



ASSE VIARIO MARCHE - UMBRIA QUADRILATERO DI PENETRAZIONE INTERNA

PIANO DI AREA VASTA

REGIONE MARCHE - PROVINCIA DI MACERATA
- COMUNE DI MUCCIA-

AREA LEADER MUCCIA
polo produttivo agroalimentare

SINTESI NON TECNICA

INDICE

TAV. - AL

Scala: - 9

- 1 **Definizione Delle Aree Leader**
- 2 **Metodologia di individuazione delle Aree e composizione del Progetto**
- 3 **Le Aree Leader individuate**
 - 3.1 **Centri di innovazione**
- 4 **Canoni da concessione delle Aree Leader**

SINTESI NON TECNICA

Relazione di sintesi non tecnica sull'individuazione delle scelte progettuali delle Aree Leader

Nella presente relazione viene indicata la metodologia seguita nel percorso di individuazione delle aree leader, e delle loro possibili alternative, nel contesto del Piano d'Area Vasta.

1 Definizione delle Aree Leader

Il Piano di Area Vasta prevede lo sviluppo di alcune aree di eccellenza (le c.d. Aree Leader), ossia dei poli volti a favorire lo sviluppo economico produttivo determinando un significativo valore aggiunto per il territorio in cui si collocano, tanto da divenire nel tempo attrattori economici a livello di macroscala, anche grazie alla maggiore competitività assicurata oltre che dalle infrastrutture dal sistema di incentivazione ad essa dedicato.

Le aree leader costituiscono una forma di infrastrutturazione del territorio complementare a quella viaria, sfruttando le sinergie fra la realizzazione delle opere stradali e il connesso sviluppo economico, nel rispetto delle vocazioni territoriali.

Fra questi tipi di infrastrutturazione, finalizzata ad una maggiore competitività del territorio, si possono citare: un sistema logistico adeguato alle sfide della globalizzazione o un sistema di "vetrine", tramite iniziative commerciali in grado di valorizzare i prodotti del territorio.

Il sistema di attività leader, unitamente ad un efficace attività di marketing territoriale e mirati sistemi di incentivazione, ha anche l'obiettivo di fungere da stimolo e da traino per una diffusione di una maggiore managerialità e una crescita dimensionale anche attraverso l'aggregazione di imprese.

Il fenomeno descritto, per quanto ambizioso, potrebbe avere successo grazie alla peculiarità del contesto, sfruttando i caratteri tipici dei distretti industriali, dei quali in letteratura sono noti i meccanismi di competizione-collaborazione e di imitazione adattativa degli attori economici.

Le Aree Leader che vengono proposte nascono sia dallo studio della vocazione economica del territorio, sia dalle indicazioni fornite dalle amministrazioni locali che vogliono esaltare attività qualificanti della loro realtà.

La scelta della tipologia dell' "idea leader" e la sua localizzazione prendono in considerazione le caratteristiche della zona di riferimento e le necessità che possono emergere dai dati sullo stato insediativo-produttivo e sulle caratteristiche della realtà imprenditoriale locale e dall'analisi dei sistemi insediativo, turistico e ambientale dei territori interessati dal PAV.

Le Aree Leader costituiscono, inoltre, una significativa forma di "cattura di valore" per il co-finanziamento delle opere viarie, attraverso di esse, infatti, potranno essere generati ricavi da concessioni per l'insediamento di nuove attività; tali ricavi saranno utilizzati quali fonti di finanziamento del progetto Quadrilatero che, sul totale del contributo dal territorio, rappresentano poco meno del 50%, e circa il 7% sull'intero preventivo di spesa dell'intervento (in valori monetari attualizzati, pari a complessivi 2.156 Meuro).

Con il Piano di Area Vasta sono state identificate alcune tipologie di attività che potrebbero insediarsi in aree idonee e tali da garantire una rendita all'operatore.

Tale rendita è riconducibile in buona parte ai maggiori volumi di traffico e ai minori costi di trasporto resi possibili dalla realizzazione dell'infrastruttura, ed è ripartita in misura adeguata tra l'imprenditore e il Soggetto Attuatore, che utilizzerà tali risorse al fine di promuovere il completamento dell'opera.

Per quanto detto è del tutto evidente che l'individuazione delle aree leader è di fondamentale importanza, sia per quel che riguarda la tipologia dell'"area leader" sia per ciò che riguarda la sua localizzazione. Dal punto di vista finanziario i costi sostenuti dal Soggetto Attuatore sono costituiti essenzialmente da quelli di investimento rappresentati dagli oneri per l'acquisizione dei terreni delle Aree Leader. Tali costi sono sostenuti dal Soggetto Attuatore nella fase di start up. In particolare, si prevede il loro avvio dal 2006.

La Quadrilatero, infatti, acquisirà i terreni destinati ad essere messi a gara, insieme al progetto preliminare e al business plan, per la concessione e la gestione delle Aree Leader ad un Concessionario attraverso un bando per ogni area leader. Tali terreni saranno acquisiti attraverso procedura di esproprio per pubblica utilità o tramite accordo bonario.

Per le superfici individuate, si è stimato un costo di acquisizione, comprensivo degli oneri tecnico-amministrativi e al netto dell'IVA, pari a **63,2 Meuro**. Tali somme dovranno essere assicurate mediante l'approvazione da parte del CIPE di un contributo di pari ammontare, che fungerà da volano indispensabile per la realizzazione degli investimenti relativi all'infrastrutturazione delle aree interessate. Si ipotizza che i ricavi di concessione genereranno, sulla base delle valutazioni sin qui condotte, un totale di ricavi nel periodo di riferimento (non attualizzati) pari a **311,973 Meuro** (da Piano Economico-finanziario approvato dal CIPE il 2 Marzo 2004), esplicando un effetto moltiplicatore delle risorse pubbliche che andranno a co-finanziare l'opera viaria. Attraverso questo meccanismo si riesce, a diminuire l'ammontare del contributo pubblico. Tuttavia è importante osservare che, qualora si arrivasse alla realizzazione di tutte le 15 "Aree Leader", il contributo relativo a questa forma di cattura di valore risulterebbe maggiore rispetto alle ipotesi previste nel Piano Economico-Finanziario approvato dal CIPE il 2 Marzo 2004.

Le aree leader assieme alla realizzazione dell'infrastruttura viaria favoriranno anche lo sviluppo economico, e come riportato dallo studio di impatto socio-economico, comporteranno un significativo aumento dello sviluppo del territorio di medio-lungo periodo stimabile in 7983 ULA/anno.

2 Metodologia di individuazione delle Aree e composizione del Progetto

Di seguito vengono esposti i passaggi metodologici che hanno portato all'individuazione delle scelte progettuali.

Analisi delle Vocazioni, tramite l'analisi della vocazione produttiva (analisi dei distretti industriali e dei sistemi locali del lavoro), delle indicazioni degli enti territoriali e delle specifiche condizioni ambientali.

Analisi del contesto urbanistico, tramite la lettura del contesto infrastrutturale di riferimento, interpretazione del contesto insediativo tramite carte tecniche e ortofoto, verifica delle preesistenze insistenti nell'area e nell'immediato intorno, lettura tipo-morfologica, trama dei tematismi vincolistici (idrogeologici, paesaggistici, di piano).

Analisi del contesto ambientale, tramite l'esame dei caratteri morfologici, delle preesistenze significative di carattere ambientale, dei recettori, degli ecosistemi, di flora, fauna e vegetazione, dell'acustica nonché dell'atmosfera.

Confronto con gli Enti Locali, tramite incontri di carattere tecnico, finalizzati all'acquisizione dei pareri e dei suggerimenti necessari ad una corretta individuazione delle aree, sulla base delle indagini preliminari effettuate.

A seguito dei passaggi sopra menzionati è stato possibile redigere il Progetto, secondo la seguente struttura:

1. Studio dei Business Plan con analisi della domanda e dell'offerta, dimensionamento delle attività ed ipotesi di canone concessorio;
2. Quadro di riferimento programmatico con analisi urbanistico-territoriale, verifica dei vincoli sovraordinati e degli strumenti urbanistici vigenti ed in corso di studio, lettura delle preesistenze;
3. Quadro di riferimento progettuale con studio dell'assetto urbanistico comprensivo dei dati urbanistici di progetto, elaborati progettuali con dettagli fino alla scala 1:200, aspetti inerenti alla cantierizzazione, interventi di mitigazione e costi di costruzione;
4. Quadro di riferimento ambientale comprensivo degli studi ante operam, in operam e post operam delle componenti paesaggio, suolo, sottosuolo, idrologia, ecosistemi, flora e fauna, vegetazione, rumore, per concludere con l'atmosfera e la salute pubblica.

3 Le Aree leader individuate

Il processo descritto ha avuto come risultato l'individuazione di un insieme di Aree Leader, per le quali si è effettuato lo sviluppo progettuale, per un'estensione complessiva di oltre 350 ha.

Nella tabella seguente (Tab. 1.1) sono elencate con l'identificativo da #1 a #15 le sole aree oggetto della procedura di approvazione ai sensi del D.Lgs 190/02, per cui è stata riportata la scelta localizzativa ed è stato predisposto un progetto preliminare con approfondimenti urbanistici, architettonici, economici ed ambientali.

In questa sede, si ritiene opportuno menzionare, per la sua particolarità, solo l'area leader di Fabriano, sita in località "i Tiberi - Stazione Albacina" indicata con numero progressivo 6, dove è prevista la realizzazione di un incubatore a sostegno della vivace imprenditorialità del territorio. Quest'ultima attività ha come principio base quello di accompagnare le nuove imprese dalla fase embrionale a quelle più avanzate "traghetandole" verso lo sviluppo e prevedendo quindi diverse tipologie di spazi in affitto in relazione allo stato di sviluppo. Questa iniziativa è quindi prevalentemente intesa dalla Quadrilatero come un'ulteriore dotazione al territorio, pertanto non è previsto un "tiraggio da cattura di valore" significativo se non nella misura del rientro dell'investimento.

Si fa notare che nelle fasi progettuali precedenti si era ipotizzato di considerare un contributo alla cattura valore da parte della Piattaforma logistica di Foligno, il cui sviluppo progettuale è stato realizzato dalla Regione Umbria, tuttavia a seguito del confronto con la Regione Umbria e gli Enti Locali si è concordato di scegliere l'alternativa progettuale indicata nella tabella precedente con il numero 9 che prevede lo sviluppo di servizi aggiuntivi e di supporto alla Piattaforma Logistica di Foligno da localizzarsi in un'area attigua.

Per ciò che attiene all'Area Leader identificata con #10 Foligno - ricettivo alberghiero, trattandosi di una struttura già esistente e soggetta solo a futura ristrutturazione, non vengono riportati gli elaborati progettuali.

Le aree invece con l'identificativo da #16 a #23 si possono classificare come possibili alternative o integrazioni, nate dall'analisi delle vocazioni territoriali, che al momento non sono in possesso di condizioni positive di carattere economico-finanziario, urbanistico o ambientale, per i quali non si è ritenuto opportuno al momento sviluppare un livello di progettazione approfondito, ma ci si riserva, con l'accordo delle amministrazioni interessate, di valutare l'ulteriore approfondimento.

Per l'area leader di Jesi si deve procedere ad un accordo con gli enti coinvolti, siano essi pubblici o privati; solo a seguito della definizione di una Convenzione tra Quadrilatero e i soggetti di cui sopra si potrà aggiornare lo studio economico del dicembre 2003 per verificare il valore che può essere recuperato in quota per finanziare i debiti acquisiti da Quadrilatero per la realizzazione del progetto nel suo complesso.

Per le aree leader di Gualdo Tadino e Monsano, dal confronto costruttivo con tutti gli enti coinvolti si tratta di valutare se esistono siti e realtà industriali locali che possano indurre ad effettuare sia l'analisi economica-finanziaria sia la fattibilità urbanistica.

In relazione a Sarnano e a Perugia è da rilevare che, ad una prima analisi di sostenibilità economica/finanziaria, non è stata individuata, ad oggi, una formula imprenditoriale redditizia.

Mentre l'area di Perugia è stata proposta dall'amministrazione comunale, l'attuale destinazione del sito prevede solo l'insediamento di attività produttive ad elevato contenuto tecnologico, ovvero attività produttive legate a funzioni formative d'alta specializzazione, ivi comprese centri di ricerca ed anche in questo caso in prima battuta l'analisi economico-finanziaria non arriva all'individuazione di adeguate ipotesi di sviluppo.

Recentemente, dal territorio, e specificatamente dal Comune di Cupramontana, è emersa anche una richiesta di realizzare un area leader in grado di valorizzare le attività connesse alla viticoltura, alla produzione, commercializzazione e formazione specialistiche relative.

Tabella 1-1 Aree Leader Individuate

#	ID. Prog. PAV	COMUNE	FRAZIONE	TIPOLOGIA	SUP. ha	DEST. URBAN **	AREA LOCALIZZATA
1		AREE SOSTA (Tipo A, B,C)	N.A.	N.A.	-	-	SI
2	23.1a	ASSISI	PETRIGNANO	Servizi alle imprese, centro ric. Direzionale	13,64	E1	SI
3	23.2	ASSISI	S.MARIA ANGELI	Centro ricettivo socio-sanitario-RSA	7,38	F	SI
4	1.2a	CIVITANOVA	PIANE CHIENZI	Piastra Logistica	51,52	E	SI
5	1.3a 1.3b	CIVITANOVA	LOC. MOLINO	Polo commerciale (Outlet)	5,83	F, C	SI
6	30.2	FABRIANO	I TIBERI-STAZIONE ALBACINA	Incubatore/produttivo	16,76	E	SI
				AREA TIR	7,82		

#	ID. Prog. PAV	COMUNE	FRAZIONE	TIPOLOGIA	SUP. ha	DEST. URBAN **	AREA LOCALIZZATA
7	30.1	FABRIANO	LA TORRE	Logistico/ricettivo	43,02	D2, E	SI
				AREA TIR	7,82		
8	41.1a 41.1b	FALCONARA	CASTELFERRETTI	Polo fieristico direzionale ricettivo	50,11	D, F, E	SI
	42.1	CHIARAVALLE	LOC. C. MOSCONI				
9	21.1.c	FOLIGNO	SANT'ERACLIO	Servizi di supporto alla Piastra Logistica	4,00	V/PAER	SI
10	21.2	FOLIGNO	STERPETE	ricettivo/alberghiero	2,16	Aree per attrezzatur e collettive	SI
11	17.2	MUCCIA	LA MADDALENA	Centro agro-alimentare	21,20	E	SI
12	5.1.a	MONTECOSARO		commerciale village outlet/ ricettivo/ fitness/	60,79	E/V/AS/D	SI
	5.1.b						
	5.1.c						
	5.1.d			Parco fluviale recupero ambientale	44,93		
13	15.1	SERRAPETRONA	LAGO CACCAMO	Polo tur./comm.	21,19	cave e discariche; E	SI
	14.2a 14.2b 14.2c	CALDAROLA	S.M. MADDALENA/ L. CACCAMO	Polo tur./comm e attività sportive			
	14	12.1a 12.1b 12.1c	TOLENTINO	LA RANCIA			
15	25.1b	VALFABBRICA	PIANSALUCCIO	Attività produttive settore tessile e servizi alle imprese	9,5	E	SI

#	ID. Prog. PAV	COMUNE	FRAZIONE	TIPOLOGIA	SUP. ha	DEST. URBAN **	AREA LOCALIZZATA
16	22.2	PERUGIA	SANT'EGIDIO		13,67	D6	SI
17	N.A.	FOLIGNO*	SANT'ERACLIO	Piattaforma Logistica	N.A.	N.A.	N.A.
18	N.A.	JESI		Interporto			NO
19	N.A.	GUALDO TADINO		centro per le ceramiche e servizi			NO
20	N.A.	MONSANO		Centro innovativo per la meccanica			NO
21	N.A.	MACERATA		Fiere congressi/ricettivo			NO
22	N.A.	SARNANO		Centro termale			NO
23	N.A.	CUPRAMONTANA		Centro per l'enologia e la viticoltura			NO
--	N.A.			Centro riforestazione			NO
--	N.A.			Centro Gestione Banda Larga			NO

* Il Progetto è stato sviluppato dalla regione Umbria e per questo motivo non è riportato lo sviluppo progettuale. Le aree identificate con l'identificativo #9 e #17 saranno oggetto di specifica regolamentazione con gli Enti Locali interessati in ottemperanza alla Delibera CIPE

** La destinazione urbanistica è da intendersi da PRG vigente o in approvazione.

E' auspicabile che durante l'iter della procedura VIA – come previsto dall'art. 3 del D.Lgs. 190 – vi sia una fattiva collaborazione tra Quadrilatero ed enti locali e/o soggetti terzi interessati per arrivare ad una completa e più possibile avanzata definizione delle aree leader, al fine di avere possibili alternative sul piano economico/finanziario predisposto per massimizzare la redditività nei limiti di budget predefiniti per l'acquisizione dei terreni.

3.1 Centri d'Innovazione

Coerentemente agli indirizzi individuati dagli strumenti urbanistici e dagli strumenti di pianificazione di sviluppo territoriale ed economico a scala regionale ed in coerenza con gli obiettivi del PAV, l'infrastrutturazione è da intendersi non esclusivamente come rete viaria ma, in un senso più ampio, include tutte le attività volte allo sviluppo locale.

In particolare gli interventi potrebbero portare a:

- favorire l'utilizzo diffuso di soluzioni applicative innovative a supporto delle organizzazioni aziendali in particolari settori dell'economia,
- sostenere lo sviluppo di settori a medio-alta e ad alta tecnologia;

In linea con questi principi, il progetto Quadrilatero prevede l'opzione di portare in dote al territorio anche delle infrastrutture immateriali ad alto contenuto tecnologico e/o di ricerca, mediante una fattiva collaborazione con Sviluppo Italia, gli EE.LL., Università ed Enti di Ricerca, fra i quali sono state ipotizzate ad oggi un centro di riforestazione ed un centro di gestione della "Banda Larga".

Centro di Riforestazione

Come appurato in fase di Analisi Ambientale, gli interventi del progetto Quadrilatero sono destinati a produrre una serie di effetti a livello di sistema (aumento del traffico, antropizzazione del territorio etc.).

A fronte di questa situazione la Quadrilatero si fa carico di un'azione di mitigazione degli impatti riferiti alle singole azioni, progettando un impianto di carattere compensativo.

Per questo motivo sono stati pensati e programmati due interventi:

- aree verdi di sosta;
- aree verdi di riforestazione;

quest'ultime, che servono ad assorbire la CO₂, necessitano di una superficie stimata di circa 1.500 Ha in 30 anni.

Al momento, atteso che la Quadrilatero finanzia l'intervento, è in corso un approfondimento "progettuale" di questo centro finalizzato ad individuare una struttura organizzativa, con l'opzione della presenza nella compagine societaria della stessa Quadrilatero, che assolva, oltre alla responsabilità della realizzazione delle aree di compensazione, anche la gestione delle stesse e lo sviluppo di un'attività, su base commerciale, con la mission di effettuare interventi di riforestazione anche con tecnologie avanzate. La ricerca potrebbe essere indirizzata ad amministrazioni pubbliche, università, CNR, Comunità Montane etc.

In seguito si procederà a:

- definire le attività, le procedure e le modalità di attuazione;
- individuare congiuntamente agli enti coinvolti la localizzazione delle aree;
- stabilire i tempi di realizzazione.

Centro di gestione della "Banda Larga"

Come noto, il progetto viario prevede la realizzazione di cunicoli atti ad accogliere infrastrutture telematiche e/o utilities a disposizione di operatori di servizi dietro di corresponsione di royalties di passaggio destinate a co-finanziare l'opera.

In seguito all'infrastrutturazione telematica la Quadrilatero prevede l'opzione di creare, in collaborazione con gli EE.LL., Università ed operatori del settore un centro innovativo per la gestione della "Banda Larga".

4 Canoni da concessione di Aree Leader

Nella Tabella 1.2 invece sono riportate, per le Aree Leader da #1 a #15, i canoni annui di concessione a regime che la Quadrilatero prevede di incamerare, come risultante dal Business Plan specifico di ogni area.

Vale ancora una volta la pena osservare che, qualora si arrivasse alla realizzazione di tale aree, il contributo relativo a questa forma di "cattura di valore" risulterebbe leggermente maggiore rispetto a quanto previsto nel Piano economico-finanziario approvato dal CIPE il 2 marzo 2004.

Tabella 1-2 – Canoni Aree Leader :

n.	ID Prog. PAV	LOCALITA'	ATTIVITA'	Canone a regime (€)
1		Aree di sosta/servizio	Commerciale-ristorativa	1.308.745
2	23.1a	Assisi	Centro servizi alle imprese e centro ricettivo direzionale	413.840
3	23.2	Assisi	Residenza Sanitaria Assistenziale	50.347
4	1.2a	Civitanova	Piattaforma logistica	600.000
5	1.3a 1.3b	Civitanova	Polo produttivo commerciale	1.719.547
6	30.2	Fabriano	Incubatore di imprese (non rilevante)	0
7	30.1	Fabriano	Piattaforma Logistica	119.818
8	41.1a 41.1b 42.1	Falconara	Polo fieristico direzionale	3.731.936
9	n.a.	Foligno	Servizi di supporto alla piastra logistica	244.658
10	21.2	Foligno	Centro ricettivo-alberghiero	214292
11	17.2	Muccia	Polo agroalimentare	507.120
12	5.1.a 5.1.b 5.1.c 5.1.d	Montecosaro	Factory Outlet Village Ricettivo Fitness	4.007.041
13	15.1 14.2a 14.2b 14.2c	Serrapetrona	Polo turistico commerciale	390.713
14	12.1a 12.1b 12.1c	Tolentino	Polo produttivo commerciale	961.080
15	25.1b	Valfabbrica	Servizi alle imprese	446.738
			Totale	14.501.583