uno sviluppo economico integrato delle Marche.

I 5 Campi territoriali individuati dal Progetto Corridoio Esino e i 2 Campi selezionati dal Progetto Snodo:

- la foce dell'Esino e la costa da Falconara ad Ancona
- la valle del sole e dell'ombra di Jesi.



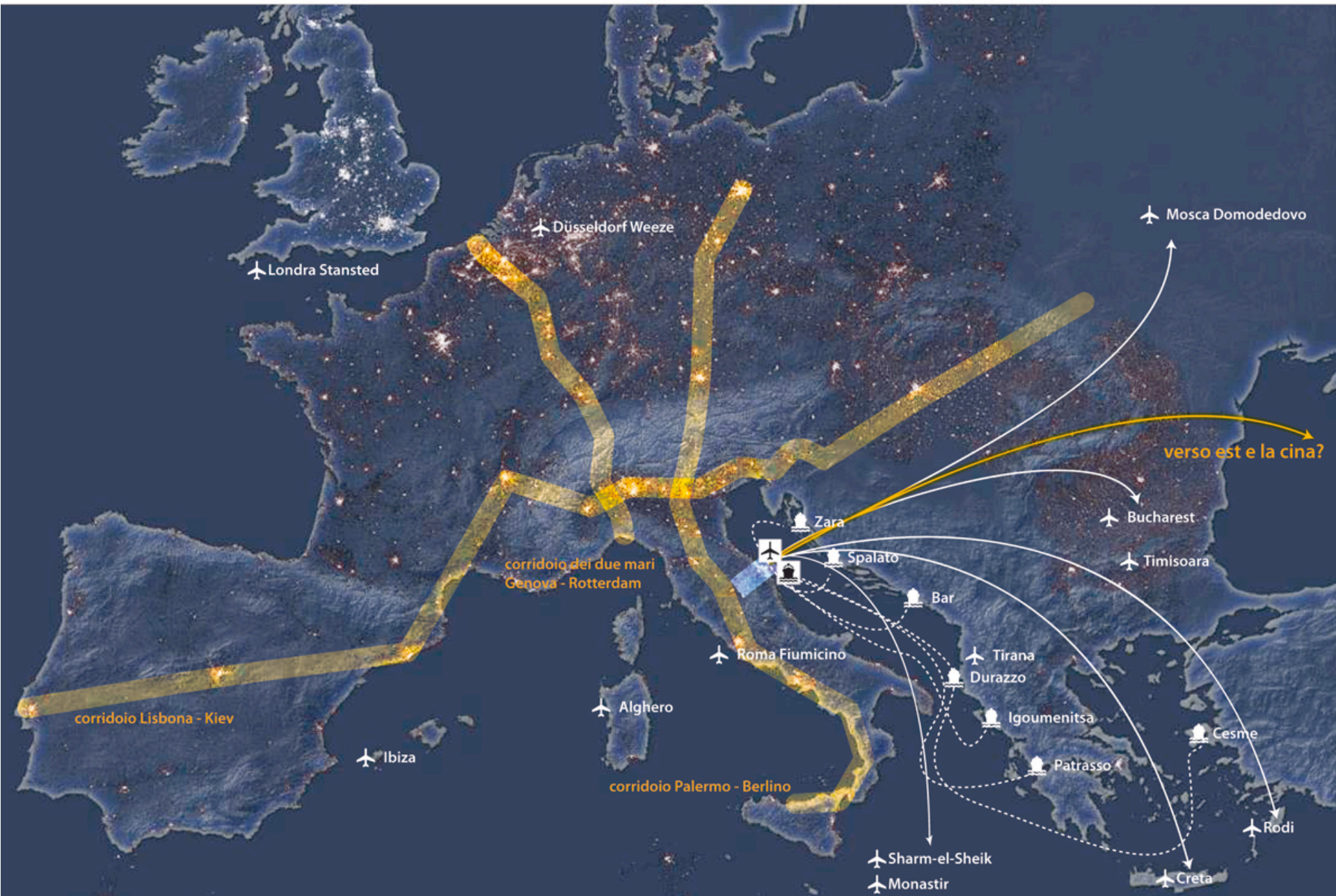


Principali componenti della piattaforma snodo: Zipa a Jesi, Interporto, Aeroporto Marche, Stazione e scalo di Falconara, Porto di Ancona (foto tratte da Google Earth©)

nel contesto europeo, nazionale e interregionale

Tre tavole schematizzano le reti multiscalari entro le quali interpretare lo "snodo" marchigiano:

- collocato tra l'est e il nord Europa esso intercetta tre corridoi europei
- collocato tra l'Italia centro-meridionale e quella settentrionale esso si mette in rete con altre piattaforme logistiche
- collocato tra il Mare Adriatico e il Mare Tirreno rafforza l'attraversamento appenninico.







- interporti
- aeroporti
- porti
- rete viabilità nazionale
- rete ferrovia nazionale
- connessioni
- progetti territori snodo

le politiche europee e l'Intesa Stato Regione

Il Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", costituisce il principale quadro di riferimento per trasporti e mobilità.

Sono state proposte 60 misure per sviluppare un sistema in grado di riequilibrare l'uso dei mezzi di trasporto, rilanciare il trasporto su ferro, promuovere il trasporto marittimo e fluviale e controllare la crescita del trasporto aereo, rafforzando i concetti di corridoio europeo e rete transeuropea (TEN) introdotti con il Trattato di Maastricht.

Nell'intesa Stato-Regione Marche si indicano le priorità di intervento al fine di accelerare la realizzazione di infrastrutture con una specifica finalità anticrisi.

Nel territorio interessato dal Progetto snodo sono rilevanti:

- il completamento della programmazione ferroviaria regionale con la linea Orte-Falconara
- la realizzazione della strada Pedemontana lungo tutte le Marche e il progetto Quadrilatero con la velocizzazione dei lavori sulle direttissime Ancona-Perugia e SS76
- l'avvio dei lavori per la bretella Porto di Ancona-A14, con il potenziamento del sistema logistico integrato porto-aeroporto-interporto.
- Il potenziamento del Porto di Ancona, l'attivazione dell'Interporto di Jesi, la parziale conversione dell'Aeroporto di Falconara, il by-pass ferroviario e lo spostamento dello scalo merci da Falconara a Jesi, la ristrutturazione di parti della rete ferroviaria e stradale costituiscono un complesso di interventi che cambierà la natura di questo territorio.

l'economia regionale

Negli ultimi decenni l'apertura di nuovi mercati, la rivoluzione delle comunicazioni, la diversificazione spinta della domanda ha modificato profondamente l'organizzazione industriale incidendo sia sulle grandi imprese sia sui distretti industriali. E' stata la fine dell'organizzazione "fordista" con l'introduzione della "Time-Based-Competition"; delocalizzazione produttiva; strategie di impresa focalizzate su assets intangibili e outsourcing.

L'economia marchigiana negli ultimi 10-15 anni è stata interessata da una delocalizzazione produttiva verticale (fasi di lavorazione) e orizzontale (intere linee e/o altre attività), da forniture estere e reti locali e non sempre più chiuse verso l'esterno. Fenomeni che, in base ai dati disponibili, non sembrano determinare un'apprezzabile domanda aggiuntiva di trasporti e richiedono un'organizzazione logistica snella, fatta di piccoli carichi.

le visioni dei testimoni privilegiati

7 incontri con 13 testimoni privilegiati (Regione Marche, Provincia di Ancona, Interporto Marche, Porto di Ancona, Anas, AerDorica, Rfi) hanno permesso di fare il punto su 4 temi fondamentali:

- *territorio di riferimento*: le Marche e la provincia di Ancona non hanno mai avuto un insieme di progetti così interessante e rilevante, in particolare si configura una dotazione infrastrutturale più che sufficiente anche per futuri bisogni
- *progetti*: si è delineato un quadro attuativo assai sfaccettato
- *livello di cooperazione*: sebbene esistano accordi a livello politico tra i vari attori della logistica nella provincia di Ancona, stentano le collaborazioni operative per difficoltà a intravedere convenienze
- *progetto "Territori snodo"*: interesse per l'iniziativa dovuta alla possibilità di entrare in rete con nuovi soggetti e di costruire un quadro coordinato.

2 strategie

Gli obiettivi del Progetto Snodo sono restituiti da due strategie che danno senso ad altrettante catene di progetti: Piattaforma multimodale merci; Esino territorio di qualità.

Le due Strategie raccordano “progetti di scenario” e “nuovi progetti”.

I primi, già in corso o decisi, sono stati per la prima volta raccolti e descritti nell'Atlante costruito con il Progetto Corridoio Esino.

I secondi sono in parte ripresi da diversi strumenti della pianificazione locale e in parte concepiti per raccordare e dare compiutezza agli obiettivi perseguiti.

strategia 1:Piattaforma multimodale merci

Questa strategia si applica al ruolo da attribuire alla logistica esina, mettendo a sistema progetti che stentano a trovare le necessarie sinergie, a cominciare da quelli che costituiscono la piattaforma vera e propria: porto-interporto-aeroporto-scalo merci.

Non si rileva una insufficiente dotazione di infrastrutture fisiche, che sono già in programma se non in via di realizzazione, ma criticità nell'insieme: sostanziale assenza o inadeguatezza delle reti di connessione minute e di prossimità; impatti ambientali; carenze gestionali (coordinamento e servizi generali).

I "nuovi progetti" intendono affrontare tali criticità: condizioni per la City logistic; raccordi ferroviari di Sadam e New Holland con Scalo merci; Territorial center e connettività a banda larga nella Vallesina.

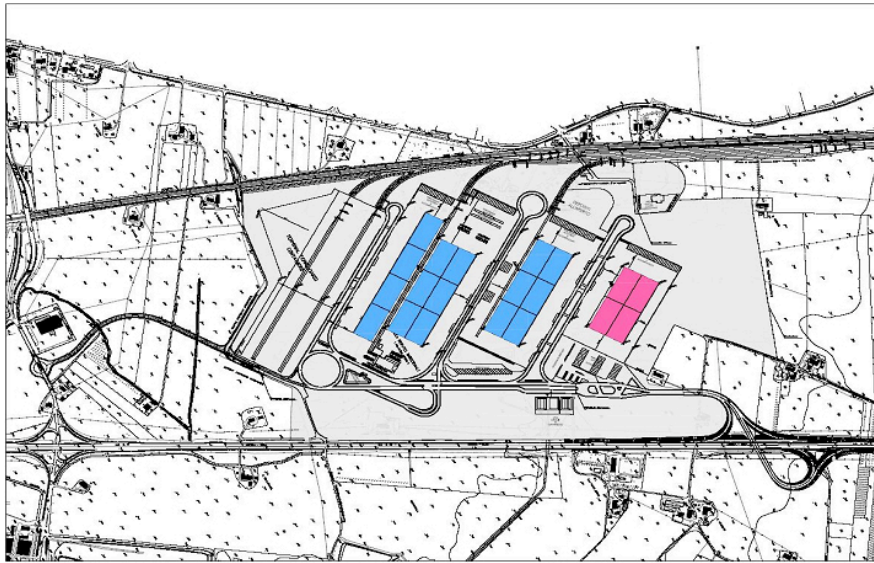
Piattaforma multimodale merci

progetti di scenario

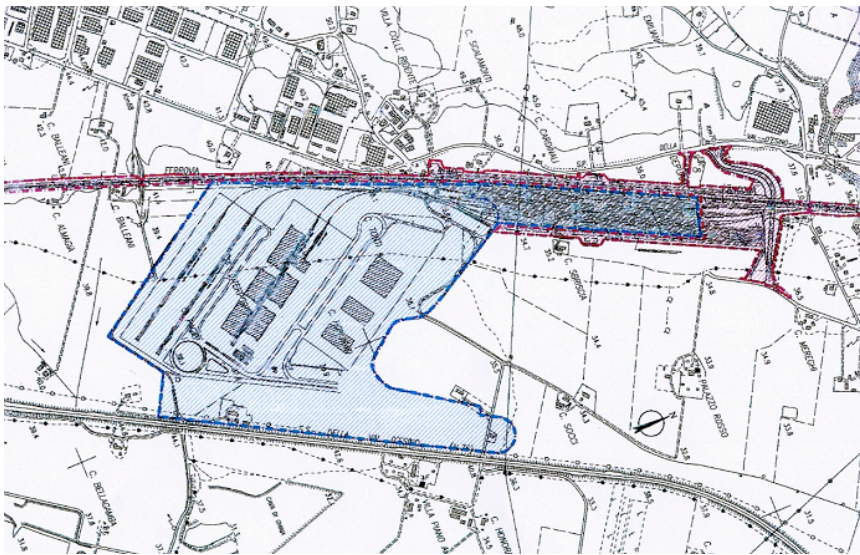
- Interporto di Jesi
- Realizzazione scalo merci di Jesi
- Potenziamento porto di Ancona
- Aerocarico aeroporto di Falconara
- Polo funzionale area Leader di Falconara
- Connessione interporto con SS 76
- Connessione Porto con nuovo svincolo A14 di Ancona centro
- Raddoppio variante area urbana Ancona (SS 16)
- Miglioramento accessibilità Aeroporto: parcheggi, vie d'accesso
- Galleria di Cattolica: adeguamento sagoma
- Nodo di Falconara: collegamento linea Orte-Falconara e linea adriatica
- Realizzazione raccordo ferroviario stazione di Ancona e porto
- Raddoppio linea Orte-Falconara tra Montecarotto e Fossato di Vico
- Dismissione scalo merci di Falconara Marittima (spostamento a Jesi)
- ISI Access

nuovi progetti

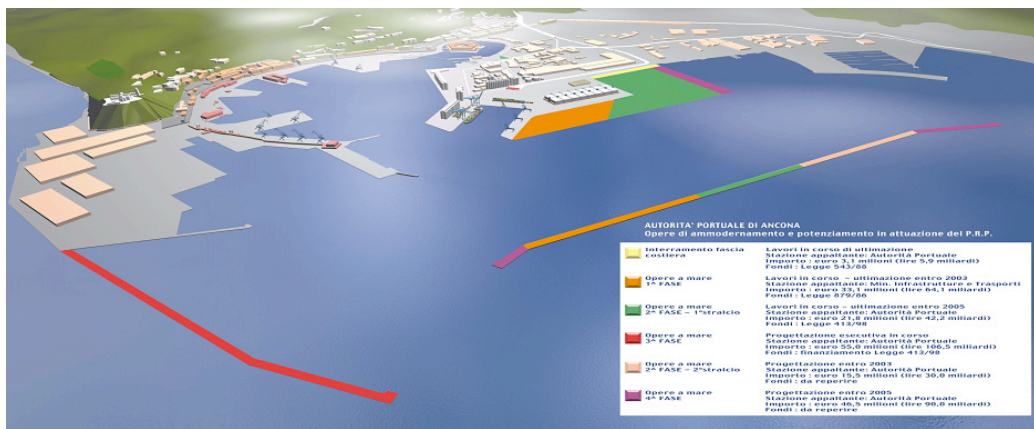
- City Logistic: Raccordo Interporto con SP 21
- City Logistic: Piattaforme di distretto
- Raccordo ferroviario in linea di Sadam
- Raccordo ferroviario in linea di New Holland
- Riutilizzo scalo merci di Jesi
- Territorial Center
- Connettività a banda larga nella Vallesina



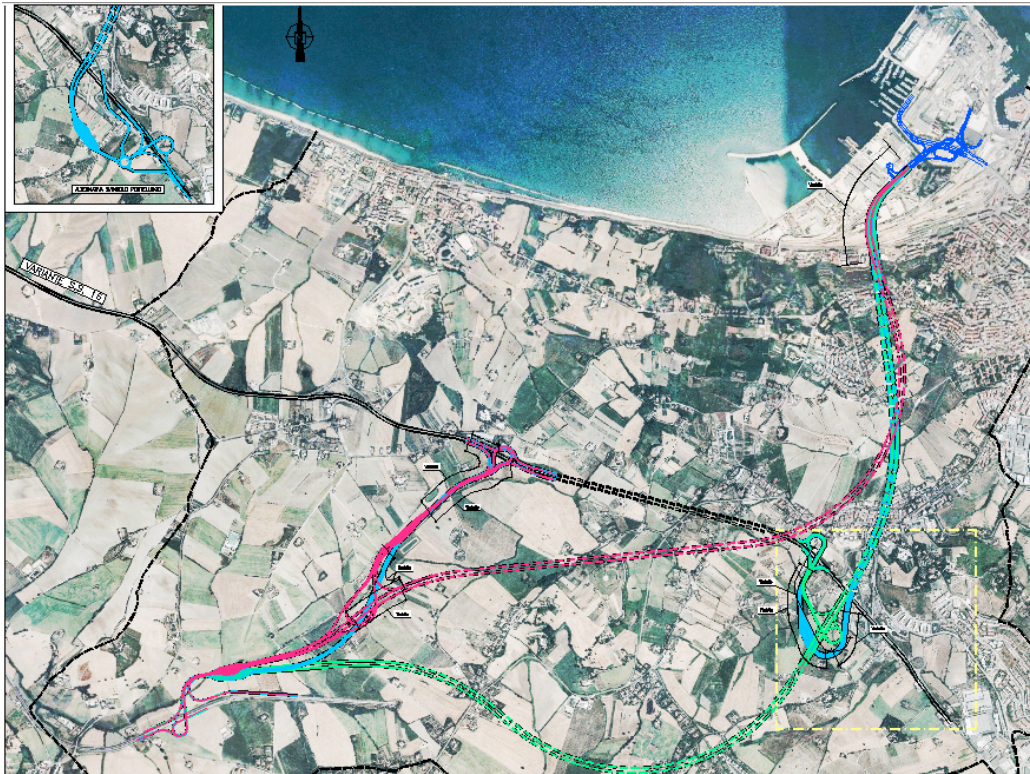
Interporto, progetto definitivo (fonte Società Interporto Marche)



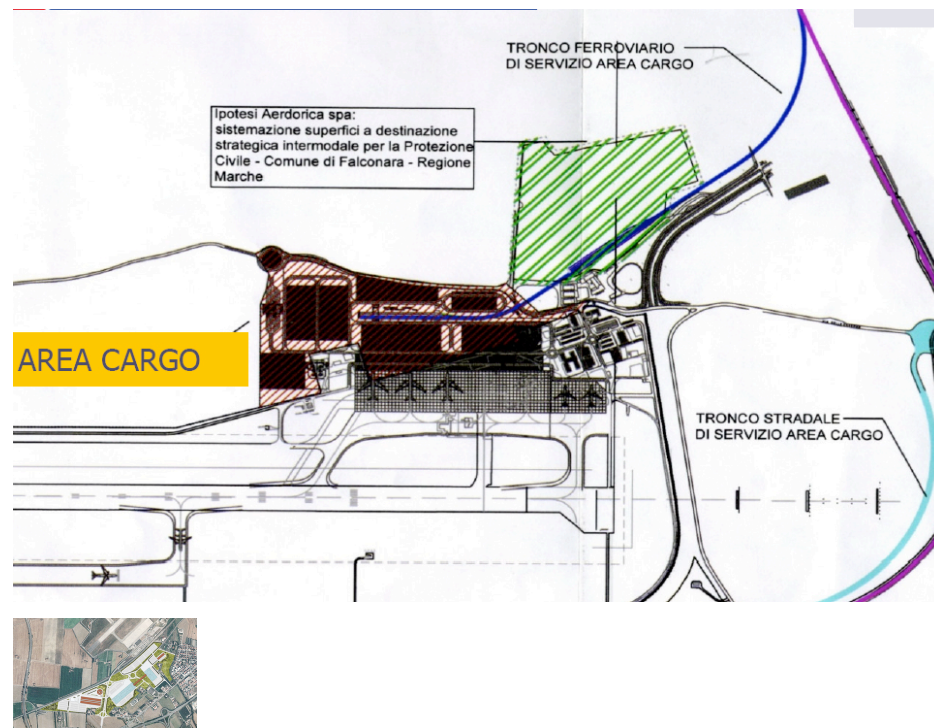
L'area del nuovo scalo merci e la connessione con l'interporto (fonte FFSS)



Progetti per il porto di Ancona (fonte Autorità portuale)



Connessione Porto con nuovo svincolo A14 di Ancona centro (fonte Regione Marche)

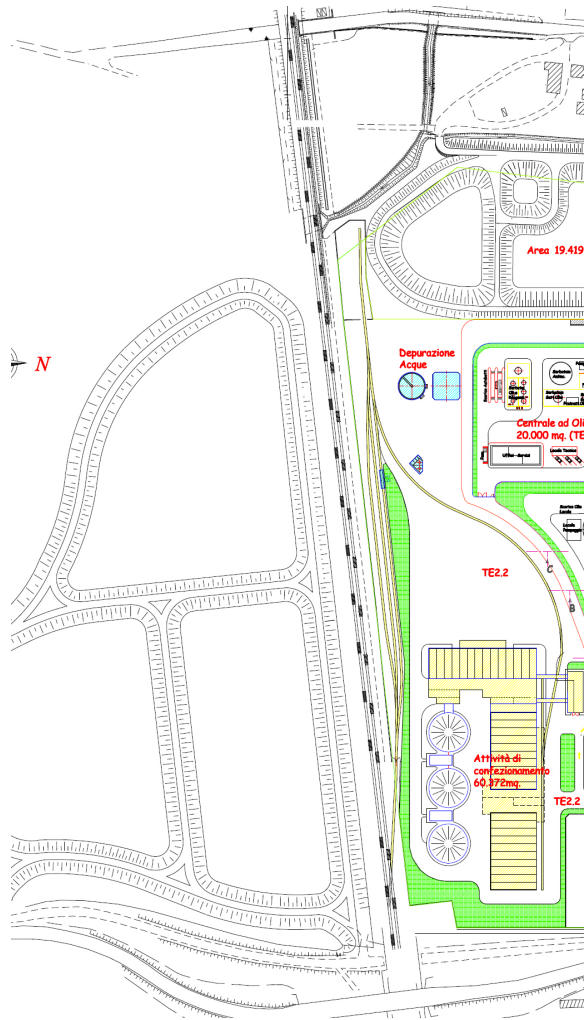


Ipotesi per la nuova area cargo dell'aeroporto delle Marche (fonte Regione Marche)

Area leader Falconara (Fonte Quadrilatero Spa)



Nodo di Falconara: collegamento linea Orte-Falconara e
linea adriatica (fonte Regione Marche)



Raccordo ferroviario in linea di Sadam (fonte Eridania-Sadam)



Raccordo Interporto con SP 21 (fonte Società interporto)

strategia 2:Esino territorio di qualità

Questa strategia persegue l'obiettivo di rendere sostenibile il funzionamento della nuova piattaforma multimodale per le merci, trasformando gli interventi di mitigazione in opportunità per la valorizzazione del territorio, con la persistenza e lo sviluppo delle altre economie locali.

Essa poggia su 3 nuovi progetti "cardine": Messa in sicurezza e riqualificazione della SS76; Centro intermodale passeggeri di Jesi; Infrastruttura verde

- La SS76 è l'infrastruttura cerniera sulla quale ricadranno in primo luogo gli effetti dell'attivazione dell'interporto. Gli interventi volti a migliorarne sicurezza e prestazioni sono cruciali per il funzionamento dell'intero sistema stradale e occasione per integrarla al meglio nel paesaggio mutevole della valle.
- Il progetto del centro intermodale consiste nella rifunionalizzazione della stazione ferroviaria e nel riuso delle aree liberate dallo scalo merci di Jesi, trasformando l'intera zona in un moderno nodo dei trasporti urbani e regionali e fulcro polifunzionale a servizio della Vallesina.
- L'infrastruttura verde è una complessa opera territoriale con valenze ecologico-ambientali, paesaggistiche, produttive e ricreative che si raccorda con le grandi presenze ecologico-ambientali di questa parte delle Marche.

Esino territorio di qualità

progetti di scenario

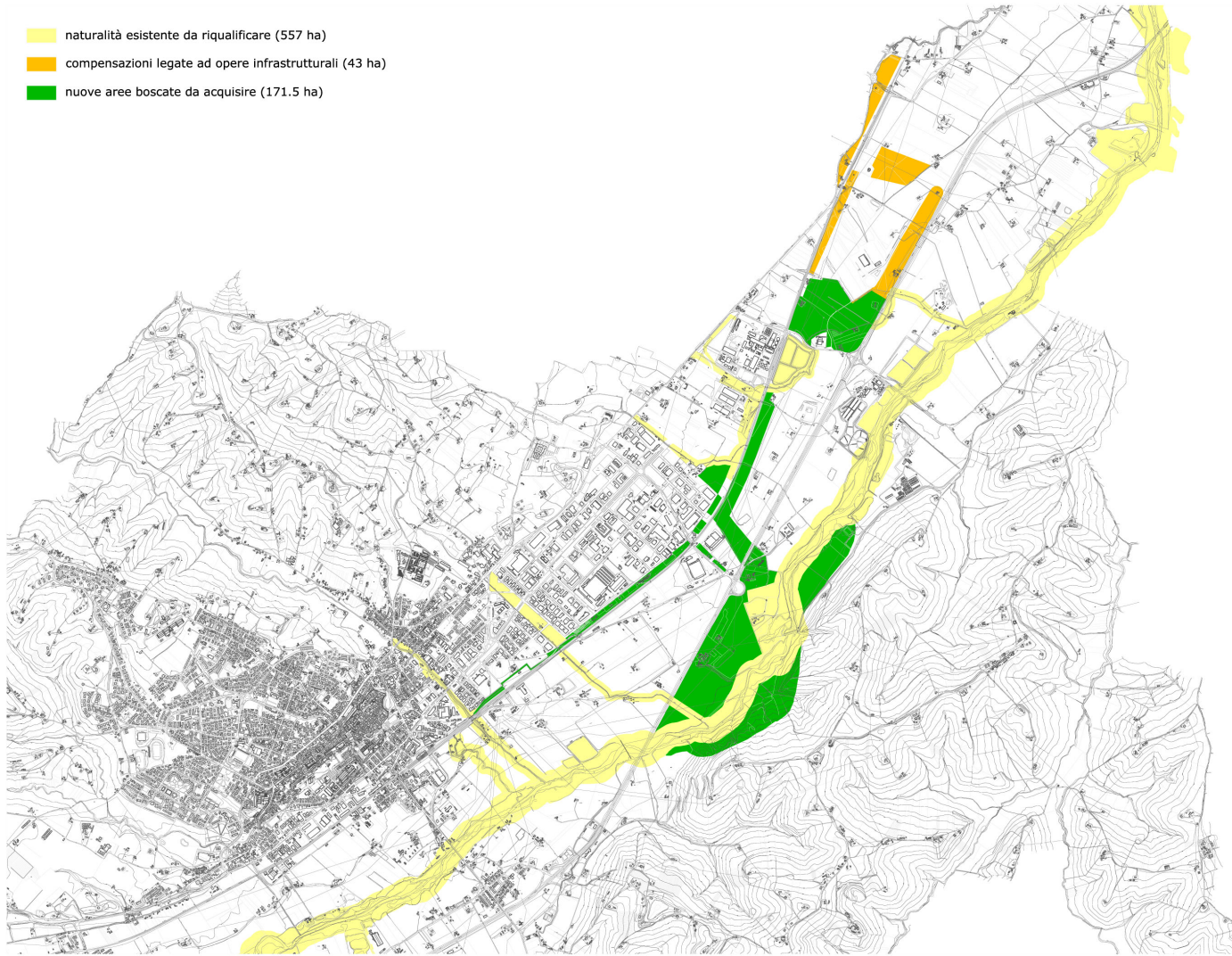
- Intervalliva

nuovi progetti

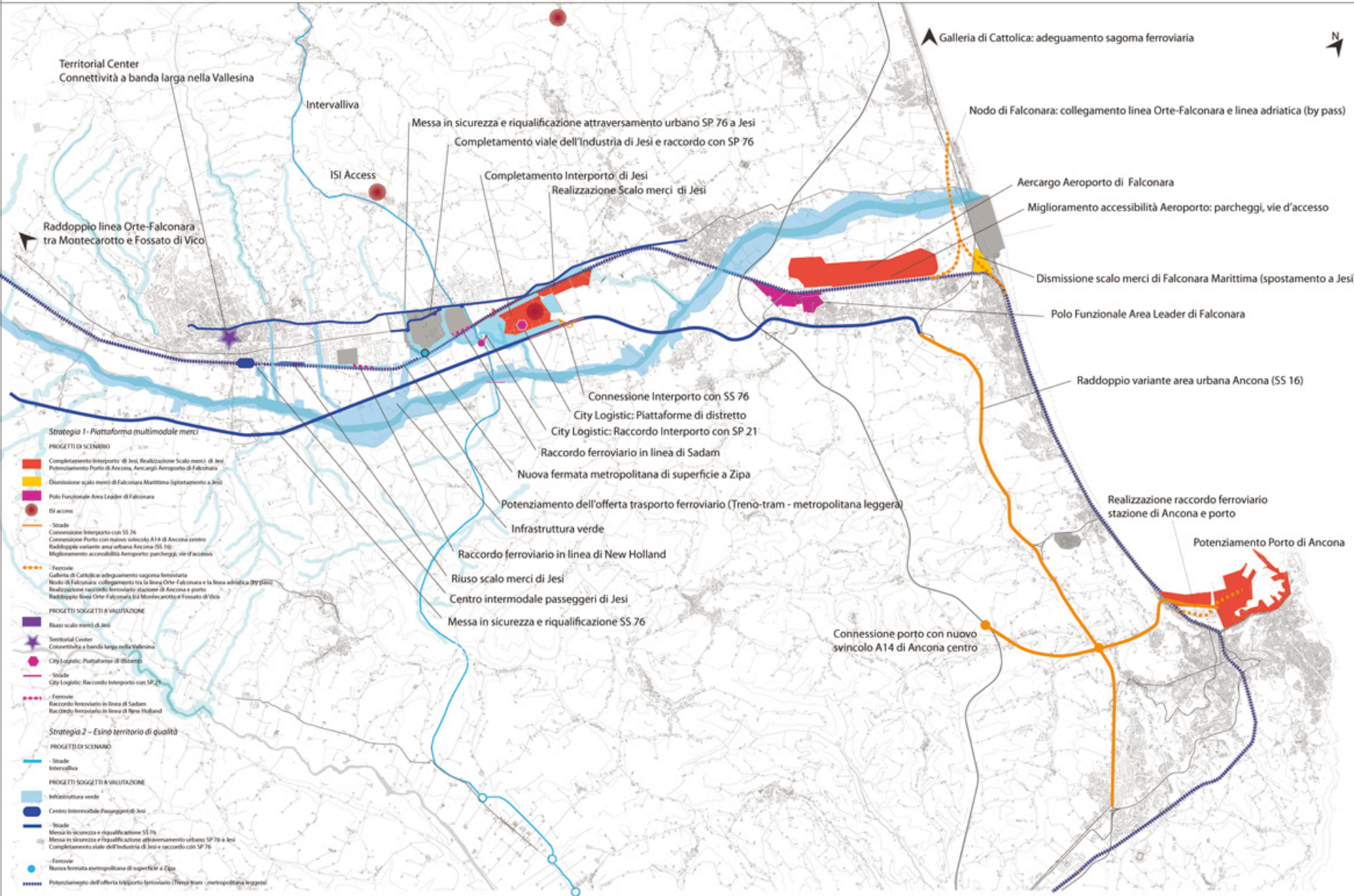
- Messa in sicurezza e riqualificazione SS 76
- Centro Intermodale Passeggeri di Jesi
- Infrastruttura verde
- Messa in sicurezza e riqualificazione attraversamento urbano SP 76 a Jesi
- Completamento viale dell'Industria di Jesi e raccordo con SP 76
- Nuova fermata metropolitana di superficie a Zipa
- Potenziamento offerta trasporto ferroviario (Treno-tram – metropolitana leggera)



- naturalità esistente da riqualificare (557 ha)
- compensazioni legate ad opere infrastrutturali (43 ha)
- nuove aree boscate da acquisire (171.5 ha)



Infrastruttura
verde (prima
ipotesi,
elaborazione
Comune di Jesi)





valutazioni

Il progetto Snodo ha assunto la valutazione integrata come strumento per confrontare i progetti e orientare le scelte; sono stati predisposti due tipi di valutazione, una territoriale ed una economica finanziaria.

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

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

sistema indicatori

4 CAPITALI

Capitale NATURALE

- Trasporto sostenibile
- Tutela delle acque
- Rischio tecnologico ed ambientale
- Consumo di suolo
- Conservazione e gestione del patrimonio naturale
- Conservazione paesaggistica

Capitale ECONOMICO

- Competitività
- Attività economica e produttività
- Accessibilità alle infrastrutture
- Gestione ambientale
- Qualità dei trasporti

Capitale UMANO

- Occupazione
- Sviluppo di know how
- Qualità della vita e condizioni di lavoro

Capitale SOCIALE

- Riduzione povertà/esclusione
- Servizi di comunicazione
- Accesso ai servizi
- Relazioni tra attori locali
- Gestione risorse culturali

sistema indicatori

TEQUILA

Efficienza territoriale

- Trasporto sostenibile
- Riduzione rischio tecnologico e ambientale
- Riduzione consumo di suolo
- Accessibilità alle infrastrutture
- Qualità dei trasporti
- Competitività
- Attività economica e produttiva
- Servizi di comunicazione

Qualità territoriale

- Conservazione e gestione del patrimonio naturale
- Accesso ai servizi
- Qualità della vita e Condizioni di lavoro
- Gestione ambientale
- Riduzione povertà/esclusione
- Occupazione

Identità territoriale

- Sviluppo di know how
- Relazioni tra attori locali
- Gestione risorse culturali
- Tutela delle acque (identità esino)
- Conservazione paesaggio

scenario di riferimento

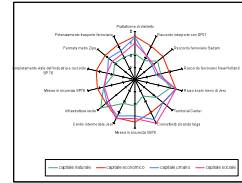
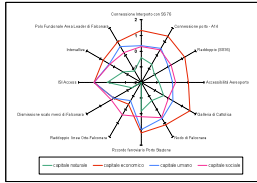
- ogni singola trasformazione prevista ha un impatto negativo generalizzato sul capitale naturale, raggiungendo la soglia dell'insostenibilità nel caso del raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara.
- sono positivi gli impatti sul capitale economico (aumento dello stock), ma i vantaggi diretti e certi sono legati a investimenti e realizzazione dell'opera.

Nell'insieme lo Scenario di riferimento è molto spinto su accessibilità, infrastrutture di trasporto e competitività.

scenario Progetto snodo

- tutti i progetti proposti generano impatti positivi su gran parte dei capitali (naturale, economico, umano, sociale), aumentando la sostenibilità del sistema.
- l'Infrastruttura ecologica e la Riqualficazione dello scalo merci di Jesi mostrano impatti molto positivi su tutti i capitali.

sostenibilità interna dei progetti



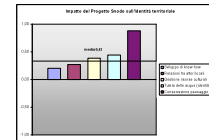
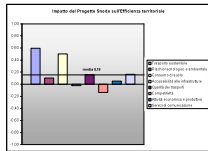
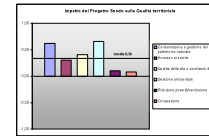
scenario di riferimento

scenario Progetto snodo

impatti complessivi: progetti esistenti e nuovi

- con riferimento all'efficienza territoriale, gli impatti positivi più evidenti del progetto snodo (in positivo rispetto alla media 0,18) si hanno sul Trasporto sostenibile, sul Consumo di suolo (promozione riuso e riqualificazione aree dismesse), sui Servizi di comunicazione (spostamenti, tempo, risorse).
- con riferimento alla qualità territoriale, gli impatti superiori alla media (0,36) riguardano Gestione ambientale, Conservazione e gestione del patrimonio naturale, Qualità della vita e condizioni di lavoro.
- con riferimento all'identità territoriale (media 0,43), spicca il rafforzamento di Conservazione del paesaggio, Tutela delle acque (identità del fiume Esino), Gestione risorse culturali.

impatto complessivo

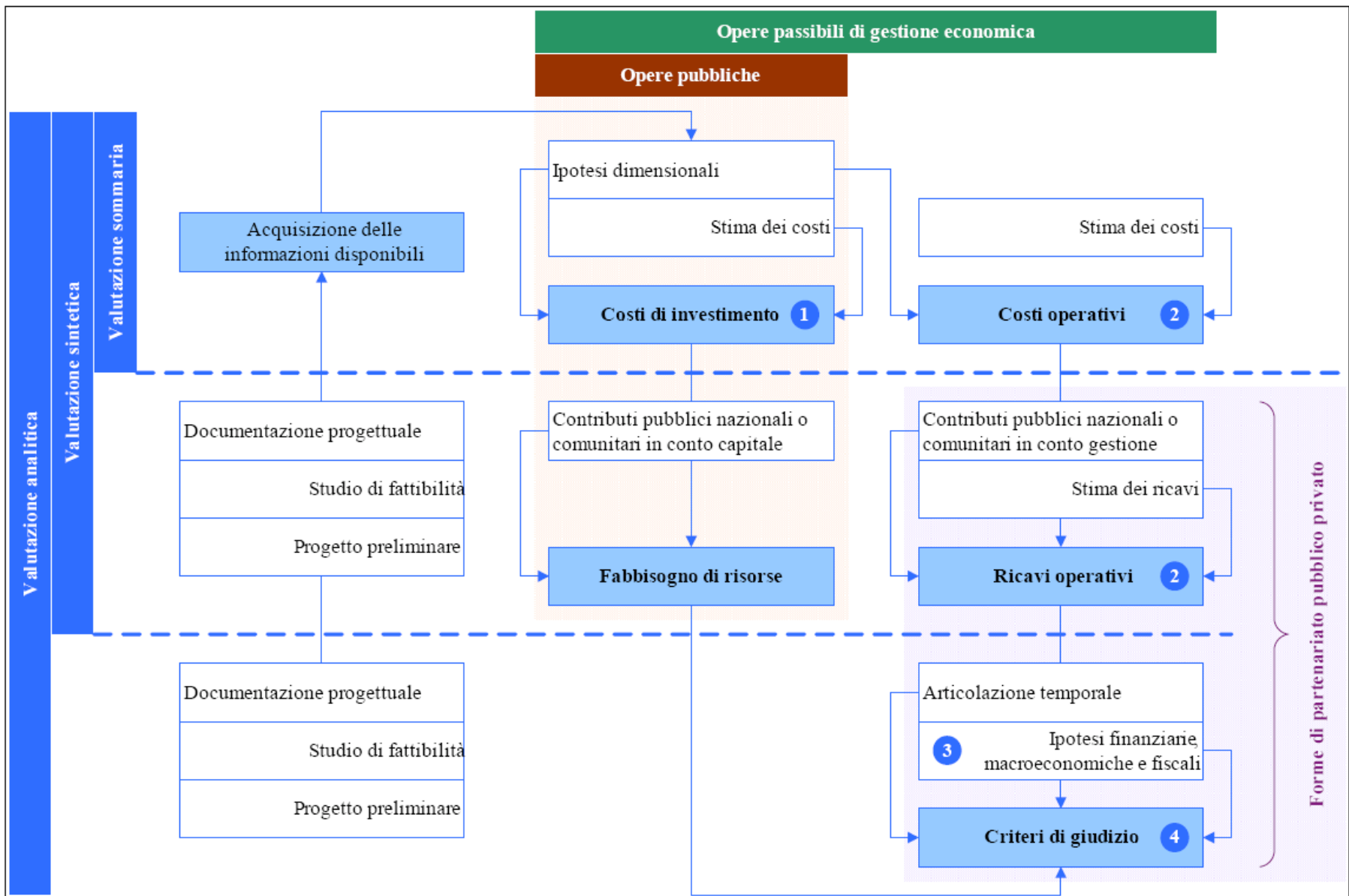


metodologia

La valutazione economico-finanziaria potrà essere pienamente sviluppata nella fase operativa.

In questa fase si è applicata ai nuovi progetti che caratterizzano il Progetto snodo, quelli della Strategie 1 e 2, per esplicitarne i profili di fattibilità.

Trattandosi di idee progettuali e di metaprogetti, la valutazione si è focalizzata sulla stima dei costi di investimento (valutazione sommaria).



investimenti nuovi progetti

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

attività successive all'investimento

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

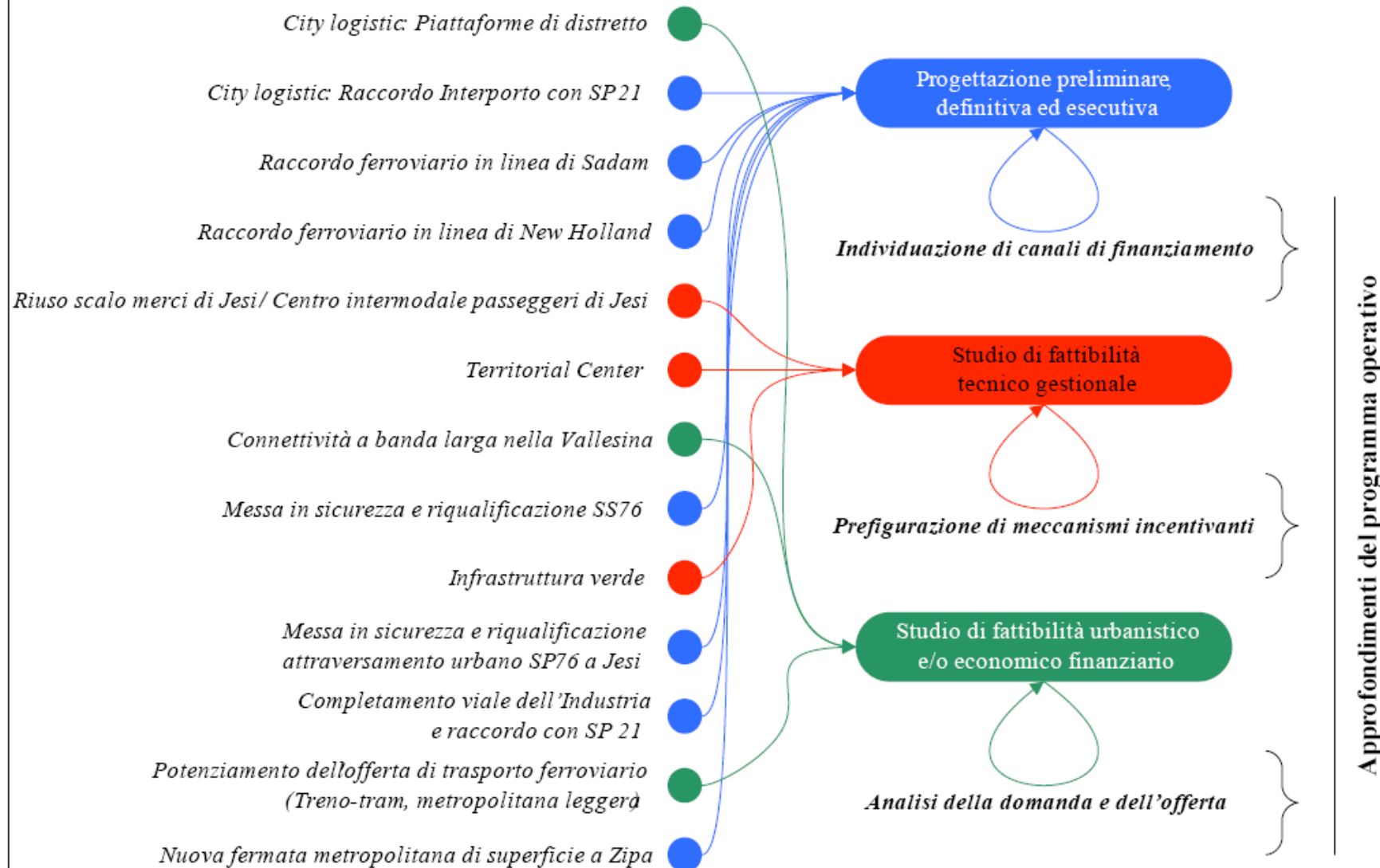
tre tipi di progetti e strategie

Il pacchetto dei nuovi progetti proposti, ai fini della valutazione economico-finanziaria, è stato suddiviso in tre insiemi che richiedono differenti strategie e differenti approfondimenti in fase operativa:

- le Opere pubbliche pure (in azzurro nella slide che segue)
- le Opere funzionali alla produzione di beni e servizi (in verde nella slide che segue)
- i Progetti che richiedono meccanismi incentivanti (in rosso nella slide che segue).

Progetti

Attività da sviluppare



Opere pubbliche pure

Le Opere pubbliche pure (in azzurro nella slide che precede), non sono funzionali a generare rientri ("opere fredde") e per queste si rende necessario individuare soggetti responsabili e canali di finanziamento.

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

il network decisionale attuale

sulla base delle analisi effettuate e degli audit con i soggetti responsabili dei progetti di scenario si è rilevato che:

- ciascun progetto coinvolge pochi attori
- è scarsa la propensione alla integrazione funzionale
- nel network sono sovra-rappresentati attori politici e burocrazie tecniche di livello regionale e nazionale
- sono sotto-rappresentati attori economici e sociali di livello locale.

Il progetto di territorio già "in costruzione" è composto da una sommatoria di interventi che faticano a fare sistema e richiede una strategia di arricchimento e articolazione del network attraverso un lavoro di infrastrutturazione istituzionale ("institution building").

processo di “institution building” e comunicazione

- 1.** Ipotesi operative per la costruzione del Territorial Center con riferimento a: obiettivi, attività, promotori, soci, forma giuridica, costi, localizzazione
- 2.** Coinvolgimento di altri attori finora non coinvolti nel processo:
 - Comune di Ancona
 - Regione Marche
 - Camera di commercio di Ancona
 - Comuni dell'Aerca
 - Regione Umbria
 - Quadrilatero SpA
- 3.** Interlocuzione con i soggetti coinvolti nel Piano strategico di Jesi: associazioni, organizzazioni degli interessi, istituti di credito, fondazioni, centrali cooperative, singoli imprenditori
- 4.** Definizione di un progetto operativo del Territorial Center, con riferimento alle attività di informazione e formazione e a quelle di natura strategica.

Attività di comunicazione, condotte con mezzi diversi, supporteranno l'operazione di informazione allargata (dissemination), costruzione e consolidamento della rete (networking), coinvolgimento di potenziali investitori (marketing).

territorial center

Il Territorial Center è un forum degli attori locali per l'elaborazione di strategie di sviluppo di Jesi e del suo territorio.

Gli obiettivi sono:

- discutere ed orientare il processo di formazione, revisione, aggiornamento, monitoraggio e valutazione degli strumenti di pianificazione e programmazione strategica territoriale;
- realizzare iniziative volte a creare e rafforzare reti di relazioni con realtà nazionali e internazionali attive su missioni analoghe, in modo da coinvolgerle come partner di progetti congiunti;
- svolgere attività di ricerca e di formazione sui temi delle politiche urbane e territoriali;
- promuovere ed organizzare convegni, mostre, cicli di seminari, conferenze ed analoghi incontri aventi contenuto divulgativo o scientifico.

obiettivi di gestione

Allo scopo di presidiare lo sviluppo del Progetto Snodo è stato disegnato un modello di monitoraggio, da implementare a cura del Territorial Center.

Il modello ha l'obiettivo di sistematizzare la raccolta di informazioni sullo stato di attuazione del Progetto snodo nel suo insieme e dei singoli progetti, in particolare:

- per il Territorio snodo nel suo complesso: rendimento istituzionale e organizzativo; modifiche nelle caratteristiche della cooperazione; modifiche nell'interpretazione dei problemi da parte degli attori coinvolti; livello di produzione di esiti rilevanti; individuazione di nuovi temi/ambiti di progetto
- per i singoli progetti: presidio, partenariato e gestione; avanzamento procedurale; avanzamento finanziario; avanzamento fisico; nuove progettazioni.

dal Rapporto finale alla fase operativa

Il Rapporto finale ha individuato 2 Strategie - "Piattaforma multimodale merci" e "Esino territorio di qualità"- che danno senso ai 16 Progetti avviati e ai 14 Progetti da avviare in una prospettiva di sostenibilità, innovazione e integrazione.

Le 2 Strategie, interpretando lo scenario di riferimento e sviluppando l'idea del "Parco di attività" promossa dal Progetto Corridoio Esino, propongono una visione del Progetto snodo per le Marche come "Piastra logistica verde dell'Italia centrale".

I 14 Progetti nuovi migliorano sensibilmente le condizioni di impatto territoriale. Le loro caratteristiche impongono differenti modalità di approfondimento della fattibilità e suggeriscono l'individuazione di criteri di priorità, anche alla luce di costi di investimento e progettazione assai differenti (da un minimo di poco più 400mila euro del Territorial Center a un massimo di oltre 183milioni di euro del treno-tram).

La fase operativa si concentrerà sulla definizione delle condizioni di fattibilità dei progetti selezionati e sulla gestione dei processi di concertazione per la strutturazione del partenariato, consolidando i rapporti con gli attori già coinvolti e coinvolgendone altri appartenenti a differenti ambiti territoriali e a differenti settori di politiche.