

**CONFINDUSTRIA
TARANTO**



**CONFINDUSTRIA
PER LA SOSTENIBILITÀ**

Comitato tecnico per progetti Smart area:

dr. Antonio Prota
ing. Lorenzo Ferrara
dr. Antonio Galeone
geom. Massimo Di Giuseppe
ing. Gianfranco Tonti

Documento elaborato da:

STUDIO ASSOCIATO		
DOTT.ING. GIANFRANCO TONTI		
DOTT.ING. STEFANO TOMASSI		
<input type="checkbox"/> STRUTTURE	<input type="checkbox"/> ARCHITETTURA	<input type="checkbox"/> TECNOLOGIE
<small>VIA CALATA MACCHIA n.20 (S.Vito) - 74122 TARANTO (ITALY)</small>		
<small>Tel. +39 - 0997334074 - Fax +39 - 0997334061</small>		
<small>www.studioassociatostart.it - e-mail: start@studioassociatostart.it</small>		



SISTEMA DI GESTIONE PER LA QUALITÀ CERTIFICATO
UNI EN ISO 9001:2008

Attivazione di una **SMART AREA** nel territorio di Taranto

GENNAIO 2013

Attivazione di una **SMART AREA** nel territorio di Taranto



CONFINDUSTRIA
TARANTO

Presidente dott. Vincenzo CESAREO
Direttore dott. Franco MURGINO
Vicedirettore dott. Mario MANTOVANI

Comitato tecnico per progetti Smart area:

dr. Antonio PROTA
ing. Lorenzo Ferrara
dr. Antonio GALEONE
geom. Massimo DI GIUSEPPE
ing. Gianfranco TONTI (*coordinatore*)

Collaboratori:

ing. Laura TONTI
ing. Giorgio TONTI
ing. Enrico CONTE
Ing. Anica BERTILACCIO

GENNAIO 2013

Prefazione

Introduzione

Impostazione Metodologica

Schede Interventi

City Logistic

I – Habitat : Piattaforma per la realizzazione di Habitat Intelligenti Interattivi per i Beni Culturali e Paesaggistici

Login – Piattaforma per la Logistica Integrata

Network e Valorizzazione Aree Insediamenti Produttivi

Promozione e Valorizzazione del Sistema Turistico

Smart Outskirts

Smartsafe

Struttura integrata per l'implementazione in via sperimentale di tecnologie innovative di biodegradazione fito-assistita a basso costo.

Start-Up Polo Scientifico Tecnologico "Magna Grecia"

Sviluppo in via sperimentale Nuova Tecnologia di Bonifica Falde Inquinata da idrocarburi mediante interventi in situ alternativi a tecniche di "pump and treat" (Start-Up)

Sperimentazione finalizzata allo Sviluppo di Tecnologie innovative di bonifica suoli: la Bonifica Verde

Impianto pilota complesso per Il Trattamento e recupero in via sperimentale di sedimenti marini contaminati

Progetto per Il conseguimento della Dichiarazione Ambientale della Provincia Jonica

Creazione di un Sistema Integrato di Linee Veloci riservate al Trasporto Pubblico Urbano

Creazione di un Sistema di Idrovie integrato con Il Sistema della Mobilità Pubblica, a sostegno delle attività turistiche

Realizzazione di un Distripark in Taranto

Smart Recycling

Cittadella del Mare

Sistema di Boe multi-parametriche

Recupero Cave dismesse

Rinnovamento Sede Operativa ed Amministrativa Gruppo Ormeggiatori Società Cooperativa di

Taranto. Interventi di demolizione con ricostruzione in ampliamento

Green Road

Piattaforma informatica per la convergenza dei Progetti di Riqualificazione ed Innovazione su nuove iniziative produttive

Piano città 2012-2017

Nuovo Pug della Città Di Taranto – Contributo alla Redazione del Dpp

Elaborati Grafici

La Provincia di Taranto

Il Comune di Taranto: la grande viabilità

Il Comune di Taranto: Infrastrutture portuali e di trasporto

Il Comune di Taranto: uso del suolo

Il Comune di Taranto: Area portuale e retroportuale – area industriale

Piano Regionale dei Trasporti: Piano attuativo 2009-2013 – Il Trasporto stradale

Piano Regionale dei Trasporti: Piano attuativo 2009-2013 – Il Trasporto ferroviario

Piano Regionale dei Trasporti: Piano attuativo 2009-2013 – Il Trasporto marittimo

Piano Regionale dei Trasporti: Piano attuativo 2009-2013 – Il Trasporto aereo

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale: Infrastrutture di trasporto

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale: Sistema dei luoghi della produzione

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale: Sistema delle pianificazioni strategiche

Green Road: il progetto

La Provincia di Taranto: il Parco delle Gravine

La mobilità sostenibile: il servizio idrovie

Le Isole Cheradi: progetto di fruizione controllata dell'Isola di San Paolo

Le Isole Cheradi: progetto di fruizione controllata dell'Isola di San Pietro

La Città Vecchia di Taranto: siti di interesse

Documentazione allegata

Tabella riepilogativa contenente la articolazione preliminare (Assi e interventi) ipotizzata per SMART Area Taranto

Indice documenti consultabili presso il sito internet di Confindustria Taranto

Convogliare le idee, svilupparle, migliorarle con un confronto serrato, continuo, entusiasta. E poi realizzarle con l'energia del lavoro di squadra, la forza della convinzione.

Era a questo obiettivo che pensavo quando, in occasione del mio insediamento, ho tracciato le linee programmatiche della presidenza di Confindustria Taranto introducendo l'idea di un think tank, ovvero un elaboratore di idee nel quale raccogliere, grazie all'azione di un comitato composto da membri interni ed esterni all'organizzazione, contributi di carattere intellettuale, tecnico ed operativo.

Il progetto della Smart Area rappresenta il più tangibile e diretto prodotto di questo lavoro di squadra, ed arriva in un momento in cui il territorio jonico, proteso verso un cambiamento che vorrebbe costruttivo, si ritrova compresso fra l'ansia di rinnovamento e il rischio di regressione.

Scegliendo, ovviamente, di seguire il primo impulso, abbiamo innanzi tutto ricalcato le tracce proposte da Confindustria Mezzogiorno, riadattando gli assi della prima bozza progettuale alla nostra realtà: quindi, abbiamo scelto e definito un approccio metodologico che partisse dall'esistente. Tante volte, infatti, il territorio ha prodotto disegni strategici più o meno accattivanti per lo sviluppo, progettualità e studi anche complessi ma mai attuati.

Senza entrare nel merito della mancata realizzazione di questi interventi, abbiamo ritenuto – in alcuni casi – di farne tesoro e rilanciarli in forme rivisitate e maggiormente pertinenti al nostro attuale contesto, per recuperare quanto di buono era rimasto nei “cassetti”. In altri casi abbiamo invece elaborato ex novo progettualità partorite da un'attenta e pragmatica osservazione della nostra area di riferimento, con una particolare attenzione all'ambiente, alle tecnologie più innovative, all'efficienza energetica e più in generale all'ottimizzazione delle risorse disponibili.

Il risultato è quello che trovate in queste pagine.

Vale la pena scorgerle nella loro interezza, pur senza necessariamente soffermarsi nei risvolti più tecnici, per coglierne l'essenza in un'ottica sistemica, che è poi la motivazione principale che ci ha spinto ad avventurarci in una complessità di idee, tesi ed argomentazioni fino a giungere ad una vision dinamica, moderna ed ecosostenibile del territorio.

Vincenzo Cesareo
Presidente Confindustria Taranto

1. Premessa

La legge 4 ottobre 2012, n. 171 ha convertito in legge il decreto del 7 agosto 2012, n. 129 recante disposizioni urgenti per il risanamento ambientale e la riqualificazione del territorio della città di Taranto.

Il decreto completa l'iter attuativo avviato con il protocollo d'intesa del 26 luglio u.s., sottoscritto dal Ministero per l'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti, Ministero dello Sviluppo economico, Ministero per la coesione territoriale, Regione Puglia, Provincia di Taranto, Comune di Taranto e il Commissario straordinario del porto di Taranto.

Lo stesso ministro Clini, in occasione dell'informativa alla Camera dei deputati, nella seduta dell'1 agosto 2012, ha evidenziato che detto protocollo ha ripreso tutti i programmi in corso nel territorio di Taranto che riguardano aree di pertinenza pubblica, in particolare il Mar Grande e il Mar Piccolo, il quartiere Tamburi a ridosso del parco geominerario dell'ILVA, l'area di Statte che è anche luogo di una discarica non di pertinenza industriale.

Il Protocollo individua, altresì, due linee innovative:

1. Interventi per il miglioramento delle tecnologie utilizzate negli impianti industriali, non attribuibili direttamente ed esclusivamente ad ILVA;
2. Progetto SMART AREA.

Quest'ultimo è finalizzato ad individuare le soluzioni infrastrutturali e gestionali e gli elementi che consentirebbero all'area di Taranto di razionalizzare il flusso di materiali, di migliorare l'impiego delle risorse e di ridurre ulteriormente gli impatti ambientali.

Per la realizzazione di tali interventi sono stati stanziati complessivamente 336,7 milioni di euro, di cui 329,5 milioni di parte pubblica e 7,2 milioni di parte privata.

Per il rilancio e la riqualificazione industriale, il succitato protocollo assegna 60 milioni di euro, totalmente a carico dello Stato, con risorse ancora da individuare, per la realizzazione del progetto speciale "città di Taranto SMART AREA"¹.

¹ Con il termine SMART, difficilmente traducibile in italiano, si vuole individuare una serie di progetti che integrati tra loro mirano alla promozione e valorizzazione sociale, economica e ambientale del territorio. In tale logica, si parla di SMART CITY, ovvero di "città intelligente" tutte le volte in cui si riesce a conciliare e soddisfare le esigenze dei cittadini, delle imprese e delle istituzioni, grazie anche all'impiego diffuso e innovativo delle ITC ed, in

Si evidenzia, altresì, che la città di Taranto, per la sua particolare situazione, è stata riconosciuta dal decreto 129/2012 come "area in situazione di crisi industriale complessa" ai fini dell'applicazione dell'art. 27 del decreto legge 22 giugno 2012, n. 83 (Decreto Sviluppo).

Tale riconoscimento permette l'attivazione di progetti di riconversione e riqualificazione industriale per fronteggiare e superare le gravi complessità - in termini ambientali, sanitari ed occupazionali - generate dalla crisi, di uno specifico settore industriale con elevata specializzazione.²

A tal proposito, l'art. 2 del decreto 129/2012 assegna all'area industriale di Taranto ulteriori 30 milioni di euro a valere sul PON Ricerca e competitività "asse II - azione integrata sviluppo sostenibile" per l'attuazione dei progetti di riconversione e riqualificazione del territorio.

Sia il Protocollo di luglio che la recentissima legge n. 171/2012 di conversione del decreto n. 129/2012 rinviano allo strumento dell'accordo di programma (o altro strumento di programmazione negoziata) per l'attuazione delle misure, degli interventi e per l'individuazione delle modalità di esecuzione.

Nell'ambito del quadro normativo nazionale, tenuto conto del documento SMART AREA elaborato da Confindustria Mezzogiorno, Confindustria Taranto ha costituito un comitato tecnico "Progetto SMART AREA".³

Preliminarmente, questa Associazione, attraverso il suddetto Comitato, ha:

- svolto un'attività di ricognizione e mappatura degli interventi già programmati, così riassumibili:

- ☐ Programma triennale dei lavori Pubblici 2011-2013 del

particolare nei campi della comunicazione, della mobilità, dell'ambiente e dell'efficienza energetica.

² Art. 27, c. 1, D.L. n. 83/2012 "Sono situazioni di crisi industriale complessa, quelle che, a seguito distanza di riconoscimento della regione interessata, riguardano specifici territori soggetti a recessione economica e perdita occupazionale di rilevanza nazionale derivante da:

- una crisi di una o più imprese di grande o media dimensione con effetti sull'indotto;
- una grave crisi di uno specifico settore industriale con elevata specializzazione nel territorio".

³ Confindustria Mezzogiorno ha individuato sei assi di intervento:

1. Ricerca e formazione per la tutela dell'ambiente;
2. Smart City;
3. Sviluppo logistico;
4. Sviluppo turistico;
5. Sviluppo urbano;
6. Area diversificazione produttiva.

Comune di Taranto.

- ☐ Programma stralcio Area Vasta Tarantina.
- ☐ Programma triennale lavori pubblici 2011-2013 della Provincia di Taranto.
- ☐ Programma triennale opere pubbliche 2012-2014 dell'Autorità Portuale di Taranto.
- ☐ Programma di investimenti del Consorzio ASI nel triennio 2012-2014 nel comune di Taranto.
- ☐ Programma triennale di ammodernamento e rinnovamento 2011-2013 della Direzione del Genio Militare per la Marina - Taranto.

- organizzato appositi incontri con Università, Centri di Ricerca al fine di stimolare una progettualità comune sulle "aree" indicate nel documento di Confindustria Mezzogiorno;
- elaborato una "scheda interventi" in cui sono riportati i progetti individuati dallo stesso comitato.

2. Il quadro di riferimento: dagli indirizzi programmatici di Confindustria Taranto al progetto smart area.

L'elaborazione dei progetti curata dal comitato tecnico si è svolta nell'ambito di un preciso quadro di riferimento, a partire dalle logiche contenute nella relazione programmatica presentata dal presidente Cesareo e dal nuovo gruppo dirigente di Confindustria Taranto ed approvata dall'assemblea dei soci.

Una relazione che, pur non richiamando il termine "smart", aveva posto in evidenza la necessità di interpretare in modo nuovo i processi di sviluppo locale e le dinamiche industriali.

I tanti piani e programmi per lo sviluppo locale che si sono succeduti in questi ultimi anni - pur in presenza di approcci integrati e di obiettivi condivisi - non hanno, infatti, impresso alcuna svolta. La logica persistente, poi, di puntare al miglioramento della qualità del contesto territoriale attraverso interventi sulla dotazione fisica di infrastrutture non ha condotto ai risultati attesi e non ha inciso sulla capacità degli attori di potenziare i livelli di attività. Lentezza dei processi attuativi, incertezze connesse alle coperture finanziarie pubbliche e le crisi congiunturali hanno inciso su questi insuccessi.

Tenendo fermi gli attuali disegni connessi alla qualificazione infrastrutturale, pertanto, occorre andare oltre gli obiettivi puntuali della recente programmazione per puntare ad una intelligente connessione di reti, servizi ed istituzioni.

La perdurante carenza di risorse pubbliche obbliga, inoltre, i territori ad un corretto ed efficiente utilizzo delle energie locali, attraverso azioni che intervengano sui meccanismi di connessione del sistema produttivo con tutte le altre parti del territorio, istituzionali, tecnico-scientifiche e finanziarie.

Un tale approccio implica che per agire realmente a livello di sistema occorre considerare congiuntamente tutte le variabili dello sviluppo territoriale – urbanistica, energetico-ambientale, sociale, economico-finanziaria, conoscenze e competenze degli attori – per puntare a progetti in grado di accrescere la qualità delle relazioni e dunque la capacità dei soggetti di incrementare la base economica.

La città, per avere un futuro, deve potersi caratterizzare come luogo di produzione e di sviluppo dell'economia – innovata e dunque competitiva – non solo come luogo nel quale organizzare e razionalizzare i consumi.

La stessa relazione programmatica citata più sopra e a cui si rinvia per gli eventuali approfondimenti si è soffermata sul significato di “Città a vocazione plurale”, non solo industriale, ma anche finanziaria, culturale, universitaria, di servizi avanzati, in una visione di sviluppo che prevede alcune precise direttrici:

- le filiere produttive, con particolare riguardo alla logistica, ambiente, turismo;
- la costruzione delle migliori condizioni di coesistenza tra tutela dell'ambiente, da un lato, e consolidamento degli impianti produttivi esistenti, dall'altro, attraverso un accordo di programma e conseguente ruolo del Polo scientifico Magna Grecia;
- un diverso ruolo della P.A.;
- il ruolo del manifatturiero, dei servizi alle imprese e, più complessivamente, delle aree industriali;
- la modernizzazione del sistema produttivo ed i rapporti con l'innovazione, le università, la finanza.

Tali direttrici, poi, sono inserite nella logica più ampia del Mezzogiorno nella consapevolezza che è improponibile pensare ad una grande “azione – pilota” come quella scaturente dalla c.d. legge per Taranto senza inserirla nelle dinamiche di questa macro-area.

E questo è in linea con quanto indicato dalla commissione europea in tema di specializzazione intelligente: ogni territorio regionale o sub-regionale deve identificare con opportuni metodi di lavoro le aree tecnologiche e produttive nelle quali può competere su scala nazionale e internazionale.

Il lavoro di Confindustria Taranto nel “raccolgere” e “sistematizzare” le progettualità si è, pertanto, svolto in questa logica.

Un lavoro che non è partito da zero in quanto l'Associazione ha già per tempo posto in essere una serie di iniziative con l'obiettivo di sostenere networks e relazioni di cooperazione con il sistema delle università, ricerca, istituzioni, enti locali, banche, ect, sviluppando una serie di progettualità soprattutto nelle forme di aggregazione delle imprese e nel settore dell'innovazione.

Infatti, Confindustria Taranto:

- è sede di tre distretti regionali - logistica, ambiente e moda - costituiti ai sensi della l.r. 23/2007;
- è in partenariato con università, politecnici, centri di ricerca in due progetti Riditt – MISE, per il trasferimento tecnologico alle imprese nei settori dell'ambiente e delle misure elettriche;
- ha promosso e costituito una holding di partecipazione per acquisire quote di capitale in imprese innovative, per erogare servizi alle imprese nel settore della innovazione e per progettare interventi formativi in collaborazione con le università;
- è destinataria di un accordo di programma con la regione Puglia, Consorzio Asi per la realizzazione di un centro direzionale di interesse regionale nell'ex-Cisi di Taranto;
- ha sviluppato una notevole esperienza nel settore della costituzione delle reti e di altre forme di aggregazione alle imprese.

Indirizzi programmatici e know-how sono stati, pertanto, rivisitati in un “approccio smart” all'insegna dell'uso intelligente delle energie e delle tecnologie – con l'obiettivo di mobilitare risorse e competenze per identificare e costruire la nuova base economica e produttiva di Taranto.

3. Il progetto smart area

Il progetto Smart area individua 7 assi di intervento:

3.1) Asse ricerca, formazione e start up nuove iniziative imprenditoriali in campo ambientale.

3.1.a) La centralità del Polo Scientifico Tecnologico “Magna Grecia” e l'avvio della fase di start up.

Oggi un primo elemento essenziale dei territori è la presenza di alcune specifiche tipologie di soggetti ed organismi intermediari di conoscenza ad elevato livello di specializzazione in grado non solo di favorire una più efficace connessione tra i bisogni della realtà produttiva e la capacità di offerta di conoscenza da parte del sistema della ricerca, ma anche di bilanciare il principio di indipendenza della ricerca con il mondo imprenditoriale.

Organismi in grado di operare positivamente sul rapporto domanda – offerta, cioè sul raccordo tra sistemi di impresa e ricerca pubblica, che rappresenta il fulcro dell'integrazione

nell'ambito della procedura della filiera della conoscenza e dell'innovazione.

Taranto è sprovvista di un tale soggetto intermediario e da ciò l'assoluta necessità della piena operatività del Polo Scientifico Tecnologico “Magna Grecia”.

Il Polo nasce nel 2008 con la sottoscrizione del Protocollo di Intesa tra Comune e Provincia di Taranto, Confindustria e CCIAA Taranto, ASL e ASI ed, inoltre, Università di Bari, Politecnico di Bari, CNR e ARPA Puglia.

Il progetto prevede la realizzazione di un pacchetto di interventi in partenariato pubblico-privato, attraverso procedure di project-financing, con l'obiettivo di realizzare un centro di eccellenza per la ricerca avanzata e la sperimentazione nel campo della tutela, gestione e valorizzazione delle risorse ambientali.

In seguito alla sottoscrizione del Protocollo di Intesa, è stata costituita una ATS “scientifica” composta da: Università di Bari, Politecnico di Bari, CNR e ARPA Puglia. La componente università - politecnico ha presentato il Progetto “Potenziamento delle strutture e delle dotazioni scientifiche e tecnologiche del Polo Scientifico Tecnologico Magna Grecia” a valere sul Bando “PON Ricerca e Competitività” nell'ambito dell'Asse I “Sostegno ai mutamenti strutturali” (ammesso al finanziamento con Decreto Direttoriale n.957/Ric.) aggiudicandosi il finanziamento dell'importo di € 9.500.000.

L'ATS ha stipulato, successivamente, una convenzione con il Distretto Produttivo Regionale dell'Ambiente e del Riutilizzo (DIPAR) finalizzata alla caratterizzazione della domanda-offerta di innovazione ed alla definizione di interventi nei confronti della filiera produttiva rappresentata.

Compito della struttura ATS-DIPAR può essere, altresì, quello di coinvolgere le imprese che presentano maggiori criticità dal punto di vista ambientale (Cementir, Enel, Eni e Ilva) per definire e studiare specifiche problematiche locali, la cui soluzione può costituire un utile modello esportabile su scala nazionale e internazionale.

Quest'organizzazione, già prevista nel Progetto Scientifico del Polo, quale soggetto attuatore delle iniziative di Start-up del PST, si candida a divenire il riferimento tecnico-scientifico per le bonifiche del SIN Taranto e l'incubatore delle nuove iniziative imprenditoriali della green economy del territorio.

Per conseguire tale obiettivo è necessario dare avvio alle azioni di Start-up (durata triennale) previste e acquisire quelle risorse necessarie che potrebbero rinvenire dal cofinanziamento pubblico, anche nell'ambito dell'Accordo di Programma citato, per garantire, insieme ai finanziamenti privati, la sostenibilità del Polo stesso.

L'avvio del Polo è funzionale al recupero di prezioso tempo per il

consolidamento di una realtà che deve porre in essere modificazioni culturali e relazionali estremamente complesse e che deve puntare al successo ed all'auto-sostenibilità di una struttura in grado di favorire, con il conseguimento dei risultati della ricerca, il raggiungimento dei mercati.

Particolare attenzione sarà rivolta al potenziamento metodologico e relazionale per il supporto tecnologico, all'erogazione di servizi innovativi e alla formazione di personale tecnico per il sistema delle PMI e, soprattutto, alla creazione di accordi commerciali tra gli spin off e le imprese che dispongono di una rete commerciale strutturata. Infatti, le nuove imprese ad alto livello d'innovazione solitamente nascono da un'idea generata nell'ambito della ricerca e si configurano come spin off da Università e CNR e posseggono elevate competenze tecnico/scientifiche, ma sono carenti sul piano commerciale e gestionale.

3.1.b) I progetti che possono rientrare nella fase di avvio del Polo "Magna Grecia"

3.1.b.1) Struttura integrata per l'implementazione in via sperimentale di tecnologie innovative di biodegradazione fito-assistita a basso costo.

La realizzazione dell'intervento punta alla diffusione di una tecnologia di bonifica a basso costo in grado di incidere positivamente sugli obiettivi di risanamento e di rifunzionalizzazione ambientale dell'area di Taranto, sebbene il mercato a cui l'intervento imprenditoriale è rivolto possa interessare anche ambiti nazionali ed internazionali.

Le tecnologie innovative sviluppate in ambito CNR (IRSA-IBAF) sono orientate alla selezione di specie vegetali che consentono la messa in sicurezza di terreni contaminati.

3.1.b.2) Sviluppo in via sperimentale nuova tecnologia di bonifica falde inquinate da idrocarburi mediante interventi in situ alternativi a tecniche di "pump and treat" (Start-up).

La metodologia proposta muove dalla realizzazione di studi di microcosmo finalizzati a determinare la reattività biologica di un sito o di una falda contaminata per progettare nella maniera più efficace ed efficiente interventi di biorisanamento in situ.

Sono state già definite con il CNR le tecnologie innovative.

3.1.b.3) Sperimentazione finalizzata allo sviluppo di tecnologie innovative di bonifica suoli: la bonifica verde.

Il progetto si articola in 5 azioni: individuazione di un sito idoneo per la sperimentazione di tecnologie di bonifica in-situ; caratterizzazione ambientale di dettaglio del sito per quantificare lo stato di contaminazione; allestimento di struttura per la sperimentazione in scala da banco delle tecnologie;

progettazione degli interventi di bonifica su scala pilota; installazione, gestione e monitoraggio degli interventi di bonifica.

3.1.b.4) Impianto pilota complesso per il trattamento e recupero in via sperimentale di sedimenti marini contaminati.

Il progetto si articola in 6 azioni: individuazione di un sito idoneo per la sperimentazione della tecnologia; classificazione e tipizzazione sedimenti marini; classificazione chimico-fisica dei sedimenti presenti nei fondali del Mar Piccolo e del Mar Grande di Taranto; allestimento di una struttura per la sperimentazione; progettazione e realizzazione di un impianto pilota; campagna di prova in un sito sperimentale attraverso l'installazione dell'impianto pilota.

3.1.b.5) Progetto per il conseguimento della Dichiarazione Ambientale della Provincia Jonica.

Lo scopo del progetto è di implementare e qualificare i Sistemi di Gestione Ambientale anche degli Enti pubblici in modo da garantire uno sviluppo basato sulla competitività delle proprie eccellenze nel pieno rispetto dell'ambiente e della qualità della vita e sui principi dello sviluppo sostenibile. Quindi, Registrazione Ambientale degli Enti Locali e valorizzazione del territorio, attraverso la creazione di un Sistema Integrato di Gestione con le imprese che definisce un modello organizzativo basato sulla norma UNI EN 14001 e la creazione di una Direzione Territoriale che analizzerebbe lo stato dell'ambiente, pianificherebbe e programmerebbe il miglioramento del territorio, valutandone i risultati ottenuti onde definire un miglioramento continuo.

3.2) Asse Sviluppo logistico

Come si è visto più sopra oltre alla filiera dell'ambiente e del riutilizzo, che si sviluppa per il tramite del Dipar, Confindustria Taranto (sede del distretto regionale – DILOG) nell'ambito dei suoi indirizzi programmatici ha posto in risalto la filiera della logistica e dello sviluppo delle aree industriali.

3.2.a) Logistica e aree industriali: Network e valorizzazione aree insediamenti produttive

La provincia di Taranto ha numerose aree industriali che necessitano di una azione di raccordo.

In particolare, alcune di queste, quelle di maggior pregio, prevalentemente a ridosso del porto, saranno oggetto di bonifica così come previsto dalla legge 171/2012.

Nella logica dello sviluppo, pertanto, potranno essere attivati progetti di riconversione e riqualificazione industriale, la cui finalità è quella di agevolare gli investimenti produttivi anche di carattere innovativo, nonché la riconversione industriale e la riqualificazione economica produttiva dei territori interessati.

Da ciò anche la necessità di porre in essere appositi progetti sulle aree industriali, puntando sulla logistica come fattore di competitività delle stesse.

Confindustria Taranto si è già dotata di uno studio di fattibilità scaturito dalla volontà di avviare una cooperazione tra l'Associazione e le istituzioni pubbliche di governo del territorio, finalizzata allo sviluppo sociale ed economico in un contesto di pressante necessità di sinergie attive per la gestione del cambiamento in atto. Il processo di integrazione dell'economia locale crea una duplice pressione sulle politiche di strategia territoriale:

- la necessità di definire in modo sempre più evidente le specificità locali, le vocazioni industriali dell'area, da giocare quali assets strategici nel mercato mondiale, dalle quali dipende la competitività dei sistemi locali nel lungo periodo;
- la necessità di integrazione fra le aree locali, sedi di conoscenze complementari, attraverso forti cooperazioni e accordi strategici per il raggiungimento di economie di scale e di assets complementari.

L'obiettivo tracciato richiede la capacità di massimizzare l'utilizzo della rete di cooperazione, ma impone anche una visione lungimirante nel convogliare investimenti pubblici e privati per il rafforzamento delle reti materiali e immateriali di comunicazione e logistici a sostegno del processo di integrazione.

3.2.b) La logistica e le filiere produttive: Login

Questo secondo progetto approfondisce e completa alcuni temi anticipati in quello precedente.

In particolare viene proposta una piattaforma tecnologica con l'obiettivo di sostenere i processi di integrazione tra filiere produttive, armonizzando i processi delle singole unità, dall'acquisizione delle materie prime alla movimentazione del prodotto sino alla consegna al cliente. Si evidenzia che nel programma si fa una distinzione netta tra "merce movimentata" e "prodotto"; infatti, la prima è il risultato dei processi di produzione, il secondo è l'insieme delle merci con tutte le componenti immateriali prodotte dai servizi a valore aggiunto che enfatizzano il brand "Made in Italy". I servizi a valore aggiunto sono prodotti sia dalle soluzioni di logistica previste in questo programma sia dai processi di produzione con cui queste soluzioni interagiscono.

Il progetto prevede l'impiego di tecnologie che consentono di rendere più rapida, prevedibile, economica la logistica di filiera (con particolare riguardo all'agroalimentare). La rapidità è data dal fatto che la merce è gestita da un unico organismo dalla partenza all'arrivo e, di conseguenza, l'economicità deriva dalla

riduzione dei tempi e dei costi della catena logistica.

3.3) Asse sviluppo turistico

Il turismo è paragonabile ad una forma di esportazione “consumata in casa”, in quanto il territorio fornendo beni materiali e servizi per turisti stranieri è come se esportasse prodotti, ma lo fa nello stesso territorio di origine.

La logica sottostante in questo “asse” rinvia alla necessità di potenziare questo settore aumentando il peso del turismo internazionale e sviluppando altre forme, quali il turismo culturale e “verde”.

Il sistema turistico è, infatti, un sistema di tipo complesso – caratterizzato dalla compresenza di un elevato numero di operatori che possono connettersi tra di loro in modo vario e variabile (in una logica di destination management) – e aperto, che vive di interscambio con un ambiente esterno, di cui subisce l’influenza, potendo in qualche modo a sua volta condizionarlo.

In questo contesto appare necessario, se non indispensabile, produrre uno sforzo per sistematizzare l’offerta turistica del territorio tarantino nel suo complesso realizzando i pre-requisiti affinché possa attivarsi la sua promozione e vendita in una maniera più adeguata rispetto alle sempre maggiori esigenze dell’utente finale, e ad uno scenario altamente competitivo di altri “sistemi turistici” nazionali ed internazionali.

Per questo sono proposti progetti che, oltre ad intervenire su questo importante asset, tendono a valorizzare i beni culturali ed artistici del territorio.

La prima proposta progettuale (promozione e valorizzazione del sistema turistico) consiste nella messa in rete, con una completa classificazione e rappresentazione multimediale, degli asset di tipo turistico, ambientale e culturale degli operatori turistici della Provincia Jonica utilizzando una completa infrastruttura info-telematica, in grado di:

- erogare servizi di assistenza continua al turista ed al fruitore dei beni ambientali e culturali;
- costituire la base necessaria per una più efficace e moderna attività di promozione e vendita dei singoli beni turistico-ambientali dell'area e del sistema nel suo complesso.

La seconda (I - Habitat), in coerenza con quello che si diceva più sopra, punta a realizzare una piattaforma di servizi intelligenti interattivi per i beni culturali e paesaggistici.

Il progetto i-Habitat, poi, coniuga i paradigmi della Smart City e della Smart Community in una piattaforma che risponde ai bisogni:

- a. del cittadino di poter scoprire e fruire dei molteplici Beni

Culturali e Paesaggistici (BC&P) presenti sul territorio, e di essere attore principale nella loro promozione;

- b. della comunità che intende preservare, conservare e valorizzare i suoi BC&P al fine di trarne un beneficio economico attraverso la promozione del patrimonio culturale e paesaggistico a favore del turismo culturale.

3.4) Asse Green Road

L’obiettivo strategico d’intervento è quello di far coesistere in maniera sinergica le caratteristiche dell’economia urbana con l’economia dell’area rurale, fornendo nuove fonti di sviluppo e ridefinendo l’immagine della città e dell’intera provincia (da area di degrado ad area di attrazione). Le azioni che si intendono sviluppare attraverso questo asse d’intervento sono: la creazione di una piattaforma web per l’ospitalità balneare e rurale, l’integrazione del Convention Bureau del Porto di Taranto col sistema turistico territoriale e lo sviluppo di specifiche azioni di promo-commercializzazione a supporto delle varie forme di turismo presenti nella provincia che dovranno svilupparsi in maniera sistemica ed integrata anche attraverso lo sviluppo del progetto GREEN ROAD. Si intende, dunque, creare possibili tracce di un turismo identitario che si rifà al modello di sviluppo della soft economy e alla nuova filosofia globale del Turismo Sostenibile e Responsabile che per le Nazioni Unite diventa un’impresa mondiale perché può accelerare la transizione del pianeta verso una Green Economy a carattere internazionale. Taranto in tal senso potrebbe divenire un laboratorio importante.

Con il progetto GREEN ROAD si vuole perseguire una nuova filosofia del “fare” turismo insieme all’agricoltura e alla manifattura.

3.5) Asse smart city

Questo asse risulta particolarmente articolato in quanto coinvolge trasversalmente molti temi: il ruolo delle amministrazioni per lo sviluppo economico e sociale, le tecnologie come fattori abilitanti, la costruzione del capitale sociale e relazionale, il nuovo compito dei cittadini e delle associazioni, nell’ambito della sussidiarietà orizzontale.

Per questo diverse sono le “dimensioni” che caratterizzano il concetto.

A partire proprio da quello ambientale: una città Smart promuove lo sviluppo sostenibile come, ad esempio, attraverso la riduzione della produzione di rifiuti, la loro valorizzazione economica e il potenziamento della raccolta differenziata; oppure attraverso la gestione delle risorse ambientali in quelle zone urbane caratterizzate da elevati livelli di degrado e bisognose di una strategia tesa al miglioramento delle condizioni dell’ambiente di

vita, anche attraverso le trasformazioni tecnologiche.

In tale logica è proposto il progetto “gestione delle risorse ambientali nelle periferie” che trova già una sua prima proposizione in ambito scientifico grazie ad una collaborazione tra Università, CNR e Politecnico.

Oltre alla spinta innovativa che è possibile conferire ai suddetti contesti urbani sul versante della gestione sostenibile delle risorse, la sfida scientifica più interessante consiste nel far evolvere il tessuto sociale delle periferie verso la definizione di una Smart Community, in grado di interagire efficacemente con i vari livelli di governo del territorio e delle risorse, riacquistando un ruolo di centralità e di identità cittadina: una forma di riconquista sociale mediata dalla tecnologia.

Tale progetto si sviluppa intorno a cinque tematiche principali:

- gestione del ciclo dei rifiuti;
- gestione del ciclo delle acque;
- monitoraggio consapevole dell’inquinamento da radiazioni ionizzanti e non ionizzanti;
- monitoraggio della qualità dell’area e contrasto ai cattivi odori;
- monitoraggio sociale e coinvolgimento della smart community;

Un’altra “dimensione” che caratterizza il concetto di smart city è quello della mobilità.

Una città smart, infatti, è una città in cui gli spostamenti sono agevoli, e che: garantisce una buona disponibilità di trasporto innovativo e sostenibile; promuove l’uso dei mezzi a basso impatto ecologico; regola l’accesso ai centri storici privilegiandone la vivibilità (aree pedonalizzate); adotta soluzioni avanzate di mobility management e di info mobilità per gestire gli spostamenti quotidiani dei cittadini e la movimentazione delle merci in un contesto di sicurezza nei luoghi di lavoro.

In tale logica sono proposti i seguenti progetti:

3.5.a) City Logistic

La proposta progettuale intende snellire ed ottimizzare il trasporto merci nella città di Taranto, programmando ed istituendo servizi di distribuzione al dettaglio con il fine di terziarizzare la logistica urbana, di operare in modo innovativo nell’ambito della “City Logistics” pugliese e di fornire un ulteriore contributo alla sostenibilità urbana.

La City Logistics è quella parte della logistica che studia le modalità per soddisfare la domanda di trasporto urbano delle merci in modo da assicurare il dovuto livello di servizio, minimizzando congestione, inquinamento, incidenti e anche i costi di trasporto con l’obiettivo di migliorarne efficienza ed

efficacia.

3.5.b) SmartSafe

Per quanto riguarda, invece, il mobility management ossia la gestione della domanda di mobilità che sviluppa concetti e strategie per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci è proposto il progetto SmartSafe.

Il progetto si propone come strumento di supporto a tutte le realtà operative in cui le attività svolte celano potenziali pericoli e che possono provocare eventi dannosi per la salute degli operatori. SmartSAFE, data la sua modularità e scalabilità, non presenta particolari vincoli di capacità di elaborazione o di rete, e può essere adattato al contesto in cui verrà utilizzato e alle necessità operative degli utenti.

Malgrado le notevoli innovazioni tecnologiche introdotte nei processi di movimentazione delle merci, il lavoro nei porti è ancora annoverabile tra le occupazioni con alto tasso di infortuni e per questo il progetto è mirato specificatamente ad analizzare e migliorare, sotto l'aspetto della sicurezza, le condizioni lavorative nelle operazioni di carico e scarico e di movimentazione di materiale polverulento all'interno delle aree portuali.

L'obiettivo di SmartSAFE è quello di sviluppare una piattaforma intelligente, modulare e scalabile in grado di individuare i processi potenzialmente pericolosi e i punti critici nello svolgimento delle attività e permetterà di gestire tali criticità in modo da ridurre la probabilità di accadimento e la magnitudo degli effetti.

3.6) Asse Sviluppo Urbano

3.6.a) Creazione di un sistema integrato di linee veloci riservate al trasporto pubblico urbano

Il progetto prevede la realizzazione d'interventi in grado di trasformare la mobilità nell'area urbana di Taranto, attraverso il potenziamento del trasporto intermodale e la creazione di linee direttrici privilegiate per il trasporto pubblico.

L'intervento permetterà al servizio di trasporto pubblico di acquisire nuova utenza, nel contempo riducendo l'entità dei flussi veicolari distribuiti lungo la rete viaria urbana.

Tali obiettivi saranno perseguiti attraverso la realizzazione di:

- due aree parcheggio riservate al cambio modale
- una direttrice di collegamento fra l'area di parcheggio in località Cimino e il Borgo;
- piste ciclabili;
- linee di trasporto integrative.

3.6.b) Creazione di un sistema di idrovie integrato con il sistema della modalità pubblica, a sostegno delle attività turistiche.

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di percorsi marini in grado di permettere gli spostamenti urbani attraverso un sistema di trasporto alternativo a quelli attualmente disponibili.

Sfruttando le caratteristiche della città, situata per porzioni significative a brevi distanza dal mare, si ipotizza la realizzazione di un sistema di trasporto che opera a sostegno della modalità turistica, integrandosi con il sistema di trasporto pubblico tradizionale.

Si ipotizza di attivare alcuni itinerari "dedicati", da effettuare a bordo delle motonavi dell'AMAT (Il Mar Piccolo, Le isole Cheradi, I Mari di Taranto, Spiagge).

3.6.c) Realizzazione di un Distripark in Taranto.

L'obiettivo del progetto Distripark consiste nel disporre di una piattaforma, collocata a monte del terminal portuale di Taranto e integrata con un sistema di trasporto intermodale nella quale risulti possibile fornire valore aggiunto alle attuali operazioni di carico e scarico dei container.

Obiettivo strategico del progetto è l'incremento dei traffici portuali, grazie ad una maggiore competitività. Lo sviluppo di attività manifatturiere e logistiche può far conseguire ricadute positive per l'area nella quale le attività portuali e logistiche sono insediate.

3.6.d) Smart Recycling

La proposta progettuale si propone di incrementare e ottimizzare il sistema di raccolta e smaltimento dei rifiuti solidi urbani con l'obiettivo di aumentare la quantità e la qualità dei materiali da avviare a recupero.

Si prevede l'installazione - sui contenitori stradali per la raccolta di rifiuti indifferenziati, organici, carta plastica e lattine - di dispositivi che consentono, mediante una tessera per i servizi ambientali intelligente in dotazione ad ogni utenza, il conferimento dei rifiuti ai soli cittadini e attività dell'area di pertinenza.

3.6.e) Cittadella del Mare

La proposta progettuale prevede interventi in grado di qualificare e restituire alla collettività alcune aree urbane di Taranto, ormai abbandonate e degradate, attraverso la realizzazione di un complesso polifunzionale denominato "Cittadella del Mare".

Nello specifico, il progetto prevede la qualificazione di un'area di 267.350 mq attraverso la realizzazione di:

- urban center;

- biblioteca/medioteca;
- scuola di specializzazione;
- zona uffici;
- Acquario/Museo della Pesca;
- Zona da adibire a Fiera del Mare;
- Zona ristorante e strutture commerciali;
- Torre di Controllo;
- Strutture sportive ad uso militare e civile;
- Piscina olimpionica;
- Chiesa;
- Darsena porticciolo turistico;
- Darsena.

3.6.f) Sistema di boe multi-parametriche

La proposta progettuale prevede l'installazione di un sistema di boe multi-parametriche da localizzarsi, preliminarmente, nel bacino del Mar Piccolo e, nelle fasi successive, lungo tutto la costa ionica per effettuare rilievi ai fini del monitoraggio ambientale, valutando le oscillazioni dei parametri fisico-chimici, biologici, microbiologici ed eco-tossicologici dell'ambiente marino.

Tale monitoraggio può confermare la complessiva compatibilità ambientale degli interventi o segnalare l'eventuale necessità di predisporre misure di mitigazione e/o interruzione delle attività.

3.6.g) Recupero cave dismesse

Il progetto prevede il censimento dei suoli provinciali con l'obiettivo di conservare ciò che nelle cave è ancora intatto e recuperare ciò che è minato dal degrado, al fine di favorire lo sviluppo delle attività tradizionalmente esercitate e delle nuove iniziative volte a realizzare sia produzioni agricole qualificate sia forme compatibili di turismo.

3.6.e) Rinnovamento Sede operativa ed amministrativa del Gruppo ormeggiatori Società Cooperativa di Taranto. Interventi di demolizione con ricostruzione in ampliamento.

L'intervento è rivolto all'ottimizzazione, ammodernamento ed efficientamento delle attività storiche del Gruppo Ormeggiatori che rivestono un ruolo essenziale al funzionamento delle attività logistiche del Porto di Taranto.

3.6.h) Piano città 2012-2017.

Si propone l'individuazione di un insieme coordinato di interventi di riqualificazione urbana da candidare, nei prossimi anni, a

finanziamento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha creato il fondo nazionale per il Piano città.

Tale fondo ha già approvato, nel 2013, il finanziamento dei primi interventi proposti, nel 2012, dalla città di Taranto.

L'integrazione delle iniziative finanziabili attraverso la disponibilità del fondo nazionale per il Piano città e delle ulteriori iniziative che il Comune di Taranto ha avviato, potrà determinare una complessiva riqualificazione di ampie aree urbane degradate

3.6.i) Nuovo PUG della città di Taranto – Contributo alla redazione del DPP.

Il PUG è lo strumento per la definizione dell'assetto strutturale del territorio comunale, finalizzata alla tutela ed alla valorizzazione della sua identità ambientale, storica e culturale.

Fase indispensabile per la redazione del PUG è l'approvazione del Documento Programmatico Preliminare (DPP), il documento attraverso il quale raccogliere dati di analisi del territorio, evidenziandone i vincoli esistenti, le opportunità, i punti di forza e le debolezze.

Il DPP descrive gli obiettivi e le strategie che il PUG perseguirà, fornendo le prime indicazioni relative alle proposte da formulare per raggiungere gli obiettivi di piano.

L'attività di realizzazione del DPP potrebbe positivamente utilizzare alcune delle indicazioni contenute nel Progetto Smart Area. In particolare, il DPP potrà arricchirsi degli elementi che potranno contribuire a caratterizzare il territorio con un maggiore livello di "smartness" rispetto alla condizione attuale.

Conseguentemente, l'intero documento Smart Area Taranto, opportunamente rianalizzato e rimodulato in relazione alle specificità della redazione del DPP, potrà costituire un valido contributo per la definizione delle linee guida dello stesso DPP.

3.7) Asse Diversificazione Produttiva

Confindustria intende sviluppare un'attività di diversificazione produttiva attraverso la sua società controllata Finindustria.

Finindustria, infatti, nasce dalla volontà dell'Associazione degli industriali di fornire al tessuto produttivo locale le competenze e le conoscenze necessarie per promuovere lo sviluppo locale e, in tale ottica, svolge il ruolo di:

- holding di partecipazione;
- società di servizi.

La società ha una natura privata in quanto al suo capitale sociale concorrono 21 realtà imprenditoriali locali e una banca, la BCC di San Marzano di San Giuseppe.

Al fine di coadiuvare il sistema produttivo nei processi di

innovazione:

- ha acquisito particolari competenze nei settori della finanza e della innovazione favorendo il trasferimento di Know How tra il sistema della ricerca e il mondo imprenditoriale;
- ha sottoscritto, insieme a Confindustria Taranto, apposite convenzioni, rispettivamente con:
 - o Politecnico di Bari;
 - o Università degli Studi di Bari;
 - o Università del Salento;
 - o Distretto Tecnologico High Tech (DHITECH) afferente all'Università del Salento.

Proprio in virtù del suo impegno e delle sue competenze su tali temi, Finindustria:

- è iscritta nell'albo degli esperti nella valorizzazione della ricerca scientifica e trasferimento tecnologico da impegnare nelle attività di realizzazione del progetto ILO2 – fase 2 "Creare impresa e diffondere tecnologia a partire dalla ricerca";
- è stata riconosciuta, in qualità di società di servizi di Confindustria Taranto, dalla Regione Puglia come soggetto idonea a favorire:
 - o la creazione di nuove imprese innovative;
 - o l'incontro tra le imprese del territorio per lo sviluppo di nuovi prodotti/servizi.

In virtù del know how acquisito e delle suddette convenzioni, Finindustria fornisce supporto alla nascita di nuove iniziative imprenditoriali innovative acquisendo quote di capitale in spin off industriali o accademici e fornendo agli stessi un'azione di tutoraggio e assistenza.

L'obiettivo è quello di sensibilizzare l'imprenditoria locale verso investimenti in tali imprese innovative che sono in possesso di brevetti che possono trovare un remunerativo impiego industriale.

Inoltre, al fine di promuovere e sostenere la competitività delle imprese per meglio reagire alle sfide del mercato, Finindustria intende coniugare finanza ed innovazione con l'obiettivo di promuovere la diversificazione produttiva del territorio.

Nell'ambito delle attività della diversificazione produttiva il gruppo di lavoro ha individuato un apposito progetto che pone al centro le tecnologie ICT, come di seguito sinteticamente descritto.

3.7.a) Piattaforma informativa per la convergenza dei progetti di riqualificazione ed innovazione su nuove iniziative prodotte.

Le tecnologie ICT rappresentano un elemento qualificante della competitività a livello di sistemi territoriali. Obiettivo della proposta è la realizzazione di una piattaforma telematica, basata sui paradigmi degli ecosistemi digitali e del cloud computing che permetta di gestire contenuti digitali a supporto di iniziative imprenditoriali.

4. Le misure finanziarie

Il progetto Smart area di Confindustria prevede un impegno temporale minimo di tre/cinque anni e, quindi, cade per buona parte nel nuovo ciclo di programmazione 2014-2020 la cui discussione inizia proprio in questi mesi.

A completare il quadro va anche detto che il nostro Paese è alla vigilia di importanti scadenze elettorali che potrebbero mutare gli attuali indirizzi di politica industriale.

Il progetto, però, può contare su alcune certezze in termini di impostazione finanziaria.

A partire dalla politica comunitaria.

Europa 2020 – una strategia per una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva definitivamente concordata con gli Stati membri individua un preciso percorso di sviluppo.

Il prossimo decennio sarà contrassegnato da tre priorità: una crescita intelligente (sviluppare un'economia basata sulla conoscenza e l'innovazione), sostenibile (promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse e più competitiva) e inclusiva (promuovere un'economia con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale).

I documenti in cui tali priorità sono esplicitate sono molteplici: dal *Quinto rapporto sulla coesione economica, sociale e territoriale* (COM (2010) 642/3 alle 7 iniziative faro (COM(2010) 2020).

Gli Stati membri e le loro regioni saranno, pertanto, chiamati ad uniformarsi a tali indicazioni nel riesame dei loro programmi operativi cofinanziati dai fondi strutturali ed in tale logica i singoli territori dovranno applicare il principio della *smart specialization* che è il vero obiettivo del progetto di Confindustria Taranto.

Per quanto riguarda le misure nazionali, come è noto, in questi mesi è in discussione un documento proposto da Confindustria e dalle organizzazioni sindacali al governo in materia di riprogrammazione dei fondi strutturali europei per il Mezzogiorno.

Il documento avanza alcune ipotesi di nuovi interventi da finanziare e fa esplicito riferimento, tra l'altro:

- ai Contratti di Sviluppo, in termini di estensione anche ad altre regioni meridionali;
- alle agevolazioni fiscali *de minimis* per micro e piccole

- aziende nelle aree di degrado urbano;
- al rifinanziamento del credito d'imposta per le assunzioni;
- agli interventi per le aree di crisi industriali in una logica di programmazione "di area" tale da farne un prototipo per la programmazione 2014-20.

Come si può vedere, molte di queste misure sono in linea con le esigenze del progetto smart area.

Il riferimento al ventaglio delle misure finanziarie si completa con il sistema regionale dei regimi di aiuti alle imprese che consta di sette regolamenti.

In sintesi, queste le fonti principali a cui il progetto può attingere:

- legge 171/2012: i contenuti della legge sono stati richiamati in premessa del presente documento. Si ricorda che tale normativa riconosce l'area industriale di Taranto "area in situazione di crisi complessa" e, quindi, come tale destinataria di accordi di programma al fine di disciplinare: gli interventi agevolativi; l'attività integrata e coordinata di amministrazioni centrali, regioni, enti locali e dei soggetti pubblici e privati; le modalità di esecuzione degli interventi e la verifica dello stato di attuazione e del rispetto delle condizioni fissate. Tutte le opere e gli impianti richiamati all'interno dei progetti sono dichiarati di pubblica utilità, urgenti e indifferibili;
- contratto di sviluppo: si tratta di uno strumento negoziale, stipulato tra una o più imprese e Invitalia, con l'eventuale partecipazione di amministrazioni pubbliche interessate. Il programma di sviluppo oggetto del contratto può riguardare i settori industriale, turistico o commerciale e può prevedere anche la realizzazione di progetti di ricerca e sviluppo ed eventuali opere infrastrutturali;
- contratti di innovazione: i contratti d'innovazione tecnologica hanno ad oggetto progetti di rilevanti dimensioni, in grado di accrescere il patrimonio tecnologico attraverso lo sviluppo di tecnologie di processo o di prodotto. I progetti sono composti da uno o più programmi di sviluppo sperimentale, strettamente connessi e funzionali tra di loro in relazione all'obiettivo globale previsto dal progetto;
- fondo per la crescita sostenibile: il fondo si pone come obiettivo prioritario il finanziamento di programmi ed interventi per la competitività e il sostegno dell'apparato produttivo sulla base di progetti di rilevante interesse nazionale, capaci di accrescere il patrimonio tecnologico del Paese. Il riordino si basa su tre linee strategiche:
 - o la promozione di progetti di ricerca, sviluppo e innovazione, anche tramite il consolidamento dei centri e delle strutture di ricerca e sviluppo delle imprese;

- o il rafforzamento della struttura produttiva, in particolare del Mezzogiorno, il riutilizzo di impianti e il rilancio di aree che versano in situazioni di crisi, tramite la sottoscrizione di accordi di programma;
- o la promozione della presenza internazionale delle imprese e l'attrazione di investimenti dall'estero.

5. La Governance ⁴

In considerazione della complessità delle criticità da affrontare, dell'ampio numero di interessi coinvolti, della necessità di assicurare unicità di indirizzi e rapidità di attuazione, nonché della opportunità di sviluppare un modello replicabile nel futuro e in situazioni analoghe, particolare importanza è rivestita dal modello di Governance chiamato ad accompagnare l'attuazione del progetto.

Si ritiene utile e funzionale agli obiettivi del progetto stesso una Governance articolata su due livelli:

- Un primo livello nazionale, a cui affidare le attività di indirizzo, di programmazione di massima degli interventi, di valorizzazione di impatto, di costruzione del piano finanziario.
- Un secondo livello locale, cui affidare le attività di animazione locale, di progettazione, attuazione, sorveglianza.

In particolare, il livello nazionale, che dovrebbe naturalmente relazionarsi con il Commissario straordinario di cui all'art.1 C.1 del DL 1 agosto 2012 n. 129, convertito dalla Legge 4 ottobre 2012 n.171, potrebbe costituirsi in:

- Un Comitato dei Promotori, in cui siano rappresentati Confindustria, Enea, CNR, Ministero dell'Ambiente, Dipartimento per le Politiche di Sviluppo, Regione Puglia. Tale Comitato ha il compito di definire le linee programmatiche del progetto, i risultati attesi, i passaggi procedurali e gli step progettuali necessari, il cronogramma degli interventi, le risorse finanziarie attivabili, i criteri di massima per la selezione dei progetti, secondo le modalità definite con il Piano d'Azione Coesione. In particolare, il DPS designerà un suo rappresentante che opererà in stretto raccordo con la Regione Puglia al fine di valutare finanziabilità e fattibilità (anche cronologica) degli interventi, sul modello delle Task force attivate nell'ambito del Piano d'Azione Coesione. Il Comitato dei Promotori si riunisce periodicamente per fare il punto sullo stato di avanzamento del progetto. Anche servendosi dell'azione del Nucleo di valutazione e verifica del DPS, monitora costantemente l'avanzamento del progetto e degli interventi in cui si sostanzia il percorso verso le realizzazioni e i risultati

⁴ Paragrafo elaborato dal dr. Massimo Sabatini, Direttore di Confindustria Mezzogiorno

identificati per ciascuna priorità. A tal fine verranno predisposti opportuni indicatori di risultato. Al fine di garantire adeguata trasparenza all'attuazione del progetto, va garantita la diffusione via web di tutte le informazioni relative ai singoli interventi, con riferimento a nome del beneficiario e denominazione dell'intervento (sintesi dell'intervento, date di inizio e conclusione, fonte finanziaria, indicatore di realizzazione fisica associato all'intervento).

- Un livello locale, incaricato dell'attuazione degli interventi, rappresentato dal "Gruppo di Azione per l'attuazione del progetto Smart Area Taranto". Fanno parte del Gruppo di Azione: la Regione Puglia, la Provincia di Taranto, il Comune di Taranto, Confindustria Taranto, l'Università e il Politecnico di Bari, l'Enea, il CNR, il Consorzio Magna Grecia, l'ARPA Puglia, l'Autorità Portuale, il DIPAR, i Gruppi di Azione Locale (GAL) interessati, il rappresentante designato dal DPS, le altre istituzioni o soggetti locali il cui coinvolgimento è ritenuto utile e funzionale ad una efficace attuazione del progetto. Il livello locale ha il compito di tramutare gli indirizzi strategici forniti dal Comitato dei Promotori in attività progettuali.

A tal fine:

- conduce l'istruttoria dei progetti già avviati sul territorio con riferimento alle linee progettuali identificate;
- identifica un capofila per ciascun asse di intervento;
- individua le modalità di presentazione, valutazione e selezione dei progetti, in coerenza con la normativa di riferimento, con le regole definite dall'amministrazione relativa, con l'esigenza di garantire trasparenza dei criteri e rapidità di attuazione;
- cura il coinvolgimento di tutti gli interessi rilevanti sul territorio, a partire da quelli delle organizzazioni dei lavoratori, mediante l'organizzazione di un Forum del partenariato;
- definisce gli impegni e i compiti di ciascuno degli attori, predisponendo e ratificando, con le Amministrazioni centrali e locali interessate, un apposito Accordo di Programma;
- cura il coordinamento con tutti i documenti e i livelli programmatori esistenti sul territorio.

Il progetto “Smart Area nel territorio di Taranto” è stato sin dall’inizio concepito come la redazione di un programma in grado di elaborare proposte virtuose su temi cruciali per il territorio – con particolare riferimento alle problematiche industriali ed occupazionali poste con maggiore forza negli ultimi anni all’attenzione dell’opinione pubblica locale e nazionale – integrandole con obiettivi tipici delle smart cities.

L’ipotesi iniziale – contenuta nella proposta formulata da Confindustria Mezzogiorno, finalizzata ad articolare uno speciale Progetto Città di Taranto SMART Area – prevedeva la valorizzazione, nel campo della tutela ambientale, delle attività di ricerca e formazione, che avrebbero potuto porre le condizioni per avviare un polo scientifico e tecnologico di elevato profilo (il polo Magna Grecia, nella costituzione del quale sono stati coinvolti Politecnico di Bari, Cnr e Arpa, DIPAR).

Il progetto indicava, inoltre, interventi incentrati sull’incremento dell’efficienza energetica delle reti e degli edifici, sul raggiungimento di più elevati livelli di mobilità sostenibile con il conseguente contenimento delle emissioni in atmosfera.

Si proponeva, in tema di logistica, la realizzazione di interventi intermodali legati allo sviluppo del porto.

Si suggeriva l’opportunità di individuare interventi per la valorizzazione turistica del territorio, e di operare per integrare il patrimonio turistico ed ambientale con quello costituito dai poli di attrazione culturale, a loro volta potenziale oggetto di intervento.

Il tema dell’attrattività turistica del territorio veniva combinato con quello dello sviluppo urbano, ipotizzando interventi di recupero e valorizzazione di porzioni rilevanti del territorio (come la Città Vecchia di Taranto), aventi il duplice obiettivo di riqualificare il contesto urbano ed incrementare le capacità di richiamo turistico.

Infine, nel documento preliminare Confindustria evidenziava l’importanza degli investimenti produttivi, capaci di fornire sostegno a nuove attività imprenditoriali e di contribuire all’innovazione degli insediamenti produttivi già esistenti.

Il gruppo di lavoro insediato da Confindustria Taranto per approfondire ed integrare i temi preliminarmente indicati ha esaminato numerose ipotesi progettuali, alcune già esistenti ed altre di nuova proposizione.

Relativamente all’individuazione dei principali assi d’intervento, sono state confermate le indicazioni presenti nel documento Confindustria mezzogiorno e si è, inoltre, ritenuto opportuno introdurre un ulteriore asse, denominato Green road, che si caratterizza per la sua capacità di apportare un contributo originale e complementare all’interno della complessiva proposta.

Pertanto, gli assi d’intervento intorno ai quali, attraverso successivi approfondimenti, si è articolata la scelta delle ipotesi progettuali sono i seguenti:

- 1) Asse ricerca e formazione per la tutela dell’ambiente
- 2) Asse Smart City.
- 3) Asse Sviluppo logistico
- 4) Asse sviluppo turistico
- 5) Asse Sviluppo urbano

6) Area diversificazione produttiva

7) Green road

Al fine di selezionare le ipotesi progettuali che possono fornire più efficace contributo alla definizione del complessivo progetto “Smart Area Taranto” si è cercato di individuare un criterio che declinasse opportunamente, applicandola al territorio oggetto di analisi, la **smartness** caratterizzante gli interventi.

Sono state, pertanto, individuate azioni ed interventi in grado di conferire al territorio, o a porzioni di esso, un maggior “grado di intelligenza”, configurando per il territorio stesso ipotesi operative di:

- ◆ sviluppo della digitalizzazione,
- ◆ ampliamento delle possibilità di partecipazione,
- ◆ crescita della vivibilità,
- ◆ incremento della sostenibilità ambientale di azioni ed interventi da realizzare.

In tal senso, hanno evidentemente assunto un ruolo determinante gli interventi che prevedono:

- ☐ potenziamento dell’infrastrutturazione capace di potenziare il sistema di trasferimento delle informazioni;
- ☐ una migliore e più efficace utilizzazione dell’infrastrutturazione esistente, in grado di ottimizzare l’efficacia delle opportunità offerte dalle nuove tecnologie.

A tal fine, si evidenzia il ruolo strategico da riservare all’ICT (Information and Communication Technology) per consentire di innervare il territorio con tecnologie, piattaforme e applicazioni efficienti ed aperte per sviluppare:

- ◆ connettività,
- ◆ efficienza energetica,
- ◆ sostenibilità ambientale,
- ◆ qualità della vita.

Conseguentemente, possono assumere particolare rilievo gli interventi concernenti la ridefinizione delle relazioni all’interno del territorio, individuando nella sostenibilità il motore del futuro sviluppo, all’interno del quale le nuove reti, l’innovazione, la comunicazione, la mobilità possono essere considerati strumenti di cambiamento verso una società che definisca nuove modalità di relazione fra individui, aziende, enti.

Potranno, quindi, assumere ruolo centrale gli interventi concernenti tematiche di particolare rilevanza, specialmente alla luce delle nuove possibilità offerte dalle tecnologie.

Ne sono esempio la semplificazione burocratica, per quanto attiene lo snellimento e l’accelerazione delle procedure di richiesta e ottenimento documenti; l’incremento della complessiva efficienza del sistema della mobilità urbana; il miglioramento delle prestazioni del sistema sanitario e di quello giudiziario.

In coerenza con tale approccio, per la formulazione della propria proposta Confindustria Taranto ha coinvolto una varietà di Soggetti capaci di fornire contributi articolati che tengono conto delle differenti competenze e degli ambiti di attività presenti nel territorio (Politecnico, Università, professionisti, imprenditori).

La individuazione delle ipotesi progettuali formulate è stata eseguita verificando, per ciascuna proposta, la coerenza con uno degli assi d'intervento, la capacità di interfacciarsi con altri interventi, anche associati ad altri assi, e, ove necessario, riconfigurando dinamicamente lo scenario complessivo del progetto Smart Area Taranto.

Il documento che viene presentato costituisce una prima preliminare proposta pronta ad "assimilare" suggerimenti, modifiche ed integrazioni, provenienti da nuovi Soggetti che intendano confrontarsi con Confindustria Taranto per arricchire la complessiva proposta progettuale.

Considerata l'importanza e l'estensione di alcune delle tematiche trattate, risulterà di particolare rilevanza il contributo critico, di approfondimento e collaborativo che potrà provenire dalle Amministrazioni ed Enti locali territoriali, dal cui apporto non si potrà, evidentemente, prescindere per la formulazione di una proposta complessiva importante, estesa, attuabile.

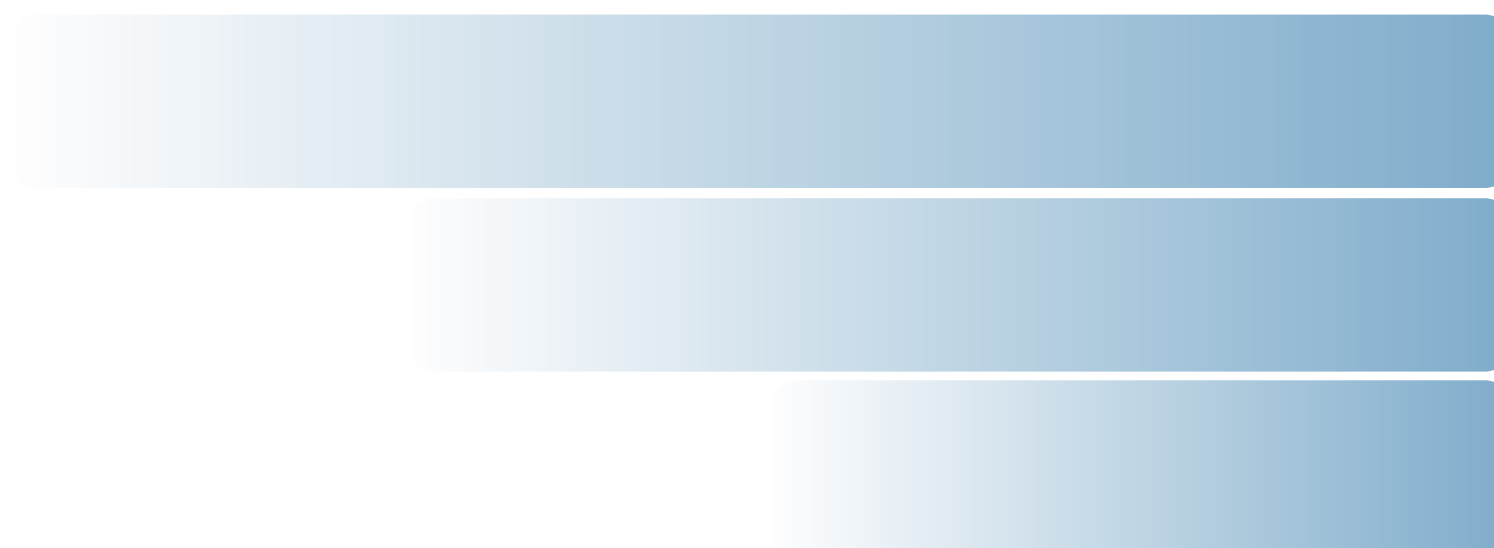
Più che costituire un punto di arrivo, dunque, la proposta intende costituire una sollecitazione, un punto di partenza per raggiungere nuovi livelli di definizione degli scenari futuri dei territori oggetto di indagine.

Ad ogni contributo e collaborazione propositiva si apre, pertanto, il documento presentato, per il quale si ipotizza, fin da ora, la produzione di nuove redazioni sempre più capaci di proporre un programma di interventi da utilizzare da porre a base per una complessiva ridefinizione dell'organizzazione produttiva della città, per la sua riqualificazione urbana, per l'incremento della vivibilità dei territori.



Attivazione di una
SMART AREA
nel territorio di Taranto

SCHEDA PROPOSTE PROGETTUALI



City Logistic

I – Habitat : Piattaforma per la realizzazione di Habitat Intelligenti Interattivi per I Beni Culturali e Paesaggistici

Login – Piattaforma per la Logistica Integrata

Network e Valorizzazione Aree Insediamenti Produttivi

Promozione e Valorizzazione del Sistema Turistico

Smart Outskirts

Smartsafe

Struttura integrata per l'implementazione in via sperimentale di tecnologie innovative di biodegradazione fito-assistita a basso costo.

Start-Up Polo Scientifico Tecnologico “Magna Grecia”

Sviluppo in via sperimentale Nuova Tecnologia di Bonifica Falde Inquinata da idrocarburi mediante interventi in situ alternativi a tecniche di “pump and treat” (Start-Up)

Sperimentazione finalizzata allo Sviluppo di Tecnologie innovative di bonifica suoli: la Bonifica Verde

Impianto pilota complesso per Il Trattamento e recupero in via sperimentale di sedimenti marini contaminati

Progetto per Il conseguimento della Dichiarazione Ambientale della Provincia Jonica

Creazione di un Sistema Integrato di Linee Veloci riservate al Trasporto Pubblico Urbano

Creazione di un Sistema di Idrovie integrato con Il Sistema della Mobilità Pubblica, a sostegno delle attività turistiche

Realizzazione di un Distripark In Taranto

Smart Recycling

Cittadella del Mare

Sistema di Boe multi-parametriche

Recupero Cave dismesse

Rinnovo Sede Operativa ed Amministrativa Gruppo Ormeggiatori Società Cooperativa di Taranto. Interventi di demolizione con ricostruzione in ampliamento

Green Road

Piattaforma informatica per la convergenza dei Progetti di Riqualificazione ed Innovazione su nuove iniziative produttive

Piano città 2012-2017

Nuovo Pug della Città Di Taranto – Contributo alla redazione del Dpp



DENOMINAZIONE INTERVENTO

City Logistic

ASSE D'INTERVENTO

Smart City

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Sviluppo Logistico

Sviluppo Urbano

Diversificazione produttiva, Infrastrutture, ICT

FATTIBILITÀ

Alta

CLASSIFICAZIONE

Immateriale

CONTENUTO TECNICO

La proposta progettuale si propone di snellire ed ottimizzare il trasporto merci nella città di Taranto, programmando ed istituendo servizi di distribuzione al dettaglio con il fine di terziarizzare la logistica urbana, di operare in modo innovativo nell'ambito della "City Logistics" pugliese e di fornire un ulteriore contributo alla sostenibilità urbana.

La City Logistics è quella parte della logistica che studia le modalità per soddisfare la domanda di trasporto urbano delle merci in modo da assicurare il dovuto livello di servizio, minimizzando congestione, inquinamento, incidenti e, possibilmente, anche i costi di trasporto. Considerando che recenti ricerche hanno messo in evidenza che, in media, i veicoli commerciali rappresentano ben il 20% del totale dei mezzi che percorrono le strade delle principali città italiane, l'attenzione verso la City Logistics si è accresciuta notevolmente negli ultimi anni. Come ben noto, il principale scopo della scienza della City Logistics è quello di programmare, gestire e coordinare i traffici delle merci in città con l'obiettivo di migliorarne efficienza ed efficacia.

Esaminando i flussi di veicoli merci presenti quotidianamente nelle realtà urbane, possono essere raggruppate le seguenti tipologie di traffico:

- il traffico che alimenta il commercio, ossia i negozi di vicinato, i centri commerciali, i super e gli ipermercati, ecc.;
- i trasporti per l'industria, che, utilizzando mezzi di grande portata, contribuiscono non poco alla congestione del traffico;
- i trasporti generati dalle attività edili destinate alla costruzione e/o restauro di edifici pubblici e privati, di strade, ecc.;
- gli spostamenti degli artigiani che, per trasportare gli strumenti di lavoro, utilizzano per lo più mezzi di piccole dimensioni;
- i trasferimenti effettuati dalle aziende di servizio come le società di catering, le lavanderie o le imprese delle pulizie;
- la raccolta dei rifiuti solidi urbani che determina un traffico regolare e quindi facilmente prevedibile;

- i servizi postali e di valori che generano un traffico regolare e caratterizzato da trasporti frequenti, rapidi e ben organizzati;
- il traffico di attraversamento cioè tutto quel traffico che attraversa la città senza sostarvi.

Questi traffici devono essere esaminati per affrontare il problema del trasporto delle merci nel cosiddetto "ultimo miglio". Le soluzioni adottate in ambito italiano e specialmente europeo si suddividono in interventi "light", poco costosi e già collaudati (istituzione delle ZTL, introduzione di fasce orarie giornaliere di circolazione, limitazione alle dimensioni dei mezzi, ecc.), ed in interventi "hard" (creazione di Centri di Distribuzione Urbana -CDU-, trasporto notturno di merci, ecc.), sicuramente più radicali ed innovativi ma dai costi più elevati.

La regione Puglia non vanta nessun tipo di iniziativa effettivamente volta alla razionalizzazione della distribuzione di dettaglio urbana. Il progetto, utilizzando il know how del Polo Scientifico Magna Grecia e del Politecnico di Bari, la tecnologia più all'avanguardia per la gestione e la pianificazione delle consegne e la disponibilità dell'Amministrazione Comunale potrebbe quindi rappresentare una importante possibilità di crescita delle città di Taranto e della loro qualità di vita.

In accordo con le indicazioni nazionali e comunitarie che, in ambito urbano, puntano alla protezione dell'ambiente e della salute dei cittadini, alla massimizzazione dell'accessibilità ai servizi e alla minimizzazione dell'uso delle risorse naturali, il progetto si propone di dare una risposta concreta alla scarsa vivibilità delle principali città pugliesi, sviluppando un sistema efficiente ed ecocompatibile di distribuzione delle merci.



Il progetto non solo vorrebbe porre rimedio ai problemi di congestionamento delle strade e di inquinamento atmosferico, ma si propone essenzialmente di ottimizzare le operazioni di consegna delle merci. La scarsa organizzazione della logistica urbana implica una serie di disagi che coinvolgono tutti gli stake holders del sistema:

- i destinatari finali che, per spazi ristretti di carico/scarico e per la congestione degli itinerari, registrano ritardi ed elementi di inaffidabilità;
- i normali utenti della strada, che vedono accrescere durante le ore diurne la percentuale dei mezzi pesanti e vedono ridursi la possibilità di parcheggio (anche a pagamento) nelle zone commerciali;
- le amministrazioni, prime a rispondere delle esternalità negative del trasporto merci di dettaglio;
- i cittadini ed i pendolari, costretti ad interfacciarsi con uno spazio strada non a misura d'uomo.

Partendo dai disagi registrati dai vari utenti della logistica urbana, si analizzeranno le soluzioni congeniali alle città pugliesi affinché si ottenga la riduzione delle implicazioni negative della logistica “dell’ultimo miglio”. La principale sfida del progetto consisterà nell’adoperare la modalità ottimale per far cadere le attuali modalità di smistaggio merci, senza ledere gli attuali trasportatori, diversificando l’offerta in maniera sostenibile e collaborando con le attuali amministrazioni.

Per quanto riguarda il monitoraggio in tempo reale dei flussi di merce un network telematico satellitare consentirà un immediato trasferimento di informazioni tra gli autisti, gli uffici centrali di traffico ed il cliente sullo stato delle consegne.

Sarà adottato, ad esempio, il sistema P.o.D. - Proof of Delivery – che si avvale della tecnologia GPRS per l’invio delle disposizioni su di un apposito PC con monitor touch-screen, installato su tutti i mezzi.

Premendo i pulsanti virtuali sullo schermo sensibile, l’autista può comunicare in tempo reale all’ufficio traffico la sua posizione e lo stato di avanzamento della consegna. Dall’analisi dei dati sarà quindi possibile valutare con precisione i tempi di percorrenza, quelli di sosta al punto di carico e al punto di scarico e gli esiti finali delle consegne.

Ogni informazione potrà essere visualizzata sul portale telematico, dove il cliente, inserendo la propria password, potrà ottenere le informazioni che più desidera sul servizio acquistato.

Tutto questo sarà possibile coinvolgendo gli attori del progetto (operatori di logistica, trasportatori, cooperative di prestatori d’opera, fornitori e clienti) con il fine di:

- Migliorare la gestione delle situazioni critiche;
- Massimizzare l’uso delle risorse aziendali;
- Ridurre i costi e incrementare l’efficienza.

STATO ATTUALE

Idea progettuale – Progetto preliminare e studio di fattibilità

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

Il principale rischio tecnico del progetto sarà costituito dalla partecipazione integrata degli Attori coinvolti nello stesso, in particolar modo dell’Amministrazione Comunale, della categoria dei commercianti e dei trasportatori di dettaglio. La corretta implementazione del progetto implica la sostituzione o la modifica sostanziale di prassi organizzative e tecniche inerenti l’attuale trasporto merci di dettaglio. Molta cura dovrà essere prestata per poter garantire la gradualità del cambiamento, dando agli operatori nel settore il giusto margine temporale per potersi adeguare. L’obiettivo di avere un unico operatore di distribuzione a livello locale, se pur ideale dal punto di vista tecnico, non può repentinamente essere perseguito senza considerare la realtà del territorio. Incentivi per il cambiamento, sussidi per la conversione, limiti di peso e di dimensione dei mezzi di trasporto costituiranno, assieme alla libera concorrenza del mercato, gli elementi essenziali per garantire la non pericolosità del cambiamento.

PRIMA AZIONE A FARSI

Redazione progettazione definitiva

PERIODO DI REALIZZAZIONE

Progettazione definitiva: mesi 1

Progettazione esecutiva: mesi 2

Realizzazione dell’intervento: 24 mesi

DATI MISURANTI L’INTERVENTO

Gli obiettivi scientifici e tecnologici del progetto sono numerosi ed essenzialmente sono tutti convergenti verso un miglioramento della qualità di vita nel centro urbano, ove si concentra buona parte della popolazione:

- ridurre la congestione del traffico e l’inquinamento;
- terziarizzare la logistica di dettaglio;
- mantenere un adeguato livello di servizio;
- pianificare e monitorare gli itinerari ed i vettori in base alla merce trasportata, ai quartieri serviti e alle condizioni al contorno;
- non innalzare eccessivamente i costi;
- non favorire una categoria di operatori a scapito delle altre;
- non danneggiare gli interessi dei soggetti che non sono coinvolti nella distribuzione delle merci.

È evidente che, almeno da una prima analisi, alcuni di questi obiettivi sembrano essere discordi (per esempio, spesso riducendo l’inquinamento si innalzano i costi e viceversa ...) e quindi particolare attenzione andrà data ai pesi da attribuire a ciascun singolo obiettivo. Attraverso analisi costi/benefici ad ampio respiro (che considerino i benefici ed i costi generalizzati), analisi multicriterio i poli scientifici coinvolti potranno apportare un valido supporto per la selezione degli obiettivi, confrontandosi con le necessità della Municipalità e degli stakeholders coinvolti.

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

Progettazione definitiva ed esecutiva: euro 100.000,00

1° anno: euro 1.000.000,00

2° anno: euro 2.000.000,00

FONTI DI FINANZIAMENTO

LOCALIZZAZIONE

Territorio del Comune di Taranto

TIPOLOGIA INTERVENTO

Areale

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Il progetto rappresenta una vera e propria innovazione per la logistica e per il sistema trasportistico urbano che, non solo permetterà al centro urbano di Taranto di mettersi al passo con le linee di tendenza europee inerenti la sostenibilità e la giusta allocazione delle risorse, ma apporterà un tangibile miglioramento della qualità di vita urbana, apprezzabile in primis dalla categoria dei commercianti e dei vettori logistici (rinnovati) ma anche da tutti gli utenti della strada e dai fruitori finali del settore commerciale.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

IMPATTO AMBIENTALE

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

Le attività di ricerca e di sperimentazione consentiranno la creazione di specifiche competenze distintive del capitale umano di eccellenza che si tradurrà sia in termini di crescita scientifica e tecnico-professionale, rispettivamente del personale di ricerca e tecnico operante nel mondo della ricerca e delle imprese, che nella formazione/professionalizzazione di ricercatori a tempo determinato, assegnisti di ricerca, contrattisti, etc. Tale capitale umano acquisirà nel corso del periodo di riferimento notevoli competenze nell'ambito dei temi oggetto della ricerca e della sperimentazione.

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

INDICATORI DI AVANZAMENTO

REALIZZAZIONE E GESTIONE

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Il mercato di riferimento di tale sistema è costituito dalle Amministrazioni Comunali, anche quelle più piccole eventualmente organizzate in comunità, ma anche enti e associazioni territoriali.



GENNAIO 2013

Attivazione di una
SMART AREA
nel territorio di Taranto

DENOMINAZIONE INTERVENTO

I – Habitat : Piattaforma per la realizzazione di Habitat intelligenti interattivi per i beni culturali e paesaggistici

ASSE D'INTERVENTO

Smart City

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Sviluppo Turistico

Diversificazione produttiva, Infrastrutture, ICT

FATTIBILITÀ

Alta

CLASSIFICAZIONE

Immateriale

CONTENUTO TECNICO

Il progetto i-Habitat coniuga i paradigmi della Smart City e della Smart Community in una piattaforma che risponde ai bisogni:

- del cittadino di poter scoprire e fruire dei molteplici Beni culturali e paesaggistici (BC&P) presenti sul territorio, e di essere attore principale nella loro promozione;
- della comunità che intende preservare, conservare e valorizzare i suoi BC&P al fine di trarne un beneficio economico attraverso la promozione del patrimonio culturale e paesaggistico a favore del turismo culturale.

Negli ultimi anni è costantemente cresciuta la domanda di servizi di informazione e comunicazione, percepiti come “primari” in quanto contribuiscono in modo significativo a determinare la qualità della vita e la “accoglienza” di un territorio. Nel dominio dei BC&P, questa richiesta è marginalmente soddisfatta poiché il “sistema delle informazioni” è fortemente frammentario, non sempre accessibile e fruibile persino per il cittadino che lo abita.

Questo limite inficia anche lo sviluppo del turismo culturale, sia perché vengono ignorati i siti al di fuori dei classici circuiti, sia perché si trascura la dimensione emozionale che caratterizza il turismo culturale esperienziale.



Il paradigma della Smart City è coniugato come capacità di adattare un luogo alle necessità dell'utente e di fornire delle interfacce personalizzate. Nel contesto dei BC&P questo significa centrare sulla prospettiva dell'utente la fornitura di servizi di preservazione, conservazione e valorizzazione dei BC&P. Ciò è raggiunto tramite sia sensori hardware (hard-sensors), possibilmente dotati di intelligenza autonoma, che monitorano l'ambiente in tempo reale, e sia piattaforme che raccolgono i dati inviati dai sensori e li analizzano al fine di adattare l'ambiente all'utente. La piattaforma garantisce “scalabilità”, per consentire lo sviluppo di servizi complessi.

Il paradigma della Smart Community è coniugato come capacità di migliorare la qualità di vita dei cittadini attraverso il potenziamento delle loro possibilità di interazione e collaborazione. Nel contesto dei BC&P, si permette al cittadino di collaborare alla descrizione dei BC&P sul suo territorio che conosce e apprezza. I cittadini sono “sensori soft” che usano la tecnologia ICT di cui dispongono (es. smartphone) per contribuire a costruire il “sistema delle informazioni” sui BC&P. Ciò è possibile progettando una piattaforma ICT che faciliti la partecipazione del cittadino alla validazione, modifica, integrazione, e pubblicazione dei dati da parte di esperti di dominio. Anche in questa visione, la garanzia di “scalabilità” è fondamentale per via del vasto numero di utenti.

Le tecnologie abilitanti

- ◆ I servizi offerti si basano su una infrastruttura wireless.
- ◆ La fruizione dei servizi avviene principalmente mediante dispositivi mobili (smartphone, tablet).
- ◆ I sensori hardware sono montati su Oggetti Intelligenti Interattivi (OI2) con capacità di percezione, inter-comunicazione, autonomia decisionale.
- ◆ La piattaforma BEE Social, basata sulla più moderna tecnologia software degli agenti cooperanti, consente l'interazione real-time fra gli OI2 che ne costituiscono la parte “intelligente” e quindi “sociale”.
- ◆ L'insieme dei servizi offerti dalla piattaforma definiscono, con gli OI2, un Habitat Informativo Interattivo (i-Habitat), un luogo “ibrido” che risponde alle necessità dell'utente, personalizzandone la fruizione.
- ◆ La Digital Library di supporto allo i-Habitat per la rappresentazione digitale dei BC&P.

La piattaforma BEE Social e per taluni aspetti l'intero sistema i-Habitat, sono abilitanti di un'eterogeneità di servizi, tra cui quelli di e-learning e di infomobilità.

Per quanto riguarda quest'ultimo si consideri che la rete di trasporto, sia urbana che extra urbana, è un luogo fisico i cui oggetti componenti possono diventare degli Oggetti Intelligenti Interattivi grazie alle stesse componenti della BEE Social realizzate in i-Habitat, quello che differirà saranno i comportamenti associati, ovvero, lo specifico servizio di Infomobilità, che ha scopi diversi da quello di Smart Culture.

Per quanto riguarda l'e-learning, il servizio può intendersi come un'estensione di quanto già disponibile negli i-Habitat di Smart Culture, Smart Community, e Infomobilità, ovvero, una modalità differente di fruire delle stesse informazioni.

La tecnologia software degli agenti cooperanti è di crescente interesse nella progettazione di sistemi

informativi di nuova generazione che assecondino il carattere sociale dei loro utilizzatori consentendo loro nuove forme di collaborazione sia in ambito lavorativo, che sociale.

Il grado d'innovazione della soluzione basata su agenti cooperanti rende quindi il sistema i-Habitat appetibile in tutti i contesti, specialmente urbani, sia in ambienti chiusi che all'aperto, cui la capacità organizzativa dei dati deve potersi basare sull'ampia gamma di piattaforme di computazione ad oggi disponibili, sia fisse che mobili, e la loro distribuzione deve avvantaggiarsi, senza soluzione di continuità, delle numerose ed eterogenee infrastrutture di comunicazione presenti.

È in questo contesto che va inquadrata la "business idea" sottesa al progetto per il paradigma della Smart Community. Gli enti territoriali, gli operatori turistici, le associazioni culturali, le diverse istituzioni preposte alla formazione (Scuole e Università), ma persino i singoli cittadini, sono oggi sempre più consapevoli che la ricchezza del loro territorio passa anche attraverso la valorizzazione dei BC&P in esso contenuti. Tuttavia, pur nella comune consapevolezza di tutto questo e nella comune volontà di poter contribuire a promuovere i BC&P del territorio, i diversi attori avvertono la mancanza di uno "spazio informativo" condiviso, finalizzato a tale promozione. In generale i social media, sfruttando tecnologie del "web 2.0", incoraggiano la partecipazione attiva dei vari utenti, che versano il loro "obolo" in uno "spazio informativo". Il loro successo, in questo senso, è straordinario (si pensi a Flickr, YouTube, Vimeo, MySpace e Pandora, tutti orientati a contenuti di tipo multimediale e musicale, o a YahooAnswer, improntato allo scambio di opinioni, o ancora a Wikipedia, finalizzato alla condivisione di conoscenze individuali). Va comunque rilevata l'assenza, al momento, di uno "spazio informativo" dedicato ai BC&P, che possa essere il luogo d'incontro di esperti e di stakeholder, di associazioni culturali e di singoli cittadini.

STATO ATTUALE

Idea progettuale – Progetto preliminare e studio di fattibilità

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

PRIMA AZIONE A FARSI

Redazione progettazione definitiva

PERIODO DI REALIZZAZIONE

Progettazione definitiva: mesi 1

Progettazione esecutiva: mesi 2

Realizzazione dell'intervento: 24 mesi

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

Nel progetto si focalizzerà l'attenzione su tutte le categorie di BC comprese nel Codice dei Beni culturali e del Paesaggio (D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii.) e su BC&P non espressamente compresi nel suddetto codice, ma che saranno valutati come meritevoli di interesse.

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

Progettazione definitiva ed esecutiva: euro 200.000,00

1° anno: euro 7.000.000,00

2° anno: euro 8.000.000,00

FONTI DI FINANZIAMENTO

LOCALIZZAZIONE

Territorio della Provincia di Taranto

TIPOLOGIA INTERVENTO

Areale

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

La proposta progettuale intende rappresentare un rilevante contributo rispetto ad una situazione di sostanziale stasi della ricerca e della creazione di nuove attività imprenditoriali. Questa finalità è costitutiva all'idea stessa del progetto I-Habitat nella sua dimensione di ricerca industriale fortemente orientata alla capacità di generare valore economico già a partire dalla fase di sperimentazione.

In quest'ottica tre sono gli ambiti strategici che il progetto prevede di coprire: 1) rapporto università/imprese come sistemico collegamento tra sistema dell'istruzione superiore e mercato del lavoro anche in virtù di un intervento formativo specifico in grado di rafforzare o generare nuova imprenditorialità (preincubazione di spin off di ricerca o start up tecnologiche); 2) acquisizione del prodotto tecnologico da parte della Provincia di Taranto come viatico ad una successiva ipotesi di commercializzazione su scala regionale, nazionale e internazionale con benchmarking di analoghe esperienze relative alla gestione dei patrimoni culturali; 3) gestione del sistema di offerta turistico culturale per il quale si ipotizza la possibilità di ricavi diretti generati dai flussi turistici e dai residenti a regime. Per la stima dei ricavi generati dalla fruizione da parte dei residenti e dei turisti dei patrimoni culturali si procederà alla stima del bacino dei residenti nella provincia di Taranto (fonte Istat); alla stima del bacino della popolazione residente entro 100 km di distanza in auto da Taranto (fonte Istat); alla stima dei flussi turistici sulla regione Puglia (dati 2011); alla stima del numero dei visitatori delle emergenze culturali che saranno coinvolte dal progetto.

Il modello a cui ci si richiama è quello della open innovation e dell'innovazione incrementale, in grado di promuovere la costituzione di filiere territoriali di cui facciano parte anche i fornitori, i servizi e i gestori commerciali in virtù di efficienti circuiti di trasferimento dell'offerta di conoscenza alla domanda territoriale; all'interno di questa categoria, si punterà – per accelerare i circuiti virtuosi – su nuove figure imprenditoriali (che si avvarranno di un articolato progetto formativo orientato ad un forte coinvolgimento del territorio), che potremmo definire "facilitatori", in grado di raccogliere potenziali istanze imprenditoriali intorno all'obiettivo di "creare impresa e fare rete" per essere più competitive, accompagnandone i percorsi di sviluppo tecnologico e culturale.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Smart Education

Smart Mobility

IMPATTO AMBIENTALE

N/A

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

Il progetto, oltre a creare innovazione tecnologica e di processo, mira a realizzare un'innovazione nel prodotto "capitale umano" che si sostanzia in nuovi profili professionali che integrano raffinate competenze:



- ◆ di ricerca per individuare i BC&P in grado di rappresentare in modo significativo la memoria storica del territorio;
- ◆ informatiche relative alla digitalizzazione, memorizzazione e indicizzazione, e fruizione di BC&P anche nel nuovo contesto delle tecnologie di social computing;
- ◆ di progettazione in grado di far evolvere oggetti fisici passivi in OI2 e trasformare luoghi fisici in luoghi ibridi quali composizione organizzata di OI2.
- ◆ marketing esperienziale (experiential marketing) per "penetrare" la sfera emozionale e creativa dei fruitori dei BC&P e incentivare l'instaurazione di rapporti di collaborazione lungo la filiera del turismo culturale;
- ◆ marketing territoriale finalizzato alla valorizzazione delle caratteristiche socio-economico-ambientali di un territorio, che compete su scala globale, e alla stimolazione e incentivazione di iniziative imprenditoriali e investimenti.
- ◆ Legislazione dei beni culturali

Questi profili professionali, tanto unici quanto essenziali per il territorio, saranno il risultato, da un lato, di attività di affiancamento di assegnisti e dottorandi ai docenti coinvolti in prima linea nel progetto, dall'altro di attività formative specifiche orientate a membri del team di progetto, operatori culturali, stakeholder, insegnanti e soci di associazioni culturali, con l'obiettivo di potenziare competenze complementari a quelle di cui si dispone.

Il target principale nella creazione di competenze eccellenti resta quello dei "native digital", cioè quella fascia della popolazione nata dal 1980 in poi che è cresciuta in un contesto pervaso da tecnologie digitali, solita ad agire in "multi-tasking", utilizzatrice di Internet e strumenti di social networking e di mobile computing.

Oltre ai "native digital", un secondo target di riferimento è rappresentato da coloro che già eventualmente operano nel mondo del lavoro e che hanno comunque un interesse a condurre marketing territoriale mediante tecnologie ICT.

Attraverso le attività formative già finanziate realizzate nell'ambito del Polo Scientifico e tecnologico "Magna Grecia", potranno altresì crearsi le possibili sinergie sul versante culturale/ambientale. L'obiettivo del presente progetto formativo è infatti di creare nuove figure professionali direttamente collegate ai risultati della presente attività di ricerca e sperimentazione e complementari rispetto ai profili tecnico/scientifici/manageriali previsti nell'ambito del progetto di potenziamento del Polo Magna Grecia

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

È noto che il patrimonio dei BC&P, oltre ad avere un valore culturale e identitario per un territorio, ha un grande valore economico, non solo diretto (per esempio, il biglietto del museo) ma anche (e soprattutto) per l'indotto generato, quali, ad esempio, attività commerciali e imprenditoriali legate al turismo, o centri e imprese specializzate nella diagnostica, restauro e conservazione di beni culturali.

Pertanto la fruizione di un BC&P non costituisce solo un'occasione per conoscere e approfondire, ma diventa un'occasione per lo sviluppo di attività economiche. Mediante lo "sfruttamento" dei suoi BC&P, è possibile promuovere la crescita socio-economica di un territorio, soprattutto del suo settore turistico. Un'indagine del 2008 condotta da Confcultura e Federturismo mostra che il turismo contribuisce al 10,5 del PIL dell'Italia, e altri studi condotti dal Centro Internazionale di Studi sull'Economia Turistica dell'Università di Venezia hanno dimostrato che il 30% del fatturato derivante dall'insieme delle attività legate al turismo può essere ricondotto al turismo culturale. Quindi il quadro

generale è quello di una percentuale rilevante del PIL italiano (ben più dello 1,3% stimato per il settore tessile) derivante da forme di turismo che sono incentrate sulla valorizzazione di BC&P.

Se in una fase di start-up i contenuti verranno organizzati e immessi principalmente dai ricercatori che parteciperanno al progetto, in una fase di regime si mira al coinvolgimento di tutte le parti potenzialmente interessate, dal singolo cittadino di un territorio, alle associazioni culturali, ai licei artistici e alle scuole in generale. Le sfide del progetto sono sostanzialmente due:

- 1) sociale: la capacità di coinvolgere una massa critica di soggetti motivati allo sviluppo dello "spazio informativo" sui BC&P di un territorio, "obolo" informativo da condividere. L'obolo consisterà di foto 2D e 3D, brani letterari, registrazioni audio, filmati, etc., tutti associabili a BC&P del territorio, che verranno vagliati da esperti, organizzati e successivamente pubblicati.
- 2) tecnologica: la capacità di dare adeguate risposte, basate sulle più evolute tecnologie ICT, ai diversi problemi che ostacolano sia l'erogazione dell'obolo informativo sia la loro organizzazione, ricerca e fruizione

Il successo del progetto si valuterà sostanzialmente rispetto a queste due sfide, che se vinte, possono aprire scenari economici significativi, quali:

- 3) sostenibilità a medio termine della soluzione progettuale di Smart Community. Si ritiene, infatti, che la reale criticità non sia nelle economie della manutenzione della piattaforma ICT che si andrà a realizzare, ma soprattutto nella raccolta e organizzazione di una grande quantità di contenuti, anche multimediali, relativi ai molteplici BC&P del territorio. Queste attività non sono sopportabile dai soli esperti e/o studiosi operanti nelle strutture di ricerca, ma devono essere distribuite fra tutte le parti interessate.
- 4) Creazione di nuove imprese nel segmento del turismo culturale. Si ritiene che l'analisi di annotazioni e di dati relativi agli utenti dell'applicazione per smartphone possa aiutare a scoprire nuovi percorsi o mete turistiche da potenziare o nuovi servizi da erogare. Il turista, infatti, garantisce la trasformazione della valorizzazione di beni culturali in rilancio e sviluppo dell'economia turistica locale.



INDICATORI DI AVANZAMENTO

REALIZZAZIONE E GESTIONE

I risultati che si prevede di conseguire nel medio lungo periodo sono la costituzione di due imprese miste pubblico/privato (spin off) tra le università coinvolte dal progetto e gli Enti territoriali della Provincia di Taranto indirizzate alla ricerca tecnologica nel campo della tutela, restauro e valorizzazione dei Beni Culturali e alla gestione del sistema di offerta turistico culturale. A partire dalle considerazioni sopraesposte che saranno più ampiamente dettagliate in sede di progettazione esecutiva le due imprese nella fase di start up e nelle fasi di consolidamento, 3 anni, potranno avvalersi per la parte ricerca industriale del supporto delle università e delle aziende partner del progetto in ordine alla partecipazione a commesse nazionali ed europee e per la parte gestionale ad uno specifico contratto con la Provincia di Taranto (sul modello dei servizi aggiuntivi) in aggio. I ricavi saranno calcolati a partire dalle stime prudenziali, indicate al punto 3 del primo capoverso, relative alla spesa procapite comprensiva di:

- ◆ acquisto dei biglietti attraverso il portale;
- ◆ acquisto delle card per l'intera filiera di offerta turistico culturale;
- ◆ acquisto di servizi di accompagnamento alla fruizione (visite guidate);
- ◆ acquisto di prodotti editoriali in digitale (e book);
- ◆ merchandising online;
- ◆ gestione dei diritti d'uso degli archivi digitali.

Il business plan sarà dettagliato in sede di progettazione esecutiva.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Il mercato di riferimento di tale sistema è costituito dalle Amministrazioni Comunali, anche quelle più piccole eventualmente organizzate in comunità, ma anche enti e associazioni territoriali.



DENOMINAZIONE INTERVENTO

LOGIN – Piattaforma per la logistica integrata

ASSE D'INTERVENTO

Sviluppo logistico

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Smart City

Diversificazione produttiva, Infrastrutture, ICT

FATTIBILITÀ

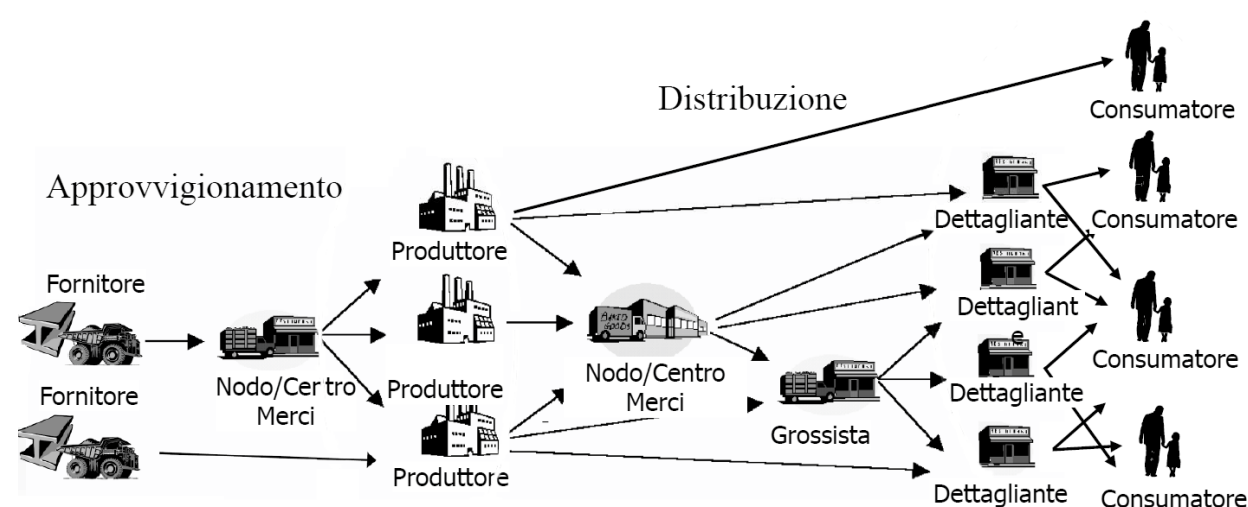
Alta

CLASSIFICAZIONE

Immateriale

CONTENUTO TECNICO

Il progetto LOGIN intende sviluppare un sistema che intervenga nei processi industriali specifici di diverse filiere armonizzando i processi delle singole unità produttive dall'acquisizione delle materie prime, alla movimentazione del prodotto sino alla consegna al cliente. Si evidenzia che nel programma si fa una distinzione netta tra “merce movimentata” e “prodotto”, infatti il primo è il risultato dei processi di produzione, il secondo è l'insieme delle merci con tutte le componenti immateriali prodotte dai servizi a valore aggiunto che enfatizzano il brand “Made in Italy”. I servizi a valore aggiunto sono prodotti sia dalle soluzioni di logistica previste in questo programma sia dai processi di produzione con cui queste soluzioni interagiscono.



La focalizzazione logistica di questo programma riguarda sia i flussi fisici sia i flussi delle informazioni (ordini, fatture, collocazione dei dati sul mercato...). E' un salto notevole rispetto all'attuale situazione per via della relazione sistematica che si instaura tra il flusso fisico e quello delle informazioni. Il sistema prototipo a cui mira il programma e il relativo trasferimento nei processi di business delle

imprese che parteciperanno al programma, ha l'obiettivo generale di far precedere ed accompagnare il flusso fisico del materiale dallo scambio delle informazioni, affinché siano pianificabili adeguatamente tutte le attività necessarie allo spostamento dei materiali. La logistica, quindi, viene intesa quale attività di coordinamento e sincronizzazione tra il processo di spostamento reale e quello virtuale.

Gli ambiti progettuali che il programma intende affrontare sono:

- ☐ La realizzazione di piattaforme informatiche per la gestione dei flussi logistici che consentano di gestire in tempi reali i percorsi paralleli dei flussi materiali con gli immateriali, di cui sopra.
- ☐ L'adozione di soluzioni di cooperazione capaci di far convivere aziende concorrenti ed operatori di logistica. La cooperazione è intesa tra imprese, essenzialmente, micro, piccole e medie appartenenti a settori specifici del Made in Italy. In questo programma di massima sono previste imprese dell'agro alimentare, che diremo “primarie” ed imprese che forniscono servizi utili per la logistica che diremo “complementari”. Queste costituiranno un Digital Business Ecosystem. I grandi operatori di logistica, porti, aeroporti, ferrovie e quant'altri forniscono servizi, anche multimodali, potrebbero essere entità esterne con cui le imprese avranno relazioni per poterne acquistare ed utilizzare i servizi.
- ☐ L'utilizzazione di sistemi di tecnologie avanzate come l'Advanced Planning & Schedule, i Process Oriented Development complementari alle precedenti, le Radiofrequenze nella gestione dei Trasporti e dei Magazzini.
- ☐ La protezione del Brand Made in Italy attraverso: la qualità delle soluzioni logistiche valutata con tecnologie avanzate di controllo ed assicurazione della qualità; la tracciabilità realizzata, anche questa, con tecnologie avanzate quali RFID.

I risultati attesi sono diversi, ne elenchiamo i più interessanti:

- ☐ Minimizzare i fenomeni di invenduto o di immobilizzo di scorte a causa dei piccoli lotti prodotti da ogni singola azienda o a causa della durata del processo di distribuzione che fa diventare obsoleti i materiali disponibili;
- ☐ Determinare nuove modalità di collaborazione tra fornitori ed utilizzatori dei servizi che consentano una maggiore sistematicità della programmazione e della pianificazione delle consegne.
- ☐ Passare ad una consegna “franco destino” dall'attuale, più frequente, “franco fabbrica”.
- ☐ Costituzione di un HUB esterno alle imprese utilizzatrici che gestisca tutte le tecnologie innovative che il programma introdurrà nella catena della logistica. Esso sarà organizzato in modo da fornire tutti i servizi specialistici alle imprese dell'ecosistema. Sarà organizzato per acquisire e gestire le competenze specialistiche che ogni impresa singolarmente non può permettersi, in particolare: le competenze per la gestione, l'applicazione e l'amministrazione dei modelli e della piattaforma ICT che costituiscono l'oggetto di studio nonché i risultati del presente programma.

I principali benefici attesi sono:

- ☐ Riduzione dei tempi della catena logistica e puntualità nella consegna;
- ☐ Diminuzione dei costi di logistica.

Il programma prevede:

- ☐ una fase di Ricerca Industriale nella quale sono identificate le innovazioni di processo e di prodotto che devono essere realizzate da LOGIN. Gli elementi distintivi di innovazione in questo programma sono caratterizzati:
- ☐ dalla discontinuità creata nel comportamento delle aziende che partecipano agli ecosistemi di business;
- ☐ da un'accurata pianificazione nella fase di concepimento e progettazione delle tecnologie a supporto del format e della sua organizzazione, in modo che ci siano avanzamenti rilevanti rispetto all'esistente;
- ☐ dalla indagine critica dei risultati ottenuti sia nello sviluppo sperimentale sia nelle innovazioni di processi onde acquisire conoscenza utile per facilitare l'acquisizione delle tecnologie e dei modelli innovativi e per il miglioramento di questi ultimi.
- ☐ Una fase di Sviluppo Sperimentale in cui sono realizzati i prototipi sia delle tecnologie ICT sia dei modelli di comportamento delle imprese che partecipano e sperimentano l'innovazione.
- ☐ Una fase di Innovazione dei Processi e dei Prodotti in cui tutte le imprese interessate al programma acquisiscono le nuove tecnologie, opportunamente migliorate, sulla base della sperimentazione precedente e danno vita all'uso in campo dell'innovazione. Durante questa fase si instaureranno i processi collaterali all'innovazione che consentiranno di monitorare continuamente l'efficacia delle tecnologie e dei modelli.

STATO ATTUALE

In corso realizzazione programma di Ricerca e Sviluppo

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

N/A

PRIMA AZIONE A FARSI

Costituzione Soggetto Industriale

PERIODO DI REALIZZAZIONE

Le attività del progetto hanno avuto inizio il 1 luglio 2012 ed avranno una durata di 36 mesi.

La costituzione del Soggetto Industriale dovrà avvenire entro il 31 dicembre 2013.

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

Il valore complessivo del progetto di ricerca e sviluppo è pari ad Euro 8.319.933, di cui:

- ☐ Euro 4.029.422 quale finanziamento a fondo perduto del MISE a valere sul Programma Industria 2012 – Made in Italy
- ☐ Euro 4.290.511 a carico delle imprese realizzatrici del progetto

I costi di industrializzazione sono presumibilmente pari ad Euro 1.500.000, ripartiti in Euro 1.000.000 nel 2014 ed Euro 500.000 nel 2015.

FONTI DI FINANZIAMENTO

Ministero dello Sviluppo Economico – Programma Industria 2015 – Bando Nuove Tecnologie per il Made in Italy

LOCALIZZAZIONE

Territorio della Regione Puglia

TIPOLOGIA INTERVENTO

Diffuso

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Il territorio della provincia di Taranto esprime eccellenze produttive in diversi comparti dell'agroalimentare, dall'olio di oliva ai latticini, dai vini all'uva da tavola alla, dalla frutta agli ortaggi: proprio sugli ortofrutticoli freschi può vantare anche masse critiche in grado di costituire nuclei di aggregazione a fini logistici. Stesso discorso vale per la filiera delle pesca e della mitilicoltura.

Queste pregiate produzioni stanno subendo inesorabilmente delle cadute produttive legate al decadimento dell'immagine dovuta ai noti eventi di inquinamento ambientale.

La Provincia di Taranto, al fine di tutelare e valorizzare i prodotti agroalimentari del territorio, ha introdotto nel 2009 il marchio "TERRA IONICA – UNICA", nuovo marchio europeo per le eccellenze agroalimentari della provincia di Taranto registrato dall'Ufficio per l'Armonizzazione del Mercato Interno di Alicante (Spagna).

La industrializzazione dei risultati di ricerca e sperimentazione del progetto LOGIN rappresenta un importante veicolo per il rilancio e la valorizzazione del comparto agroalimentare del territorio jonico.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Green Road

Sviluppo turistico

IMPATTO AMBIENTALE

N/A

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

Le attività di ricerca e di sperimentazione consentiranno la creazione di specifiche competenze distintive del capitale umano di eccellenza che si tradurrà sia in termini di crescita scientifica e tecnico-professionale, rispettivamente del personale di ricerca e tecnico operante nel mondo della ricerca e delle imprese, che nella formazione/professionalizzazione di ricercatori a tempo determinato, assegnisti di ricerca, contrattisti, etc. Tale capitale umano acquisirà nel corso del periodo di riferimento notevoli competenze nell'ambito dei temi oggetto della ricerca e della sperimentazione.

La costituzione di un "HUB logistico" virtuale creerà opportunità di lavoro per professionalità ad alta specializzazione.

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Il progetto prevede l'impiego di tecnologie che consentono di rendere più rapida, prevedibile, economica e sicura la logistica di filiera. La rapidità è data dal fatto che la merce è gestita da un unico organismo dalla partenza all'arrivo. Questa caratteristica, oltre ad avere un impatto economico, migliora la soddisfazione dei clienti perché ricevono la merce ordinata più rapidamente rispetto ad

altri canali distributivi concorrenti. Nel caso di merce deperibile, la soddisfazione deriva anche dalla constatazione che la merce pervenuta è sempre in ottimo stato. Infine, nel caso di merce agro alimentare, questa caratteristica consente di spedire la merce ad un grado di maturazione più adeguato alla sua degustazione.

La prevedibilità è data dall'uso avanzato della schedulazione e della pianificazione. Questa caratteristica consente di essere presenti sui mercati di destinazione entro la finestra temporale più opportuna. Per esempio se esiste un evento/manifestazione per un tipo di prodotto che va dal giorno ggx al giorno ggy, la prevedibilità consente di far partire la merce per tempo perché questa arrivi prima di ggx e sia così presente alla manifestazione. Inoltre, se trattasi di manifestazioni relative a merci deperibili, allora è possibile pianificarne l'arrivo in quantità adeguata per ognuno dei giorni nell'intervallo da ggx a ggy. E' evidente, in quest'ultimo caso, quale sia il ritorno in termini di reputazione ed apprezzamento della merce, grazie alla freschezza della stessa.

L'economicità deriva prima di tutto dal fatto che le imprese sono in grado di utilizzare la tecnica del "franco destino" recuperando tutto il valore che normalmente viene lasciato ai distributori quando si utilizza la tecnica "franco distribuzione". In seconda istanza l'economia deriva dalla capacità contrattuale che il Soggetto Industriale di LOGIN ha rispetto a tutti i fornitori, sia interni che esterni allo stesso soggetto. L'economicità generata consente alle imprese di fare una politica di prezzo più elastica e, quindi, di essere maggiormente competitive. Inoltre, la maggiore economicità consente maggiori margini che possono ricadere, anche se parzialmente, sugli investimenti in innovazione che, a sua volta, rafforza la capacità di competizione delle imprese.

La garanzia di qualità del materiale spedito è certificata grazie alla tracciabilità e rintracciabilità che consentono di registrarne tutta la storia dalla nascita al suo consumo. Questo consente di garantire da un lato l'originalità del prodotto e, dall'altro, la costituzione di barriere alla contraffazione, con la positiva conseguenza di recuperare il mercato che attualmente viene occupato dalla contraffazione.

Tutte queste caratteristiche costituiscono le componenti di una forte connotazione di prodotti che possono essere identificati con il marchio "Made in Taranto".

Il programma vede coinvolte prioritariamente le imprese del settore agroalimentare, tuttavia le innovazioni e le tecnologie che saranno sperimentate ed i prototipi che saranno messi a punto sono applicabili in tutti i settori produttivi che si poggiano sulla logistica.

INDICATORI DI AVANZAMENTO

REALIZZAZIONE E GESTIONE

In parallelo al progetto di ricerca si intende industrializzare i risultati di ricerca ed i prototipi che lo stesso processo di ricerca produce. Questo al fine di ridurre i tempi di rientro dell'investimento che i partecipanti al processo dovranno fare.

L'industrializzazione sarà compito di un Soggetto Industriale che è da definire sia nella composizione sia nella configurazione giuridica. Potranno far parte di questo soggetto i partner del progetto di ricerca e imprese che pur non essendo partner del progetto ritengano utile investire nella industrializzazione, nonché le pubbliche amministrazioni locali.

Il ruolo della pubblica amministrazione locale riveste particolare rilevanza per le seguenti motivazioni:

- a) Capacità di raccolta e gestione di dati ed informazioni per la governance del territorio, dei marchi di tutela e della rete logistica;
- c. Integrazione dei sottosistemi informativi con le piattaforme logistiche insistenti sul territorio.

L'investimento necessario per la industrializzazione si può valutare in €1.500.000,00, allo stato attuale di conoscenza del progetto.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Enti locali, Imprese.

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Network e valorizzazione Aree Insediamenti Produttivi



ASSE D'INTERVENTO

Sviluppo logistico

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Smart City

Diversificazione produttiva, Infrastrutture, ICT

FATTIBILITÀ

Alta

CLASSIFICAZIONE

Immateriale / Materiale

CONTENUTO TECNICO

Confindustria Taranto si è già dotata di uno studio di fattibilità scaturito dalla volontà di avviare una cooperazione operativa tra l'Associazione e le istituzioni pubbliche di governo del territorio, finalizzata allo sviluppo sociale ed economico in un contesto di pressante necessità di sinergie attive per la gestione del cambiamento in atto. Tale elaborato offre la possibilità di valutare e verificare se le aspettative del territorio sono coerenti con le condizioni operative della creazione di un progetto di networking e valorizzazione delle aree per insediamenti produttivi e dei suoi strumenti operativi di azione, partendo dalle esperienze già consolidate, insieme ad un puntuale studio sull'attrattività del territorio ed una verifica sulle condizioni minime di accessibilità, mobilità e dotazione delle infrastrutture.

Obiettivo generale dello studio è quindi la valutazione concreta delle condizioni di tale aspirazione territoriale sia in termini di prospettive di mercato interno ed esterno che in termini di infrastrutturazione materiale e immateriale.

Negli ultimi anni è emersa con crescente evidenza una tendenza dell'economia verso in processo di globalizzazione: le frontiere non rappresentano più barriere alla diffusione di beni e servizi, di modalità di produzione e di gusti di consumatori. L'organizzazione spaziale della produzione avviene su scala internazionale, globale, attraverso intensi scambi di informazioni, merci, servizi, know-how, e attraverso un controllo sul mercato che oltrepassa le frontiere nazionali. L'impatto di questo processo di internazionalizzazione sulla competitività dei sistemi locali è rilevante in termini di definizione dei nuovi assetti territoriali e dei nuovi strumenti per il raggiungimento di vantaggi competitivi, che si giocano sulla capacità delle aree di insediamento di generare ed attrarre risorse produttive, e di mettere in moto un circolo virtuoso di sviluppo domanda/offerta.

Il processo di integrazione dell'economia locale nel contesto della globalizzazione crea una duplice pressione sulle politiche di strategia territoriale:

- ◆ la necessità di definire in modo sempre più evidente le specificità locali, le vocazioni industriali dell'area, da giocare quali assets strategici nel mercato mondiale, dalle quali dipende la competitività dei sistemi locali nel lungo periodo;
- ◆ la necessità di integrazione fra le aree locali, sedi di conoscenze complementari, attraverso forti cooperazioni e accordi strategici per il raggiungimento di economie di scale e di assets

complementari.

Questi due aspetti diventano gli elementi strategici sui quali si gioca il vantaggio comparato di sistemi locali, una doppia sfida da cogliere e da gestire: i sistemi locali, siano esse regioni, province o associazioni di comuni, che sanno rispondere al meglio sui due fronti, sono le aree che riescono a conquistarsi un ruolo strategico nel processo di globalizzazione.

L'importanza di creare una rete, un network, fra aree omogenee e confinanti, pur se appartenenti a territori amministrativamente separati, consiste nel realizzare servizi alle imprese e alle persone, infrastrutture di trasporto e di comunicazione, sviluppare processi di sinergia, scambi di conoscenze, di pratiche innovative, di idee e di stimoli all'attività di impresa.

Questi assets immateriali si traducono velocemente in una maggiore attrattività dell'area e, se sfruttati dall'impresa già insediata, in una maggiore produttività, ampliamento di mercati e capacità di innovazione delle imprese localizzate sul territorio.

L'obiettivo tracciato richiede la capacità di massimizzare l'utilizzo della rete di cooperazione, ma impone anche una visione lungimirante nel convogliare investimenti pubblici e privati per il rafforzamento delle reti materiali e immateriali di comunicazione e di trasporto a sostegno del processo di integrazione.

Le strategie di competitività dei sistemi locali devono muoversi intorno a questa sfida, abbandonando l'ottica localistica che ha finora caratterizzato le politiche locali per assumere una visione dinamica, integrata e "a rete", necessaria per affrontare le sfide dello scenario attuale e futuro.

Lo studio ha conseguito l'obiettivo di strutturare una azione di marketing territoriale applicata al territorio di riferimento replicabile ad un territorio più vasto.



Lo studio di fattibilità, attraverso metodologie ed azioni di audit e di messa in evidenza delle risorse, condizioni ed opportunità di area, e sulla base di tali risorse, condizioni ed opportunità, ha analizzato, strutturato e descritto una azione di marketing territoriale applicata al territorio di riferimento, ha indagato quale può essere il suo ruolo e contributo all'interno delle politiche di sviluppo ed individuato un possibile strumento di governance di tale azione che sia in grado di mettere in rete e rendere fruibili risorse, opportunità, attori e completato da un modello di catalogo delle opportunità insediative.

La proposta è quella di procedere alla realizzazione esecutiva dei risultati dello studio di fattibilità, al fine di valorizzare i fattori territorialmente localizzati che incidono sulla competitività delle imprese

(capitale umano, logistica, istituzioni, governance, infrastrutture, ecc.) e sostenere il sistema produttivo mediante interventi su sistemi, filiere e distretti produttivi presenti nei contesti territoriali, favorendo aggregazioni, consorzi e processi di cooperazione.

Gli obiettivi generali dell'intervento proposto si possono così sintetizzare:

- ☐ Dotare il territorio di strumenti per l'attuazione di politiche per lo sviluppo, quale una Piattaforma infotelematica di Marketing Territoriale e di strumenti ed organizzazioni specifiche di promozione, comunicazione e supporto agli insediamenti produttivi.
- ☐ Analisi metodologica ed operativa di "place auditing" e proposizione del sistema di infrastrutture materiali ed immateriali esistenti ed in divenire sul territorio di riferimento
- ☐ Applicazione delle metodologie analizzate al territorio della Provincia di Taranto, mediante azioni di:
 - ◆ creazione e consolidamento del network fra attori sul territorio;
 - ◆ costituzione di un'Agenzia di sviluppo;
 - ◆ definizione di un piano pluriennale di attuazione;
 - ◆ definizione di un "sistema del territorio" rivolto sia verso potenziali investitori che per migliorare i fattori competitivi del sistema produttivo locale.
- ☐ Realizzazione di un sistema di Marketing Territoriali mediante la costruzione di strumenti di comunicazione e di informazione, creazione di marchio d'area, catalogo delle opportunità di localizzazione, attrazione degli investimenti.

STATO ATTUALE

Studio di fattibilità

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

N/A

PRIMA AZIONE A FARSI

Costituzione Agenzia di Sviluppo

PERIODO DI REALIZZAZIONE

Redazione Progetto esecutivo: 3 mesi.

Realizzazione dell'intervento: 24 mesi.

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

Progettazione esecutiva: euro 100.000

Realizzazione: Euro 1.000.000

FONTI DI FINANZIAMENTO

LOCALIZZAZIONE

Territorio della Provincia di Taranto

TIPOLOGIA INTERVENTO

Areale

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Lo sviluppo dei mezzi di comunicazione e di trasporto, i mutamenti negli assetti istituzionali e la crescente integrazione dell'economia mondiale, i consistenti processi di sviluppo internazionale delle imprese, la liberalizzazione degli scambi e la diffusione della tecnologia, delle informazioni e delle conoscenze sono alla base dei più complessi scenari competitivi che hanno come nuovi attori i sistemi territoriali.

Il sistema territoriale provinciale e urbano, nel contesto della Smart Area, deve assumere un peso sempre più crescente nella determinazione dello sviluppo economico dell'area di competenza amministrativa.

Il governo della "Smart Area" si trova a dover svolgere nuovi ruoli e rispondere a nuovi compiti e bisogni:

- ◆ sviluppare capacità di pianificazione strategica e di posizionamento competitivo;
- ◆ competere per l'acquisizione di risorse e finanziamenti messi a disposizione da parte di entità pubbliche e internazionali (UE) per la realizzazione di progetti o lo sviluppo di servizi;
- ◆ eliminare sprechi, disservizi e carenze ed improntare l'azione pubblica a criteri di economicità;
- ◆ soddisfare i bisogni delle imprese, "clienti" sempre più esigenti e pronti a spostarsi e insediarsi presso territori più ricchi di risorse e convenienze localizzative.

Al fine di rispondere a queste sfide si afferma il cosiddetto New Public Management: nelle amministrazioni pubbliche, al modello organizzativo e gestionale tradizionale di tipo burocratico - giuridico subentra quello economico - aziendale.

Il marketing e altri strumenti mutuati dal management aziendale trovano applicazione nelle organizzazioni pubbliche e nella gestione di beni e servizi pubblici, quindi anche nel territorio, il cui governo richiede un crescente orientamento al mercato e al cliente.

Fattore fondamentale del cambiamento culturale e tecnologico in atto è la dematerializzazione dei fattori su cui si fondano i vantaggi comparati delle aree territoriali; nell'economia della globalizzazione le potenzialità e le prospettive di sviluppo di un sistema economico - territoriale dipendono in misura sempre più decisiva da beni immateriali liberi e mobili, quali l'informazione, la conoscenza, il sistema delle relazioni a rete.

La conoscenza, in particolare, rappresenta da sempre il detonatore dell'innovazione e dello sviluppo economico e, grazie ad essa, le economie industrializzate hanno saputo far crescere la capacità di generare nuova ricchezza.

La competizione riguarda sempre più il confronto tra sistemi, e pertanto centralità del territorio come fattore determinante nella competizione, piuttosto che tra singole aziende.

La sola impresa non è e non potrebbe essere competitiva in virtù delle sole risorse interne di cui dispone; la sua forza, al contrario, dipende principalmente dall'appartenenza ad un sistema di attori, asset, conoscenze, relazioni che insistono e si sviluppano in un determinato territorio.

Stiamo passando da una economia del mercato ad una economia delle reti: la prima basata sullo scambio di proprietà e sull'accumulazione di capitale fisico; la seconda incentrata sull'accesso a servizi e conoscenze e sulla costruzione di capitale relazionale.

Molte di queste relazioni per un'impresa si strutturano sulle reti brevi e sulla prossimità fisica all'interno di un sistema territoriale circoscritto; si pensi ad esempio all'utilizzo di risorse comuni e alla

ripartizione di costi con aziende simili, alla gestione in outsourcing di porzioni della catena del valore, a collaborazioni con centri di ricerca e poli universitari, alle opportunità legate al sistema creditizio locale e alle risorse finanziarie pubbliche allocate per lo sviluppo dell'area, all'accesso al capitale sociale radicato all'interno dei contesti locali.

Il capitale sociale consiste in quel patrimonio di conoscenze e competenze collettive, linguaggi comuni, reti informali, regole e valori sociali, competenze personali e procedure operative, pratiche storicamente consolidate che risultano incorporate nei sistemi territoriali.

Questo insieme di informazioni informali e orali è spesso alla base dei processi innovativi in termini di opportunità di mercato e di possibilità tecnologiche.

Nei contesti locali, pertanto, attraverso la presenza di specifici capitali sociali avviene la produzione e condivisione di altrettanto specifiche e non trasferibili forme di conoscenza.

In questa prospettiva il territorio, da mero "contenitore" di fenomeni produttivi, diviene un "accumulatore di conoscenze" improducibili altrove e di cui possono beneficiare solo coloro che si localizzano e si integrano al suo interno.

Quindi, in uno scenario in cui la competizione diviene reticolare, relazionale e sistemica, per le imprese la scelta localizzativa in un territorio idoneo diventa necessaria quanto strategica per la costruzione di vantaggi competitivi.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Green Road

Sviluppo turistico

IMPATTO AMBIENTALE

N/A

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

La creazione dell'Agenzia di Sviluppo consentirà lo sviluppo di specifiche competenze distintive del capitale umano di eccellenza che si tradurrà in termini di crescita tecnico-professionale, rispettivamente del personale dislocato presso la Pubblica Amministrazione che di quello operante nel mondo delle imprese, oltre che nella formazione/professionalizzazione di ricercatori a tempo determinato, assegnisti di ricerca, contrattisti, etc. Tale capitale umano acquisirà nel corso del periodo di riferimento notevoli competenze nell'ambito dei temi oggetto della realizzazione del progetto.

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Nella sfida del mercato globale, all'interno del quale la partita della localizzazione degli investimenti rappresenta un fattore di rilevanza centrale, il posizionamento verso l'alto di aree caratterizzate da economie post-industriali richiede la ricerca e l'attivazione di elementi qualificanti da rappresentare per gli investitori il plus per il mercato.

L'omogeneità della normativa sovranazionale, sia in termini di Regolamenti che di Direttive, rende il contesto europeo, almeno sotto il profilo degli incentivi finanziari, dell'accesso alla formazione professionale, della normativa ambientale, della certificazione, un ambito ormai standardizzato soggiacente, cioè, a regole uguali per tutti, fermi restando i diversi livelli di aiuto pubblico allo sviluppo previsti dall'appartenenza o meno alle cosiddette aree-Obiettivo.

Anche i livelli di specializzazione, qualificazione e costo del personale, seppur misurabili in termini di una certa diversificazione, giocano un ruolo del tutto marginale nella decisione della localizzazione dell'investimento.

La discriminazione nella selezione di un territorio può al contrario, essere rappresentata, a determinate condizioni, da elementi di dinamicità, innovazione e appeal di cui le aree di attrazione si devono dotare al di fuori degli strumenti classici.

Tali elementi sono riscontrabili in un classico modello "a rete", in un contesto territoriale che mette a fattor comune le aree di insediamento industriale su scala sovracomunale insieme a innovativi strumenti di gestione.

Gli strumenti innovativi che un territorio che fa parte di una "rete" di aree di insediamento produttivo può mettere a disposizione dell'investitore possono risultare determinanti nella selezione dell'area di investimento, e sono rivolti alle seguenti azioni:

- attivazione di un interlocutore unico con riferimento alle procedure insediative, autorizzative e di accesso agli strumenti di sostegno alle attività produttive;
- coinvolgimento negli investimenti di centri di ricerca pubblica e privata per accompagnare l'innovazione di processo/prodotto;
- definizione di "pacchetti agevolativi" nel quadro della normativa vigente attraverso il coinvolgimento delle banche ed altri soggetti finanziari.

La certezza dell'interlocutore, la rapidità e semplificazione dei processi amministrativi, la contestualizzazione dell'investimento in un ambiente "friendly", la disponibilità di risorse professionali adeguate, la possibilità di accesso a strumenti finanziari di tipo innovativo e "tailor made", sono elementi che, a fronte della decisione di investire in un nuovo territorio, possono generare una naturale propensione verso una particolare area geografica.

L'azione di Networking delle aree di sviluppo industriale ha dunque come obiettivo, oltre all'offerta di aree attrezzate, la predisposizione di prodotti e servizi reali agli investimenti che si concretizza attraverso tre linee di operatività: **velocità, innovazione, finanza**.

- Velocità:** unico interlocutore dell'investitore per il problem-solving nella fase localizzativa, strutturato sulla base di elevate competenze presso un'Agenzia di Sviluppo territoriale e di antenne comunali dirette a valorizzarne le competenze.

L'Agenzia di Sviluppo assume il ruolo di interlocutore unico con riferimento alle procedure insediative, autorizzative e di accesso agli strumenti di sostegno alle attività produttive.

Nel contesto della linea operativa e dell'Agenzia di Sviluppo territoriale si affianca il modello di Sportello Unico destinato ad operare in tutta l'area di insediamento produttivo.

- Innovazione:** attivazione di sistemi in grado di accompagnare nel concreto il sistema delle imprese nella gestione del cambiamento attraverso la ricerca applicata, il trasferimento tecnologico, la formazione, nonché lo studio, sviluppo e prototipizzazione di nuove soluzioni, prodotti, processi e metodologie produttive e gestionali.

Nel contesto della linea operativa e dell'azione dell'Agenzia di Sviluppo territoriale la predisposizione di una banca dati di talenti locali (da utilizzare con borse di studio o assegni di ricerca) da affiancare agli investitori in alta tecnologia o in progetti di investimento innovativi ad alto impatto occupazionale per periodi coincidenti con la fase di start-up dell'investimento può essere un elemento strategico di rafforzamento dell'attrattività.

Le azioni, da realizzare attraverso un sistema di convenzioni con le Università del territorio, comprendono la predisposizione di un data base dei ricercatori selezionati per filiere specifiche che abbiano dichiarato l'interesse al coinvolgimento in progetti di ricerca mirati, il matching attraverso l'Agenzia di Sviluppo con gli skills richiesti dagli investitori, l'attivazione degli assegni di ricerca a supporto dell'investimento.

- Finanza:** prodotti finanziari innovativi diretti alla creazione di veri e propri "ammortizzatori temporali" delle tempistiche e degli iter procedurali normalmente richiesti dalle normative

nazionali e comunitarie.

Nel contesto della linea operativa e dell'azione dell'Agenzia di Sviluppo territoriale la predisposizione di opportuni accordi ad hoc con istituti bancari e finanziari specializzati nell'istruttoria di pratiche di finanziamento è un ulteriore elemento strategico.

L'Agenzia di Sviluppo metterà a disposizione un team di risorse professionali altamente qualificate con esperienza specifica nel settore delle agevolazioni finanziarie, al fine di supportare l'elaborazione di domande di finanziamento da parte dei soggetti investitori.

INDICATORI DI AVANZAMENTO

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Agenzia di sviluppo territoriale, composta dalle Amministrazioni Comunali, Provincia, Camera di Commercio.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Enti locali.



GENNAIO 2013

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Promozione e valorizzazione del sistema turistico

ASSE D'INTERVENTO

Sviluppo turistico

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Green Road

Diversificazione produttiva, Infrastrutture, ICT

FATTIBILITÀ

Alta

CLASSIFICAZIONE

Immateriale

CONTENUTO TECNICO

La proposta progettuale consiste nella messa in rete, con una completa classificazione e rappresentazione multimediale, degli assetti di tipo turistico, ambientale e culturale degli operatori turistici della Provincia Jonica utilizzando una completa infrastruttura info-telematica, in grado di:

- ◆ erogare servizi di assistenza continua al turista ed al fruitore dei beni ambientali e culturali
- ◆ costituire la base necessaria per una più efficace e moderna attività di promozione e vendita dei singoli beni turistico-ambientali dell'area e del sistema nel suo complesso.

Il raggiungimento di questi obiettivi si sostanzia con la realizzazione di un sistema interattivo, multimediale, aperto nel quale le informazioni sono univocamente archiviate ma contemporaneamente fruibili in diverse modalità di delivery, da una qualsiasi postazione collegata alla Rete Internet, anche di tipo "Smartphone" o iPad, e su diverse piattaforme tecnologiche.

Risulta altresì necessario costituire un soggetto intermediario che sia capace di:

- ◆ creare contenuti multimediali catalogando e indicizzando i beni e i servizi oggetto dell'offerta turistica del territorio
- ◆ gestire il carattere variabile e dinamico intrinseco di tali attività svolgendo azione di promozione ed animazione del Sistema verso gli utenti finali da un lato e verso gli operatori turistici dall'altro, questi ultimi in particolare spesso lontani, per diverse ragioni sia di natura culturale che di disponibilità economica ma spesso anche per semplice "non conoscenza" dalle nuove opportunità di promozione e vendita immateriale di beni e servizi
- ◆ generare valore aggiunto con il Sistema attraverso la vendita dei suoi servizi e producendo conseguentemente una ricaduta economica sulla società

Al centro della proposta progettuale c'è quindi la realizzazione di un archivio multimediale con una pluralità di modalità di delivery, capace di offrire in abbinamento una serie di servizi di assistenza al "navigatore". All'archivio e ai servizi sarà possibile accedere da PC e da un qualsiasi terminale PDA (Palmare, Smart Phone) in grado di instaurare una connessione ad Internet. In dettaglio sarà possibile:

- ◆ fruire di servizi di tipo informativo specialistico e personalizzato sulla base delle preferenze segnalate dall'utente;

- ◆ fruire di servizi a maggior valore aggiunto, basati sulla localizzazione dell'utente rispetto ad un potenziale itinerario od attrattore di interesse e tali da rappresentare una guida turistica tecnologicamente avanzata e con i necessari maggiori dettagli che non possono offrire i "navigatori" attualmente disponibili;
- ◆ per particolari tipologie di servizi pubblici e privati, prenotare on-line.



STATO ATTUALE

Studio di fattibilità

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

N/A

PRIMA AZIONE A FARSI

Progetto esecutivo

PERIODO DI REALIZZAZIONE

Redazione Progetto esecutivo: 1 mesi.

Realizzazione dell'intervento: 12 mesi.

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

Progettazione esecutiva: euro 100.000

Realizzazione: Euro 500.000

FONTI DI FINANZIAMENTO

LOCALIZZAZIONE

Territorio della Provincia di Taranto

TIPOLOGIA INTERVENTO

Areale

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Oggigiorno la produzione turistica si realizza in modo trasversale, con la compartecipazione di numerosi operatori pubblici e privati, anche molto disomogenei tra di loro, che cercano di soddisfare la domanda turistica offrendo servizi differenti (alloggio, trasporti, ristorazione, intrattenimento, servizi di intermediazione, etc.) eppure complementari:

- L'operatore pubblico (organizzazioni locali, regionali, nazionali e sovranazionali) supporta l'andamento dell'industria turistica in molti modi: gestendo le attività di promozione, di informazione ai turisti, di animazione del territorio (con l'organizzazione di eventi e manifestazioni), ma anche garantendo la valorizzazione e la salvaguardia del patrimonio artistico, storico, culturale e naturale, o favorendo gli investimenti nella realizzazione di strutture e infrastrutture (strutture ricettive, infrastrutture di trasporto, etc.) che accrescono il potenziale di fruizione turistica di una determinata area o facilitano l'accesso alla stessa da parte dei turisti.
- L'operatore privato vende servizi turistici diretti (trasporti, ricettività alberghiera, ristorazione, ricettività extra-alberghiera, ristorazione, holiday-makers, etc.) ed indiretti (fornitori di servizi finanziari, assicurativi, informativi, etc.)

Ciascun operatore (pubblico o privato) realizza un proprio specifico output (prodotto o servizio) eppure il consumatore, che è l'elemento centrale del sistema, percepisce l'insieme dei servizi turistici come un tutt'uno. In tal senso il prodotto turistico si definisce "globale", perché è composto da un insieme di fattori di attrattiva verso cui, sulla base delle proprie condizioni socio-economiche, delle sue motivazioni, della sua cultura, della sua personalità e del suo sistema di valori, il consumatore esprime la propria domanda.

Il sistema turistico è dunque un sistema di tipo complesso – caratterizzato dalla compresenza di un elevato numero di operatori che possono connettersi tra di loro in modo vario e variabile (in una logica di destination management) – e aperto, che vive di interscambio con un ambiente esterno, di cui subisce l'influenza, potendo in qualche modo a sua volta condizionarlo.

Questo sistema complesso infine è sempre di più offerto e venduto attraverso Internet, negli ultimi anni infatti è enormemente cresciuto il numero di persone che organizzano la propria vacanza utilizzando Internet, la Rete però oltre che orientare (spesso determinare) le scelte favorendo un'offerta turistica rispetto ad un'altra in relazione alla modalità con cui questa viene proposta sempre più sta diventando anche lo strumento principe attraverso il quale il servizio turistico viene venduto; rispetto infatti alla totalità dell'e-commerce i servizi turistici (dai voli, alle prenotazioni alberghiere) hanno la percentuale di maggiore crescita.

In questo contesto appare necessario, se non indispensabile, produrre uno sforzo per sistematizzare l'offerta turistica del territorio tarantino nel suo complesso realizzando i pre-requisiti affinché possa

attivarsi la sua promozione e vendita in una maniera più adeguata rispetto al contesto su descritto, alle sempre maggiori esigenze dell'utente finale, e ad uno scenario altamente competitivo di altri "sistemi turistici" nazionali ed internazionali.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Green Road

Sviluppo turistico

IMPATTO AMBIENTALE

N/A

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

La creazione del Soggetto intermedio consentirà lo sviluppo di specifiche competenze distintive del capitale umano di eccellenza che si tradurrà in termini di crescita tecnico-professionale, rispettivamente del personale dislocato presso la Pubblica Amministrazione che di quello operante nel mondo delle imprese, oltre che nella formazione/professionalizzazione di ricercatori a tempo determinato, assegnisti di ricerca, contrattisti, etc. Tale capitale umano acquisirà nel corso del periodo di riferimento notevoli competenze nell'ambito dei temi oggetto della realizzazione del progetto.

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Un'efficiente erogazione dei servizi turistici deve coinvolgere la maggior parte degli attori pubblici e privati del territorio; per questo la proposta progettuale descritta propone la realizzazione di un sistema di promozione e valorizzazione dell'offerta turistica, ambientale e culturale centrato sull'impiego delle ICT (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione) e della Rete Internet e capace, attraverso il coinvolgimento del maggior numero possibile di operatori (pubblici e privati) quali strutture ricettive, musei, servizi per la ristorazione, per l'intrattenimento, uffici di informazioni, teatri, ecc.. di generare integrazioni funzionali fra le singole offerte e quindi di produrre un'unica offerta turistica integrata ambientale e culturale del territorio di riferimento.

INDICATORI DI AVANZAMENTO

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Soggetto intermedio di tipo privato.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Operatori turistici, Agenzie turistiche, Enti locali

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Smart Outskirts

ASSE D'INTERVENTO

Smart City

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Ricerca, formazione e start-up nuove iniziative imprenditoriali in campo ambientale

Sviluppo urbano

Diversificazione produttiva, Infrastrutture, ICT

FATTIBILITÀ

Alta

CLASSIFICAZIONE

Immateriale

CONTENUTO TECNICO

Il Progetto mira a coniugare la domanda d'innovazione e alta specializzazione nel settore della tutela delle risorse ambientali con la scelta strategica di puntare su città sempre più integrate e intelligenti che scommettano sul coinvolgimento attivo dei cittadini nella gestione del territorio e nell'attuazione delle politiche ambientali.

La definizione degli ambiti prioritari di approfondimento scaturisce da una fitta interazione con il territorio della provincia di Taranto, coinvolgendo sia i livelli istituzionali, Comune, Provincia e Regione Puglia, che gli ambiti rappresentativi ed associativi, Camera di Commercio, Confindustria, Sindacati, oltre che il Distretto Produttivo per l'Ambiente ed il Riutilizzo (DIPAR), che coinvolge circa 200 imprese, e il sistema della ricerca pugliese.

Il progetto mira a fondare le basi per un più partecipe coinvolgimento delle Smart Communities e per estendere i vantaggi imprenditoriali derivanti dalla sperimentazione ad altre imprese del territorio, generando un effetto moltiplicatore che possa propagarsi all'intero territorio nazionale e internazionale.

Il progetto pur riferendosi, nella fase di sperimentazione, alla città di Taranto e al suo hinterland provinciale, rivolge una particolare attenzione al problema generale della gestione delle risorse ambientali nelle periferie, caratterizzate spesso da elevati livelli di degrado e bisognose di una strategia tesa al miglioramento delle condizioni dell'ambiente di vita, anche attraverso le trasformazioni tecnologiche. Oltre alla spinta innovativa, la sfida scientifica più interessante consiste nel far evolvere il tessuto sociale delle periferie verso la realizzazione di Smart Communities in grado di interagire efficacemente con i vari livelli di governo del territorio e delle risorse.

Il progetto mira alla realizzazione di infrastrutture orientate al miglioramento della vita dei cittadini nei contesti urbani, garantendo inclusione e partecipazione a tutti, e in particolare a quei cittadini che vivono in condizioni di disagio o di esclusione e che richiedono un coinvolgimento attivo sui temi ambientali.

L'ambito principale di riferimento è il "Sustainable natural resources", focalizzando la propria attenzione su tematiche connesse alla gestione dei rifiuti e delle acque, ma estendendosi a tematiche che influiscono sulla qualità della vita nelle città e che riguardano la qualità dell'aria, il

contrasto ai cattivi odori e il monitoraggio consapevole dell'inquinamento elettromagnetico, anche attraverso il coinvolgimento dei singoli utenti.

In particolare il progetto mira a sviluppare soluzioni tecnologiche aperte e interoperabili con i numerosi sistemi informativi già presenti.

I paradigmi di social network portability si prestano alla realizzazione di un modello di città intelligente in cui le percezioni dei cittadini si fondono sugli esiti delle misure di sensori personali destinati alla creazione di reti d'informazioni multistratificate, finalizzate a informare e far partecipare i cittadini alle tematiche ambientali e facilmente adattabili alla erogazione di servizi di vario tipo.

Le tecnologie wireless di ultima generazione e le applicazioni collaborative "location based" possono essere utilizzate per fornire informazioni e servizi. Queste tecnologie saranno inizialmente utilizzate per la raccolta di dati relativi alle componenti ambientali. I dati così ottenuti potranno essere fruiti localmente, a livello di singoli cittadini, abitazioni, condomini, in forma non aggregata o aggregati secondo i modelli presenti nei diversi Obiettivi di Ricerca e, arricchiti dalle informazioni ambientali georeferenziate, potranno generare informazioni sintetiche o fornire input ai decision maker.

Le attività formative saranno svolte con metodologie didattiche particolarmente orientate alle applicazioni sviluppate e saranno effettuate direttamente sul campo.

Luogo di sperimentazione

- Scala periurbana: Rione Tamburi della città di Taranto
- Scala metropolitana provincia di Taranto

Gli Obiettivi di Ricerca (OR) sono in sintesi:

	Obiettivo di Ricerca	Descrizione sintetica	Ricadute positive
OR 1	Smart Technologies per la gestione integrata del ciclo dei rifiuti	La tecnologia concorre all'ottimizzazione del ciclo consumo/raccolta/smaltimento. La sperimentazione si basa sullo sviluppo di dispositivi elettronici a basso costo che aiutino la comunicazione tra cittadini e gestori e sistemi di rilevazione con VideoCar, sullo sviluppo di software per automatizzare e ottimizzare il ritiro della raccolta differenziata, su cassonetti intelligenti e sistemi di mappatura di discariche abusive.	1. Riduzione dei rifiuti smaltiti in discarica per abitante (obiettivo di servizio S.07 POR Puglia 2007-13) 2. Aumento della percentuale di raccolta differenziata (o.s. S.08) 3. Quota di frazione umida avviata agli impianti di compostaggio (o.s. S.08) 4. Riduzione dei costi di raccolta e delle tariffe 5. Rilevazione e censimento di discariche abusive e di materiali contenenti amianto
OR 2	Smart Technologies per la gestione del ciclo delle acque	Obiettivo della ricerca è migliorare l'adattamento del sistema urbano alle criticità legate alla riduzione delle risorse idriche e alla razionalizzazione dei costi energetici ed economici. Con il coinvolgimento delle Smart Communities si vuole rendere più sostenibile la domanda idro-potabile con la modifica dei comportamenti degli utenti.	1. Riduzione della domanda idro-potabile 2. Ottimizzazione della gestione della rete in funzione dei consumi 3. Riduzione delle perdite con una migliore gestione delle pressioni di esercizio 4. Contrasto dei furti d'acqua 5. Pianificazione delle opere

	Obiettivo di Ricerca	Descrizione sintetica	Ricadute positive
OR 3	Sistemi avanzati di rilevazione in ambiente urbano di radiazioni ionizzanti e non-ionizzanti	Gli obiettivi della ricerca sono: - messa a punto di un sistema integrato, accurato e di costo ridotto, per il rilevamento sistematico dei campi di radiazioni in aree urbane; - sviluppo di tecniche per la mappatura a varia definizione temporale del livello di radiazione; - raccolta di dati mediante tecnologie wireless e applicazioni collaborative <i>location-based</i> per la fruizione dei dati non aggregati.	1. Sviluppo di nuove tecnologie atte alla riduzione dell'inquinamento da radiazioni 2. Individuazione delle possibili sorgenti 3. Approfondimento delle conoscenze sul fondo da radiazione
OR 4	Smart Technologies per la qualità dell'aria e il contrasto ai cattivi odori	La necessità di rendere fruibili le informazioni sulla qualità dell'aria determina l'esigenza di sviluppare tecnologie per la determinazione di inquinanti atmosferici con alte risoluzioni spazio-temporali e per l'interpretazione dei fenomeni di inquinamento. I dati contribuiranno alla creazione di reti per la formazione di <i>Smart Communities</i> , generando informazione sintetica fruibile dagli utenti.	4. Partecipazione dei cittadini attraverso Living Lab finalizzati a incrementare le conoscenze sull'impatto dell'inquinamento atmosferico 5. Promozione di proposte condivise per la definizione di obiettivi di qualità dell'aria e per l'attuazione di un cambiamento degli stili di vita
OR 5	Smart Technologies per il monitoraggio sociale e il coinvolgimento delle Smart Communities	Il presente OR prevede lo sviluppo di <i>applet</i> a basso costo per <i>smartphone</i> e l'utilizzo di tecnologie di comunicazione wireless in grado di facilitare l'interazione tra cittadini e amministratori, e creare una <i>Smart Community</i> che superi il <i>digital divide</i> presente nelle periferie urbane. La tecnologia consentirà di raccogliere informazioni sulle problematiche ambientali e sanitarie e di definire una piattaforma normativa. Lo sviluppo avverrà su piattaforma <i>cloud</i> e con tecnologie <i>open-source</i> , nel pieno rispetto del Codice dell'Amministrazione Digitale.	1. Utilizzo delle tecnologie per fornire ai cittadini informazioni e per attivare meccanismi che aiutino nelle decisioni, migliorando il rapporto fra cittadini e Pubblica Amministrazione 2. Utilizzo di metodi di telemedicina e telediagnosi per il monitoraggio sanitario dei cittadini 3. Definizione di una piattaforma normativa condivisa

STATO ATTUALE

Idea progettuale – Progetto preliminare e studio di fattibilità

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

N/A

PRIMA AZIONE A FARSI

Redazione progettazione definitiva

PERIODO DI REALIZZAZIONE

Progettazione definitiva: mesi 1

Progettazione esecutiva: mesi 2

Realizzazione dell'intervento: 24 mesi

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

Progettazione definitiva ed esecutiva: euro 200.000,00

1° anno: euro 9.000.000,00

2° anno: euro 10.000.000,00

FONDI DI FINANZIAMENTO

PON R&C 2007–2013

“Smart Cities and Communities and Social Innovation”

LOCALIZZAZIONE

Territorio della provincia di Taranto

TIPOLOGIA INTERVENTO

Puntuale

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Il progetto presenta numerosi punti di contatto con i principali strumenti di programmazione dello sviluppo socio economico locale e si pone in stretta continuità con essi.

Va segnalato un palese collegamento organico con la Pianificazione Strategica di Area Vasta Tarantina, predisposta in attuazione della Delibera di Giunta Regionale della Puglia 4 luglio 2007, n. 1072 (recante le linee guida per la pianificazione strategica territoriale di Area Vasta e per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità). Il Piano Strategico costituisce lo strumento attraverso cui pianificare e realizzare azioni di medio-lungo periodo finanziate con il sostegno del FESR e del FSE e atte a rafforzare sia il sistema territoriale come nodo di eccellenza della rete infrastrutturale di rango nazionale ed europeo, sia le specifiche linee di azioni locali. La matrice degli interventi contempla numerosi progetti coerenti con l'impianto della presente iniziativa. Alcuni di essi, a seguito di un intenso confronto tra istituzioni e partenariato socio-economico locale, sono stati considerati prioritari anche in ragione della loro immediata cantierabilità. Si è definita, in tal modo, una completa cornice dello sviluppo locale che, soprattutto in riferimento agli assi B (Area Vasta come territorio metropolitano) e C (Area Vasta come territorio identitario), si posiziona attorno alle strategie della “sostenibilità” e della “coesione e qualità abitativa” presentando così evidenti connessioni con la smart community. Volendo approfondire quest'analisi, andrebbero focalizzate talune linee di intervento strategiche che, più delle altre, perseguono le suddette finalità. Si tratta in particolare delle linee C.2.1. – Riqualificazione delle periferie e riuso delle aree dismesse; B.3.1. – Qualificazione delle strutture e sviluppo dei servizi; B.4.1. – Gestione sostenibile delle risorse idriche e tutela dei sistemi ambientali; B.4.2. – Sviluppo delle fonti energetiche alternative; B.4.3. – Gestione integrata del ciclo dei rifiuti.

Considerando le iniziative selezionate in concreto nell'ambito di tali assi strategici, emergono forti interrelazioni tra il presente progetto e (1) l'avvenuto finanziamento dei PIRP “Quartiere Paolo VI” e PIRP “Lama-Talsano-San Vito”, (2) numerosi interventi di potenziamento, efficientamento e risanamento della rete idrica, (3) azioni di efficientamento energetico di immobili di proprietà pubblica e realizzazione di un impianto consortile per la valorizzazione energetica mediante gassificazione dei fanghi dei depuratori municipali tarantini, (4) numerosi interventi di sostegno ad attività sociali concentrate nella periferia cittadina, (5) realizzazione di centri servizi per studenti in

aree periferiche e comunque prossime ad insediamenti universitari, (6) realizzazione di impianti di trasporto pneumatico dei rifiuti.

Ulteriori punti di contatto si ritrovano nel Piano Comunale di Raccolta Differenziata del Comune di Taranto, predisposto in attuazione della DGR Puglia del 30 novembre 2010, n.2641, con la quale sono stati messi a disposizione fondi per il potenziamento dei servizi di raccolta differenziata nei comuni capoluogo di provincia derivanti dal PO FESR 2007 – 2013. Il piano contempla diversi stralci funzionali il cui I e II (di imminente attivazione) seguono il medesimo perimetro d'intervento del presente progetto.

Le tecnologie sviluppate nell'ambito del progetto mirano ad utilizzare la stessa sperimentazione come strumento a sostegno dell'innovazione e della valorizzazione dei risultati scientifici. I risultati delle attività di ricerca saranno fortemente integrati tra loro anche per effetto dei risultati della ricerca dell'OR 5 particolarmente orientato al monitoraggio sociale ed al coinvolgimento delle Smart Communities.

Ulteriore punto di forza del progetto si riferisce alla capacità aggregativa in grado di stimolare lo sviluppo d'innovazione tra differenti soggetti imprenditoriali partner del progetto ed interni alle aziende del DIPAR.

La valorizzazione dei risultati della ricerca potrà essere mediata dal Polo Scientifico Magna Grecia che tramite i propri strumenti manageriali, legali e commerciali ed attraverso la sinergia con la rete degli ILO, promuoverà la valorizzazione dei risultati della ricerca con la possibilità di offrirli al mercato in maniera singola o integrata.

Il Polo, infatti, costituisce un ambiente favorevole per incentivare processi di aggregazione e integrazione tra i partner scientifici e quelli imprenditoriali, superando il reciproco isolamento e fornendo il supporto necessario per superare i problemi più frequenti per un corretto processo di valorizzazione, ovvero:

- ◆ difficoltà nell'impostare una precisa strategia di valorizzazione;
- ◆ carenza di personale con competenze specifiche che si dedichi a questo tema;
- ◆ scarsa trasparenza di parte della normativa;
- ◆ scarsa possibilità di condividere esperienze con altri soggetti;
- ◆ difficoltà nella fase di sfruttamento del brevetto, e cioè nell'individuazione di clienti e nella contrattazione con essi.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Start Up Polo Scientifico Tecnologico "Magna Grecia"

IMPATTO AMBIENTALE

N/A

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

Le attività di ricerca e di sperimentazione consentiranno la creazione di specifiche competenze distintive del capitale umano di eccellenza che si tradurrà sia in termini di crescita scientifica e tecnico-professionale, rispettivamente del personale di ricerca e tecnico operante nel mondo della ricerca e delle imprese, che nella formazione/professionalizzazione di ricercatori a tempo determinato, assegnisti di ricerca, contrattisti, etc. Tale capitale umano acquisirà nel corso del periodo di riferimento notevoli competenze nell'ambito dei temi oggetto della ricerca e della sperimentazione.

Tramite corsi ad hoc e seminari specifici si forniranno gli strumenti per trasporre le competenze

acquisite nel settore della gestione di progettualità attinenti al mondo della Smart Technology direttamente allo studio di altri tipi di inquinamento (acustico, vibrazionale, termico). Si formerà così personale altamente specializzato nelle ricerche sui vari tipi di inquinamento ambientale.

Attraverso le attività formative già finanziate realizzate nell'ambito del Polo Scientifico e tecnologico "Magna Grecia", potranno crearsi le possibili sinergie sia sul versante ambientale che manageriale. L'obiettivo del presente progetto formativo è infatti di creare nuove figure professionali direttamente collegate ai risultati della presente attività di ricerca e sperimentazione e complementari rispetto ai profili tecnico/scientifici/manageriali previsti nell'ambito del progetto di potenziamento del Polo Magna Grecia.

Le figure di manager della ricerca ed esperti di gestione di trattative commerciali complesse su materie di alto contenuto tecnico, formate nell'ambito del progetto di potenziamento del Polo Magna Grecia, saranno particolarmente utili anche per lo sviluppo industriale e commerciale degli esiti della presente ricerca/sperimentazione. In aggiunta al normale curriculum manageriale presentato nel progetto già approvato, sono previste delle verticalizzazioni su temi quali il social networking, i marketplace, le applicazioni per smartphone, le architetture software a plug-in, i sistemi multiagente, ovvero temi di natura tecnologica necessari a introdurre la nuova classe manageriale in business attualmente emergenti che si apprestano a diventare il business dei prossimi anni.

Tra le competenze distintive dei tecnici, ricercatori e personale impegnati nell'attuazione del progetto vi sarà una finalizzazione con riferimento agli aspetti della social and ubiquitous multimedia, con ambiti di specializzazione nello sviluppo di architetture web distribuite, in grado di integrare fonti eterogenee di dati e di fornire servizi agli utenti su dispositivi differenti (cross-platform) che possano consentire analisi integrate ricorrendo a tecniche di mashup e di data-mining ambientale.

In particolare, l'intervento formativo proposto mira a preparare tre livelli di figure professionali:

- ◆ Smart Manager, con il compito di guidare le attività sperimentali con riferimento alla Smart City Technology e di proporre pacchetti customizzati in funzione delle specifiche esigenze delle Amministrazioni e delle innovazioni sviluppate dal mondo della Ricerca e dalle Imprese;
- ◆ Ricercatori e Tecnici, esperti nel settore della Smart Technology ed in particolare nel settore ambientale, con il compito di studiare ed implementare soluzioni tecniche innovative negli specifici ambiti di interesse.

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Lo spirito pratico e applicativo delle innovazioni oggetto del presente progetto saranno orientate in primis ad impieghi sperimentali nell'ambito delle Amministrazioni di riferimento e successivamente ai mercati nazionali ed internazionali, orientando il prodotto verso la Pubblica Amministrazione ma anche e soprattutto verso i cittadini.

Il progetto favorirà la generazione di processi e attività imprenditoriali innovative attraverso lo sviluppo e l'aggregazione di competenze e di prodotti e servizi ad alto livello tecnologico, e creerà le premesse per uno sviluppo di attività imprenditoriali innovative e quindi competitive in ambito nazionale e internazionale.

La struttura di governance, direttamente e/o attraverso quella del Polo Scientifico e Tecnologico "Magna Grecia", costituirà un ambiente favorevole per stimolare da un lato processi di sviluppo di nuove imprese e creazione di nuove opportunità imprenditoriali, tramite "gemmazione" o spinning-off, e dall'altro processi di aggregazione e integrazione tra le imprese coinvolte nel progetto, stimolando reti e filiere produttive specialistiche che favoriscano la crescita del tessuto imprenditoriale e la valorizzazione e consolidamento delle capacità esistenti in modo mirato alle tematiche tecnologiche selezionate e alle relative potenzialità.

Tra le principali motivazioni che spingono i soggetti proponenti alla gemmazione di nuove imprese si hanno:

- ◆ un incremento del tasso di innovazione;
- ◆ l'aumento della produzione che comporta la necessità di separare le attività;
- ◆ la motivazione del personale nel voler fondare nuove attività imprenditoriali.

Si ricorda che lo sviluppo di imprese innovative e di spin-off non dipende solo dalla capacità d'innovazione in senso strettamente scientifico-tecnologico, ma anche dal livello di competitività esistente nel settore e soprattutto dalla loro abilità e volontà di stabilire contatti con tutti i possibili stakeholders dell'impresa.

L'aumento del tasso d'innovazione consentirà alle imprese coinvolte di ampliare il bouquet di prodotti e di servizi da offrire al mercato. Se tale aumento dovesse superare una fase critica di operatività gestionale, potrebbe attuarsi una gemmazione tale che l'eccesso di commesse possa permettere di separare un ramo della propria attività in favore della costituzione di nuove realtà imprenditoriali.

La diffusione della conoscenza, delle tecniche e metodologie innovative implementate dal progetto nel Polo sarà possibile grazie alla produzione scientifica del personale universitario e del CNR dei laboratori, ai Convegni, ai Workshop, alle attività d'informazione e alle tecniche di marketing avviate e messe in atto dagli spin-off. La nuova conoscenza derivata dalle attività del Polo sarà messa a disposizione non solo alla comunità scientifica ma anche all'esterno.

L'aumento dei profitti derivanti dalla vendita di prodotti e di servizi tecnologici attrarrà anche gli imprenditori che, stimolati anche dalle informazioni provenienti dal Polo, vorranno attivare nuove realtà imprenditoriali. Tuttavia, dato il vantaggio competitivo delle imprese coinvolte, degli spin-off e delle imprese innovative gemmate, gli imprenditori esterni difficilmente potranno essere in grado di competere e di sottrarre loro delle significative quote di mercato. La strategia di questi ultimi sarà quella di affiliarsi alle imprese del Polo in modo tale da stabilire partnership e stipulare convenzioni per la realizzazione di commesse aventi per oggetto l'esecuzione di lavori di scarso impatto innovativo.

Il successo delle attività di progetto sarà garantito anche dall'appoggio a vario titolo di attori collettivi locali, pubblici e privati — Enti locali, Camere di commercio, Associazioni industriali, Associazioni di rappresentanza degli interessi — proprio al fine di favorire la diffusione e la nascita di settori produttivi e maestranze specifiche consone alle necessità dell'area.

INDICATORI DI AVANZAMENTO

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Il progetto si doterà di una struttura di governo strategico che coinvolge gli attori Istituzionali, Associativi e Imprenditoriali già coinvolti nel progetto di Area Vasta del Polo Scientifico e Tecnologico "Magna Grecia". In tale struttura sono già presenti i partner scientifici, Università di Bari, CNR, Politecnico di Bari e ARPA Puglia, gli Enti di governo del territorio, Comune di Taranto e Provincia di Taranto, oltre a Confindustria, Camera di Commercio, ASL e DIPAR (con 193 imprese operanti nel settore dell'ambiente).

Tale struttura sarà tesa ad assicurare una direzione strategica unitaria per indirizzare il funzionamento organizzativo dell'intero sistema al perseguimento degli obiettivi strategici e di ricerca previsti dal progetto.

La governance farà riferimento a un organo collegiale rappresentativo preposto alle funzioni di indirizzo e guida strategica. Tale organo dovrà essere responsabile della strategia di fondo e rispecchiare le varie anime della partnership del progetto e comprendere una rappresentanza equilibrata di organismi di ricerca, imprenditoria, rappresentanti di organi istituzionali e di categoria.

Il progetto gestirà un Living Lab finalizzato a consentire a imprese, ricercatori, pubblica amministrazione e cittadini utenti finali di sviluppare, coralmemente e in vivo, nuove applicazioni, prodotti, servizi e modelli di business legati alle Smart Technologies. Il Living Lab che sarà implementato a Taranto sarà concepito per favorire il processo innovativo in quelle situazioni nelle quali le attività di ricerca e sviluppo delle imprese, l'identificazione dei bisogni e dei requisiti funzionali espressi dall'utente finale e l'investimento infrastrutturale da parte della Pubblica Amministrazione non possono essere sviluppati e perseguiti separatamente e sequenzialmente, ma devono evolvere congiuntamente in modo condiviso e attivo, nel quale ciascuno degli attori coinvolti possa sfruttare appieno e far crescere le proprie capacità creative e innovative.

Tra le caratteristiche distintive del progetto vi è la centralità della Smart Community, che nei Living Lab viene esposta a nuove applicazioni, tecnologie, servizi, modelli di business e costantemente monitorata e coinvolta nella sperimentazione d'uso in un contesto reale, al fine di renderla un attore centrale del processo innovativo.

Fondamentale nella fase costitutiva sarà l'animazione sul territorio, allo scopo di creare un ambiente favorevole per la partecipazione attiva della Smart Community attraverso un percorso condiviso. L'animazione dovrà proseguire ovviamente anche per tutto il corso dell'attività, per la condivisione della strategia e la gestione operativa.

L'equilibrio della governance sarà inoltre favorito dalla soluzione organizzativa adottata fondata su una organizzazione di rete, in grado di assicurare l'aggregazione e la partecipazione ai processi delle Imprese e degli Enti di Ricerca e su una organizzazione funzionale, con relazioni di dipendenza atte a favorire il coordinamento e il mantenimento dell'impostazione strategica comune.

La vision di governo punta a integrare le eccellenze scientifiche ed industriali per l'introduzione delle Smart Technologies al governo ambientale e tecnologico delle città, trasferendo competenze, concretizzando esperienze di ricerca e costituendo un volano di sviluppo per il territorio.

Gli obiettivi strategici si inseriscono in una visione di sistema e di aggregazione di una pluralità di soggetti appartenenti ai mondi della ricerca e delle imprese, portatori di competenze ed esperienze diversificate, oltre che all'importantissimo coinvolgimento dei cittadini.

Assicurare una efficace governance presuppone anzitutto meccanismi di condivisione degli obiettivi strategici, nonché di partecipazione delle forze del Distretto al processo di definizione strategica e alle azioni operative.

L'iniziativa è destinata ad auto sostenersi nel tempo in quanto i rientri degli investimenti d'impresa sono garantiti dalla vendita di sensori a basso costo, che potranno essere commercializzati in centri commerciali e catene di distribuzione e che potranno attrezzare spalliere dedicate alle "Smart Technologies". L'estremo interesse della cittadinanza alle questioni legate alla conoscenza ambientale agevolerà la commercializzazione dei prodotti e dei servizi, concorrendo all'implementazione di un modello replicabile in altri contesti territoriali nazionali ed internazionali.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Enti locali

DENOMINAZIONE INTERVENTO

SmartSafe

ASSE D'INTERVENTO

Smart city

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBI EFFETTI

Ricerca, formazione e start-up nuove iniziative imprenditoriali in campo ambientale

Diversificazione produttiva, Infrastrutture, ICT

FATTIBILITÀ

Alta

CLASSIFICAZIONE

Immateriale

CONTENUTO TECNICO

Malgrado le notevoli innovazioni tecnologiche introdotte nei processi di movimentazione delle merci il lavoro nei porti è ancora annoverabile tra le occupazioni con alto tasso di infortuni, il Progetto SmartSAFE (Gestione della Safety delle operazioni portuali) ha come obiettivo l'analisi e il miglioramento, sotto l'aspetto della sicurezza, delle condizioni lavorative nelle operazioni di carico e scarico e di movimentazione di materiale polverulento all'interno delle aree portuali.

L'obiettivo del Progetto SmartSAFE è quello di sviluppare una piattaforma intelligente, modulare e scalabile in grado di analizzare, modellare e supervisionare le attività portuali. L'individuazione dei processi potenzialmente pericolosi e dei punti critici nello svolgimento delle attività permetterà di gestire tali criticità in modo da ridurre la probabilità di accadimento e la magnitudo degli effetti. SmartSAFE intende migliorare le condizioni di sicurezza utilizzando, da un lato, un sistema informatizzato di gestione della conoscenza, di definizione e controllo delle procedure operative e di comunicazione tra operatori portuali, dall'altro un sistema di monitoraggio diffuso e capillare sul campo di eventi e parametri critici sotto l'aspetto dei potenziali pericoli. La comunicazione in tempo reale, la segnalazione agli operatori, il rilevamento della loro posizione all'interno dell'area portuale, il monitoraggio della qualità dell'aria, la raccolta di dati e parametri operativi saranno realizzati mediante innovativi approcci di integrazione tecnologica. Contestualmente, SmartSAFE intende analizzare "ex-post" gli eventi accaduti e gli scenari, combinando le informazioni provenienti dal sistema di controllo, al fine di effettuare analisi sugli eventi pericolosi e/o dannosi verificatisi e suggerire miglioramenti alle procedure in essere.

Le problematiche tecnico-scientifiche che verranno affrontate durante lo sviluppo di SmartSAFE vanno dall'analisi del rischio alla progettazione di infrastrutture di rete distribuite. Il processo di gestione dei rischi (Risk Management) permetterà, attraverso l'utilizzo di metodologie derivanti dall'Hazard Identification di analizzare e individuare le possibili fonti di pericolo e di valutarne il potenziale rischio associato (Risk Assessment). Le soluzioni da adottare sono legate da un lato allo sviluppo di applicazioni software ad-hoc, dall'altro all'utilizzo di una infrastruttura di comunicazione distribuita che includerà reti wireless di sensori intelligenti (smart sensors) e sistemi di localizzazione a supporto delle attività di controllo, monitoraggio e segnalazione di eventi pericolosi. Le possibili criticità che potrebbero nascere durante lo sviluppo di SmartSAFE sono legate essenzialmente alla gestione dei numerosi dati presenti, all'analisi dei processi portuali, al

fattore umano, all'interazione delle differenti componenti del sottosistema e all'integrazione delle diverse tecnologie da usare.



Il progetto SmartSAFE si propone come strumento di supporto a tutte le realtà operative in cui le attività svolte celano potenziali pericoli e che possono provocare eventi dannosi per la salute degli operatori. SmartSAFE, data la sua modularità e scalabilità, non presenta particolari vincoli di capacità di elaborazione o di rete, e può essere adattato al contesto in cui verrà utilizzato e alle necessità operative degli utenti.

SmartSAFE può essere interpretato come un nuovo modo di gestire e controllare la Safety in quanto

focalizza principalmente l'attenzione sull'operatore con il quale attiva uno scambio continuo di informazioni durante lo svolgimento delle attività lavorative. Infine, grazie all'integrazione e interazione delle componenti, sarà possibile monitorare e controllare ambienti di lavoro indipendenti da un punto di vista delle attività svolte ma interdipendenti in termini di sicurezza ambientale.

Il progetto pur riferendosi, nella fase di sperimentazione, al Porto di Taranto e alla sua area retro-portuale, rivolge una particolare attenzione al problema generale della gestione della safety in ambienti di lavoro in aree aperte dove si svolgono attività concorrenti e con numerosi attori spesso in potenziale "conflitto" fra loro e con lavorazioni che sebbene presentino elevati rischi sono spesso caratterizzate da una scarsa attenzione al tema della sicurezza e quindi assolutamente bisognose di una strategia tesa al miglioramento delle condizioni di lavoro, anche attraverso interventi di innovazione tecnologica.

Il progetto mira alla realizzazione di infrastrutture orientate al miglioramento della qualità dell'ambiente di lavoro, garantendo sicurezza e qualità a tutti, e in particolare ai lavoratori che sono costretti ad operare in ambienti ad elevato rischio e a svolgere compiti e mansioni ad elevata pericolosità.

In particolare il progetto mira a sviluppare soluzioni tecnologiche aperte e interoperabili con i sistemi informativi già presenti e integrando procedure e dispositivi di sicurezza già adottati dalle aziende.

Le tecnologie wireless di ultima generazione e le applicazioni collaborative "location based" possono essere utilizzate per fornire informazioni e servizi anche nell'ambito della safety. Queste tecnologie saranno utilizzate per la raccolta di dati relativi alle attività in corso su specifiche aree di lavoro. I dati così ottenuti potranno essere fruiti localmente, a livello di singoli operatori, in forma non aggregata o aggregati secondo i modelli presenti nei diversi Obiettivi di Ricerca e, arricchiti dalle informazioni anche georeferenziate, potranno generare informazioni sintetiche o fornire input ai decision maker (safety manager).

Le attività formative saranno svolte con metodologie didattiche particolarmente orientate alle



applicazioni sviluppate e saranno effettuate direttamente sul campo.

Luogo di sperimentazione

- ◆ Area Portuale di Taranto
- ◆ Area industriale di Taranto

Gli Obiettivi di Ricerca (OR) sono in sintesi:

	Obiettivo di Ricerca	Descrizione sintetica	Ricadute positive
OR 1	Smart Sensors per il monitoraggio delle attività lavorative	La continua diffusione di dispositivi intelligenti (smart phone, localizzatori, sensori di diversa natura, etc.) consentono, sempre più facilmente, la realizzazione anche in ambito lavorativo di ambienti “intelligenti” all’interno dei quali è possibile conoscere con precisione ciò che accade e raggiungere puntualmente con messaggi ed informazioni specifiche ogni singolo attore. La sperimentazione si basa sullo sviluppo di sensori intelligenti (fisici e virtuali/software), capaci di rilevare parametri di diversa natura (siano essi ambientali, di posizione, eventi, azioni, movimenti, etc.), a basso costo, portatili e che nel loro complesso aiutino ad avere una visione completa di quanto accade all’interno dell’area portuale e in generale in un’area di lavoro grande a piacimento.	1. Sviluppo di nuove tecnologie atte a realizzare dispositivi di protezione individuale (DPI) di tipo intelligente 2. Aumentare la possibilità di controllo delle attività lavorative in ambienti non facilmente controllabili
OR 2	Reti diffuse di sensori	Gli obiettivi della ricerca sono: - messa a punto di una rete diffusa di smart sensors, dotata di affidabilità, performance, basso consumo di energia, costo ridotto, flessibilità basata su tecnologie wireless e applicazioni collaborative; - sviluppo di tecniche e strumenti per il monitoraggio e la gestione delle reti di smart sensors;	1. Sperimentazione di tecnologie per reti di sensori wireless 2. Sviluppo di strumenti e tecniche per la gestione e manutenzione di reti di sensori
OR 3	Smart Technologies per il monitoraggio della qualità dell’aria e degli inquinanti	La qualità dell’aria in un ambiente di lavoro è fattore determinante per la sicurezza dei lavoratori, la necessità quindi di rilevare e gestire tale dato richiede lo sviluppo di tecnologie che siano in grado di determinare la presenza degli agenti inquinanti con alte risoluzioni spazio-temporali e di interpretazione i fenomeni di inquinamento in relazione alle attività lavorative in corso. In altre parole i dati dei fenomeni di inquinamento rilevati da sensori diffusi e a basso costo all’interno di aree geografiche “limitate” devono contribuire alla creazione di modelli interpretazione e prevenzione dei fenomeni.	1. Sviluppo di modelli per interpretare i dati di inquinamento rilevati da reti diffuse di sensori ambientali in particolare su aree dedicate ad attività produttive 2. Promozione di proposte condivise per la definizione di obiettivi di qualità ambientale in relazione ad attività produttive.

	Obiettivo di Ricerca	Descrizione sintetica	Ricadute positive
OR 4	Smart Technologies per il monitoraggio dei processi produttivi portuali e la gestione della Safety	Il presente OR prevede lo sviluppo di un motore di gestione eventi capace di interpretare in tempo reale i dati ricevuti dalla rete di sensori (dati ambientali e non solo) e di riconoscere sulla base di regole e processi pre-codificati potenziali situazioni di rischio e di suggerire azioni di mitigazione. Il motore deve essere in grado di accumulare esperienza e fornire al “safety manager” supporto operativo alla individuazione delle situazioni di rischio e soprattutto ad attuare azioni correttive e preventive. Lo sviluppo avverrà su piattaforma <i>cloud</i> preferendo le tecnologie <i>open-source</i> .	1. Utilizzo delle tecnologie per fornire ai “safety manager” aziendali strumenti attivi di gestione della sicurezza in ambienti lavorativi. 2. elevare la qualità del lavoro e la sicurezza in attività a rischio 3. Standardizzare le procedure di sicurezza e armonizzare le azioni di prevenzione fra attori differenti che operano all’interno dello stesso ambiente (nello specifico l’area portuale)

STATO ATTUALE

Prototipo sperimentale

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

N/A

PRIMA AZIONE A FARSI

Redazione progettazione esecutiva

PERIODO DI REALIZZAZIONE

Progettazione esecutiva: mesi 4

Realizzazione dell'intervento: 24 mesi

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

FONTI DI FINANZIAMENTO

PON R&C 2007–2013

“Smart Cities and Communities and Social Innovation”

LOCALIZZAZIONE

Porto di Taranto e area industriale

TIPOLOGIA INTERVENTO

Puntuale



CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Il progetto presenta numerosi punti di contatto con i principali strumenti di programmazione dello sviluppo socio economico locale e si pone in stretta continuità con essi.

Va segnalato un palese collegamento organico con la Pianificazione Strategica di Area Vasta Tarantina, predisposta in attuazione della Delibera di Giunta Regionale della Puglia 4 luglio 2007, n. 1072 (recante le linee guida per la pianificazione strategica territoriale di Area Vasta e per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità). Il Piano Strategico costituisce lo strumento attraverso cui pianificare e realizzare azioni di medio-lungo periodo finanziate con il sostegno del FESR e del FSE e atte a rafforzare sia il sistema territoriale come nodo di eccellenza della rete infrastrutturale di rango nazionale ed europeo, sia le specifiche linee di azioni locali. La matrice degli interventi contempla numerosi progetti coerenti con l'impianto della presente iniziativa. Alcuni di essi, a seguito di un intenso confronto tra istituzioni e partenariato socio-economico locale, sono stati considerati prioritari anche in ragione della loro immediata cantierabilità. Si è definita, in tal modo, una completa cornice dello sviluppo locale che, soprattutto in riferimento agli assi B (Area Vasta come territorio metropolitano) e C (Area Vasta come territorio identitario), si posiziona attorno alle strategie della "sostenibilità" e della "coesione e qualità abitativa" presentando così evidenti connessioni con la smart community. Volendo approfondire quest'analisi, andrebbero focalizzate talune linee di intervento strategiche che, più delle altre, perseguono le suddette finalità. Si tratta in particolare delle linee C.2.1.-Riqualificazione delle periferie e riuso delle aree dismesse; B.3.1.-Qualificazione delle strutture e sviluppo dei servizi; B.4.1.-Gestione sostenibile delle risorse idriche e tutela dei sistemi ambientali; B.4.2.-Sviluppo delle fonti energetiche alternative; B.4.3.-Gestione integrata del ciclo dei rifiuti.

Considerando le iniziative selezionate in concreto nell'ambito di tali assi strategici, emergono forti interrelazioni tra il presente progetto e (1) l'avvenuto finanziamento dei PIRP "Quartiere Paolo VI" e PIRP "Lama-Talsano-San Vito", (2) numerosi interventi di potenziamento, efficientamento e risanamento della rete idrica, (3) azioni di efficientamento energetico di immobili di proprietà pubblica e realizzazione di un impianto consortile per la valorizzazione energetica mediante gassificazione dei fanghi dei depuratori municipali tarantini, (4) numerosi interventi di sostegno ad attività sociali concentrate nella periferia cittadina, (5) realizzazione di centri servizi per studenti in aree periferiche e comunque prossime ad insediamenti universitari, (6) realizzazione di impianti di trasporto pneumatico dei rifiuti.

Ulteriori punti di contatto si ritrovano nel Piano Comunale di Raccolta Differenziata del Comune di Taranto, predisposto in attuazione della DGR Puglia del 30 novembre 2010, n.2641, con la quale sono stati messi a disposizione fondi per il potenziamento dei servizi di raccolta differenziata nei comuni capoluogo di provincia derivanti dal PO FESR 2007 – 2013. Il piano contempla diversi stralci funzionali il cui I e II (di imminente attivazione) seguono il medesimo perimetro d'intervento del presente progetto.

Le tecnologie sviluppate nell'ambito del progetto mirano ad utilizzare la stessa sperimentazione come strumento a sostegno dell'innovazione e della valorizzazione dei risultati scientifici. I risultati delle attività di ricerca saranno fortemente integrati tra loro anche per effetto dei risultati della ricerca dell'OR 5 particolarmente orientato al monitoraggio sociale ed al coinvolgimento delle Smart Communities.

Ulteriore punto di forza del progetto si riferisce alla capacità aggregativa in grado di stimolare lo sviluppo d'innovazione tra differenti soggetti imprenditoriali partner del progetto ed interni alle aziende del DIPAR.

La valorizzazione dei risultati della ricerca potrà essere mediata dal Polo Scientifico Magna Grecia che tramite i propri strumenti manageriali, legali e commerciali ed attraverso la sinergia con la rete

degli ILO , promuoverà la valorizzazione dei risultati della ricerca con la possibilità di offrirli al mercato in maniera singola o integrata.

Il Polo, infatti, costituisce un ambiente favorevole per incentivare processi di aggregazione e integrazione tra i partner scientifici e quelli imprenditoriali, superando il reciproco isolamento e fornendo il supporto necessario per superare i problemi più frequenti per un corretto processo di valorizzazione, ovvero:

- ◆ difficoltà nell'impostare una precisa strategia di valorizzazione;
- ◆ carenza di personale con competenze specifiche che si dedichi a questo tema;
- ◆ scarsa trasparenza di parte della normativa;
- ◆ scarsa possibilità di condividere esperienze con altri soggetti;
- ◆ difficoltà nella fase di sfruttamento del brevetto, e cioè nell'individuazione di clienti e nella contrattazione con essi.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Start Up Polo Scientifico Tecnologico "Magna Grecia"

IMPATTO AMBIENTALE

N/A

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

Le attività di ricerca e di sperimentazione consentiranno la creazione di specifiche competenze distintive del capitale umano di eccellenza che si tradurrà sia in termini di crescita scientifica e tecnico-professionale, rispettivamente del personale di ricerca e tecnico operante nel mondo della ricerca e delle imprese, che nella formazione/professionalizzazione di ricercatori a tempo determinato, assegnisti di ricerca, contrattisti, etc. Tale capitale umano acquisirà nel corso del periodo di riferimento notevoli competenze nell'ambito dei temi oggetto della ricerca e della sperimentazione.

Tramite corsi ad hoc e seminari specifici si forniranno gli strumenti per trasporre le competenze acquisite nel settore della gestione di progettualità attinenti al mondo della Smart Technology direttamente allo studio di altri tipi di inquinamento (acustico, vibrazionale, termico). Si formerà così personale altamente specializzato nelle ricerche sui vari tipi di inquinamento ambientale.

Attraverso le attività formative già finanziate realizzate nell'ambito del Polo Scientifico e tecnologico "Magna Grecia", potranno crearsi le possibili sinergie sia sul versante ambientale che manageriale. L'obiettivo del presente progetto formativo è infatti di creare nuove figure professionali direttamente collegate ai risultati della presente attività di ricerca e sperimentazione e complementari rispetto ai profili tecnico/scientifici/manageriali previsti nell'ambito del progetto di potenziamento del Polo Magna Grecia.

Le figure di safety manager esperti di gestione di situazioni di rischio e nella gestione delle procedure di sicurezza su processi complessi e interaziendali, formate nell'ambito del progetto di potenziamento del Polo Magna Grecia, saranno particolarmente utili anche per lo sviluppo industriale e commerciale degli esiti della presente ricerca/sperimentazione. In aggiunta al normale curriculum manageriale presentato nel progetto già approvato, sono previste delle verticalizzazioni su temi quali il monitoraggio ambientale, le smart sensors network, il complex event processing, le applicazioni di workflow, i sistemi multiagente, ovvero temi di natura tecnologica necessari a introdurre la nuova classe manageriale in business attualmente emergenti che si apprestano a diventare il business dei prossimi anni.

In particolare, l'intervento formativo proposto mira a preparare due livelli di figure professionali:

- ◆ Smart Manager, con il compito di guidare le attività sperimentali con riferimento alla Smart City Technology e di proporre pacchetti customizzati in funzione delle specifiche esigenze delle Imprese e delle innovazioni sviluppate dal mondo della Ricerca;
- ◆ Ricercatori e Tecnici, esperti nel settore della Smart Technology ed in particolare nel settore ambientale, con il compito di studiare ed implementare soluzioni tecniche innovative negli specifici ambiti di interesse.

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Lo spirito pratico e applicativo delle innovazioni oggetto del presente progetto saranno orientate in primis ad impieghi sperimentali nell'ambito dell'Autorità Portuale di Taranto e successivamente estese al mercato nazionale ed internazionale, orientando i prodotti verso le Imprese singole e verso le Aree di Sviluppo Industriale.

Il progetto favorirà la generazione di processi e attività imprenditoriali innovative attraverso lo sviluppo e l'aggregazione di competenze e di prodotti e servizi ad alto livello tecnologico, e creerà le premesse per uno sviluppo di attività imprenditoriali innovative e quindi competitive in ambito nazionale e internazionale.

La struttura di governance, direttamente e/o attraverso quella del Polo Scientifico e Tecnologico "Magna Grecia", costituirà un ambiente favorevole per stimolare da un lato processi di sviluppo di nuove imprese e creazione di nuove opportunità imprenditoriali, tramite "gemmazione" o spinning-off, e dall'altro processi di aggregazione e integrazione tra le imprese coinvolte nel progetto, stimolando reti e filiere produttive specialistiche che favoriscano la crescita del tessuto imprenditoriale e la valorizzazione e consolidamento delle capacità esistenti in modo mirato alle tematiche tecnologiche selezionate e alle relative potenzialità.

Tra le principali motivazioni che spingono i soggetti proponenti alla gemmazione di nuove imprese si hanno:

- ◆ un incremento del tasso di innovazione;
- ◆ l'aumento della produzione che comporta la necessità di separare le attività;
- ◆ la motivazione del personale nel voler fondare nuove attività imprenditoriali.

Si ricorda che lo sviluppo di imprese innovative e di spin-off non dipende solo dalla capacità d'innovazione in senso strettamente scientifico-tecnologico, ma anche dal livello di competitività esistente nel settore e soprattutto dalla loro abilità e volontà di stabilire contatti con tutti i possibili stakeholders dell'impresa.

L'aumento del tasso d'innovazione consentirà alle imprese coinvolte di ampliare il bouquet di prodotti e di servizi da offrire al mercato. Se tale aumento dovesse superare una fase critica di operatività gestionale, potrebbe attuarsi una gemmazione tale che l'eccesso di commesse possa permettere di separare un ramo della propria attività in favore della costituzione di nuove realtà imprenditoriali.

La diffusione della conoscenza, delle tecniche e metodologie innovative implementate dal progetto nel Polo sarà possibile grazie alla produzione scientifica del personale universitario e del CNR dei laboratori, ai Convegni, ai Workshop, alle attività d'informazione e alle tecniche di marketing avviate e messe in atto dagli spin-off. La nuova conoscenza derivata dalle attività del Polo sarà messa a disposizione non solo alla comunità scientifica ma anche all'esterno.

L'aumento dei profitti derivanti dalla vendita di prodotti e di servizi tecnologici attrarrà anche gli imprenditori che, stimolati anche dalle informazioni provenienti dal Polo, vorranno attivare nuove realtà imprenditoriali. Tuttavia, dato il vantaggio competitivo delle imprese coinvolte, degli spin-off e

delle imprese innovative gemmate, gli imprenditori esterni difficilmente potranno essere in grado di competere e di sottrarre loro delle significative quote di mercato. La strategia di questi ultimi sarà quella di affiliarsi alle imprese del Polo in modo tale da stabilire partnership e stipulare convenzioni per la realizzazione di commesse aventi per oggetto l'esecuzione di lavori di scarso impatto innovativo.

Il successo delle attività di progetto sarà garantito anche dall'appoggio a vario titolo di attori collettivi locali, pubblici e privati — Enti locali, Camere di commercio, Associazioni industriali, Associazioni di rappresentanza degli interessi — proprio al fine di favorire la diffusione e la nascita di settori produttivi e maestranze specifiche consone alle necessità dell'area.

INDICATORI DI AVANZAMENTO

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Il progetto si doterà di una struttura di governo strategico che coinvolge gli attori Istituzionali, Associativi e Imprenditoriali già coinvolti nel progetto di Area Vasta del Polo Scientifico e Tecnologico "Magna Grecia". In tale struttura sono già presenti i partner scientifici, Università di Bari, CNR, Politecnico di Bari e ARPA Puglia, gli Enti di governo del territorio, Comune di Taranto e Provincia di Taranto, oltre a Confindustria, Camera di Commercio, ASL e DIPAR (con 193 imprese operanti nel settore dell'ambiente).

Tale struttura sarà tesa ad assicurare una direzione strategica unitaria per indirizzare il funzionamento organizzativo dell'intero sistema al perseguimento degli obiettivi strategici e di ricerca previsti dal progetto.

La governance farà riferimento a un organo collegiale rappresentativo preposto alle funzioni di indirizzo e guida strategica. Tale organo dovrà essere responsabile della strategia di fondo e rispecchiare le varie anime della partnership del progetto e comprendere una rappresentanza equilibrata di organismi di ricerca, imprenditoria, rappresentanti di organi istituzionali e di categoria.

Il progetto gestirà un Living Lab finalizzato a consentire a imprese, ricercatori, pubblica amministrazione e cittadini utenti finali di sviluppare, coralmente e in vivo, nuove applicazioni, prodotti, servizi e modelli di business legati alle Smart Technologies. Il Living Lab che sarà implementato a Taranto sarà concepito per favorire il processo innovativo in quelle situazioni nelle quali le attività di ricerca e sviluppo delle imprese, l'identificazione dei bisogni e dei requisiti funzionali espressi dall'utente finale e l'investimento infrastrutturale da parte della Pubblica Amministrazione non possono essere sviluppati e perseguiti separatamente e sequenzialmente, ma devono evolvere congiuntamente in modo condiviso e attivo, nel quale ciascuno degli attori coinvolti possa sfruttare appieno e far crescere le proprie capacità creative e innovative.

Tra le caratteristiche distintive del progetto vi è la centralità della Smart Community, che nei Living Lab viene esposta a nuove applicazioni, tecnologie, servizi, modelli di business e costantemente monitorata e coinvolta nella sperimentazione d'uso in un contesto reale, al fine di renderla un attore centrale del processo innovativo.

Fondamentale nella fase costitutiva sarà l'animazione sul territorio, allo scopo di creare un ambiente favorevole per la partecipazione attiva della Smart Community attraverso un percorso condiviso. L'animazione dovrà proseguire ovviamente anche per tutto il corso dell'attività, per la condivisione della strategia e la gestione operativa.

L'equilibrio della governance sarà inoltre favorito dalla soluzione organizzativa adottata fondata su una organizzazione di rete, in grado di assicurare l'aggregazione e la partecipazione ai processi delle Imprese e degli Enti di Ricerca e su una organizzazione funzionale, con relazioni di dipendenza

atte a favorire il coordinamento e il mantenimento dell'impostazione strategica comune.

La vision di governo punta a integrare le eccellenze scientifiche ed industriali per l'introduzione delle Smart Technologies al governo ambientale e tecnologico delle città, trasferendo competenze, concretizzando esperienze di ricerca e costituendo un volano di sviluppo per il territorio.

Gli obiettivi strategici si inseriscono in una visione di sistema e di aggregazione di una pluralità di soggetti appartenenti ai mondi della ricerca e delle imprese, portatori di competenze ed esperienze diversificate, oltre che all'importantissimo coinvolgimento dei cittadini.

Assicurare una efficace governance presuppone anzitutto meccanismi di condivisione degli obiettivi strategici, nonché di partecipazione delle forze del Distretto al processo di definizione strategica e alle azioni operative.

L'iniziativa è destinata ad auto sostenersi nel tempo in quanto i rientri degli investimenti d'impresa sono garantiti da un lato dalla vendita di sensori di inquinamento ambientale a basso costo, che

potranno essere commercializzati anche in centri commerciali e catene di distribuzione e che potranno attrezzare spalliere dedicate alle "Smart Technologies", dall'altro dalla vendita dei servizi di monitoraggio attivo di ambienti di lavoro finalizzato al miglioramento della safety erogabili dal sistema alle aziende che operano nelle aree industriali (a partire da quella portuale) infrastrutturale con reti diffuse di sensoristica. L'estremo interesse della cittadinanza alle questioni legate alla conoscenza ambientale agevolerà la commercializzazione dei prodotti e dei servizi, concorrendo all'implementazione di un modello replicabile in altri contesti territoriali nazionali ed internazionali.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Enti locali. Imprese.



GENNAIO 2013

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Struttura integrata per l'implementazione in via sperimentale di tecnologie innovative di biodegradazione fito-assistita a basso costo.

ASSE D'INTERVENTO

Ricerca, formazione e start-up nuove iniziative imprenditoriali in campo ambientale



ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBI EFFETTI

Smart City, Sviluppo Urbano, Diversificazione produttiva Infrastrutture/ICT, Green Road.

FATTIBILITÀ

Alta

CLASSIFICAZIONE

Materiale / Immateriale

CONTENUTO TECNICO

L'intervento si riferisce all'allestimento di una struttura integrata comprensiva di laboratori e di serre per la realizzazione di interventi di biodegradazione fito-assistita. Le tecnologie innovative sviluppate in ambito CNR (IRSA-IBAF) sono orientate alla selezione di specie vegetali (eventualmente opportunamente ibridizzate) che consentono la messa in sicurezza e bonifica di terreni contaminati, attraverso meccanismi di biodetossificazione per/Denominazione intervento degradazione degli inquinanti organici ad opera di microrganismi endofiti e la rimozione selettiva di contaminanti inorganici con concentrazione in alcune parti della pianta.

STATO ATTUALE

E' in corso un'applicazione sperimentale sul territorio ubicato in località indicata come excampo Cimino – Manganecchia a Taranto, oggetto di uno specifico contratto di ricerca tra Consiglio Nazionale delle Ricerche – Istituto di Ricerca Sulle Acque e CISA S.p.A. Tuttavia occorre sottolineare che si tratta di una tecnologia matura, già utilizzata sperimentalmente dal CNR in collaborazione con ISPRA in località Papigno (TR) ed in India.

L'attività si inserisce nell'ambito del Progetto San Giuseppe sostenuto dalla Curia di Taranto e per il quale è stato sottoscritto specifico Protocollo di Intesa tra PST Magna Grecia, Arcidiocesi di Taranto, ARPA Puglia, DIPAR e Centro Educativo Murialdo.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

N/A

PRIMA AZIONE A FARSI

Individuazione dell'area in cui realizzare l'intervento e formazione del personale da impiegare nelle attività di selezione delle specie e di ibridazione

PERIODO DI REALIZZAZIONE

18 mesi

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

Laboratori: 120 mq

Uffici: 40 mq

Serre: 1200 mq

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

Costo totale 2.000.000 euro (1.300.000 euro per il 1 anno + 700.000 euro per i sei mesi successivi).

FONTI DI FINANZIAMENTO

- Accordo di Programma con il MISE;
- Legge Speciale Taranto (Decreto Legge 7 agosto 2012, n. 129);
- Contratto di Innovazione con il MIUR;
- Contratto di sviluppo su bonifica dei siti contaminati.

LOCALIZZAZIONE



TIPOLOGIA INTERVENTO

Puntuale con riferimento alla realizzazione dell'azienda, con possibilità di applicazione in ambito diffuso.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

La realizzazione dell'intervento punta alla diffusione di una tecnologia di bonifica a basso costo in

grado di incidere positivamente sugli obiettivi di risanamento e di rifunzionalizzazione ambientale dell'area di Taranto, sebbene il mercato a cui l'intervento imprenditoriale è rivolto interessi ambiti nazionali ed internazionali.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Totale

IMPATTO AMBIENTALE

Il presente intervento non solo non comporta alcun tipo di impatto ambientale, ma mira ad ottenere significativi effetti positivi sull'ambiente direttamente collegati sia con la detossificazione e rimozione di inquinanti dal suolo e dalle acque superficiali, che con l'incremento della sostanza organica nei suoli e con il sequestro di CO₂.

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

- in fase di realizzazione: 10 addetti
- nel corso della gestione (diretta /indiretta): 30 addetti
 - ◆ diretta: 1 analista, 1 genetista, 1 tecnico progettista, 1 segretaria, 2 operai in serra, 3 piantumatori e manutentori del verde;

- ◆ indiretta: trasporto e manutenzione del verde, gestione produttiva dei pioppi, produzione di energia, etc.

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Pioppelle prodotte ad anno (vari cloni) n. 1.800.000

INDICATORI DI AVANZAMENTO

Applicazione sperimentale sul territorio di Taranto 30%

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Impresa integrata in una logica di filiera.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Enti Locali, imprese, operatori del verde, aziende operanti nel settore energetico, etc

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Start-up Polo Scientifico Tecnologico "Magna Grecia"

ASSE D'INTERVENTO

Ricerca, formazione e start-up nuove iniziative imprenditoriali in campo ambientale.

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Tutti

FATTIBILITÀ

Alta

CLASSIFICAZIONE

Immateriale

CONTENUTO TECNICO

Le attività di start-up del Polo

Nelle more della disponibilità della struttura edilizia del Polo da realizzarsi attraverso la progettualità proposta dall'Area Vasta, specificatamente nell'area individuata prospiciente la Facoltà di Ingegneria di Taranto nel Quartiere Paolo VI, ed in considerazione delle opportunità offerte dall'Assessorato al Bilancio e Programmazione della Regione Puglia di utilizzazione provvisoria di altra struttura di proprietà pubblica e di un cofinanziamento per l'avvio delle attività, di seguito si riportano alcuni elementi di sintesi riferiti alla creazione ed allo start up del Polo Scientifico e Tecnologico "Magna Grecia" di Taranto.

L'avvio del Polo è funzionale al recupero di prezioso tempo per il consolidamento di una realtà che deve porre in essere modificazioni culturali e relazionali estremamente complesse e che deve puntare al successo ed all'auto-sostenibilità di una struttura in grado di favorire, con il conseguimento dei risultati della ricerca, il raggiungimento dei mercati.

Per tale motivazione la fase di Start-up rappresenta una fase estremamente delicata in cui concentrare gli sforzi dei team universitari e scientifici e delle imprese, al fine di generare una forza risultante che punti allo sviluppo del territorio attraverso il trasferimento dei risultati della ricerca alle imprese esistenti e a quelle di nuova costituzione.

Particolare attenzione sarà rivolta alla creazione di accordi commerciali tra gli spin off e le imprese che dispongono di una rete commerciale strutturata. Infatti, le nuove imprese ad alto livello d'innovazione solitamente nascono da un'idea generata nell'ambito della ricerca e si configurano come spin off da Università e CNR e posseggono elevate competenze tecnico/scientifiche, ma sono carenti sul piano commerciale e gestionale.

Queste imprese operano in una logica technology-push, nel tentativo di portare sul mercato finale prodotti e servizi innovativi maturati nell'ambito della ricerca.

Nella fattispecie lo Start-up del Polo punterà moltissimo a mettere in relazione i "mercati commerciali e dei servizi innovativi" con il "mercato della conoscenza", allo scopo di offrire possibilità di crescita, sia alle imprese produttive e di servizi, sia agli spin off generati dal mondo della ricerca...(omissis)...

Gli spin off da ricerca e, più in generale, le nuove imprese ad alto contenuto scientifico/tecnologico sono caratterizzate da problematiche più complesse rispetto alle più tradizionali start-up, sia in fase di elaborazione del progetto d'impresa sia in merito alla gestione delle attività aziendali. Il team

imprenditoriale di questo tipo di imprese, infatti, è dotato di elevate competenze interne tecnico/scientifiche ma è carente sul piano della commercializzazione. Inoltre, accanto ad una redditività più elevata, le spin off innovative tendono ad operare sostenendo costi gestionali e produttivi più elevati della media del settore. Gli studi fatti su questo tipo di realtà imprenditoriali indicano, tra le principali difficoltà riscontrate nei primi tre anni di attività, la problematicità del reperimento di servizi di consulenza a costi accettabili, le difficoltà di ordine organizzativo e gli errori di previsione della domanda, che condizionano pesantemente la sopravvivenza degli spin off. Queste imprese rappresentano quindi attori fondamentali del processo innovativo, ma il loro tasso di mortalità è elevatissimo. Per ridurre la mortalità di tali imprese, è necessario che l'attività imprenditoriale si avvalga di competenze gestionali sin dall'avvio, attraverso servizi di marketing e pianificazione d'impresa (come quelle realizzabili all'interno di un Polo Scientifico e Tecnologico) e non si basi solo sull'"euforia tecnologica" e l'entusiasmo che caratterizza le fasi di avvio delle imprese.

Questo quadro mostra con chiarezza l'importanza delle attività del Polo, sia pure nelle fasi di start-up di strutturazione e creazione delle relazioni.

Anche la Commissione Europea invita a realizzare Polo Scientifici per fornire supporto specifico agli aspetti relativi alle risorse umane coinvolte nella creazione di nuove imprese, incoraggiando espressamente il collegamento tra Facoltà Scientifiche, Centri di Ricerca e Business School, per creare curricula espressamente dedicati alla creazione d'impresa.

In tale direzione il Polo, durante il periodo dello Start-up, si propone di sperimentare e comparare le metodologie sviluppate a livello internazionale, per assicurare servizi alle imprese finalizzati al trasferimento tecnologico e alla creazione e allo sviluppo di nuove imprese innovative.

Durante i tre anni di Start-up saranno avviate tutte le attività ed i servizi innanzi dettagliati, sperimentando approcci di coinvolgimento innovativi anche al fine di contestualizzarne i migliori con riferimento al territorio ed all'imprenditoria locale e regionale.

Il progetto prevede, specie nelle fasi di Start-up, un forte coinvolgimento delle Università aderenti al Polo, del CNR, dell'ARPA, del CIASU, del CETMA e degli altri Enti di ricerca, che viene ipotizzato a due livelli indipendenti:

- ☐ da un lato, verranno coinvolte pesantemente le Facoltà e i Dipartimenti del Politecnico e dell'Università di Bari presenti sul territorio tarantino o barese con maggiore caratterizzazione scientifica e tecnologica nonché le competenze altrettanto valide presenti nei laboratori del CNR (Taranto, Bari e Lecce per iniziare) al fine di individuare opportunamente team scientifici di Ricercatori/Docenti di alto livello interessati al trasferimento dei loro risultati di ricerca alle imprese o anche all'avvio di un'impresa, con un coinvolgimento diretto delle strutture formalmente incaricate della valutazione degli spin off di Ateneo e del CNR;
- ☐ da un altro lato, verranno coinvolte le Università al cui interno sono presenti percorsi di alta formazione nel campo delle scienze giuridiche ed economiche, per tutti gli aspetti legati al contesto giuridico-socio-economico, di interesse delle imprese coinvolte.

Investimenti necessari allo svolgimento delle attività di avvio del Polo

Il Polo considera strategico l'avvio delle attività attraverso un'azione di Start-up finalizzata al potenziamento metodologico e relazionale per il supporto tecnologico, l'erogazione di servizi

innovativi e la formazione di personale tecnico per il sistema delle PMI. Il Polo, nella fase iniziale dello Start-up non intende dotarsi di laboratori e di attrezzature scientifiche già presenti all'interno delle Università, del CNR, degli Enti di Ricerca, delle imprese, delle Reti di Laboratori pubblici etc., ma di arredi ed attrezzature strettamente necessari per rendere operativo e funzionante una sede provvisoria come evidenziato in precedenza, nonché di personale (specializzato e non) per poter affiancare il personale messo a disposizione da Università e Centri di Ricerca e per poter svolgere attività routinarie di sportello.



Nella fase successiva di costruzione ed allestimento del Polo, una quota di risorse finanziarie sarà utilizzata per dotare i laboratori di infrastrutture tecnico-scientifiche di particolare rilevanza e funzionali allo sviluppo dell'imprenditorialità innovativa.

In relazione agli obiettivi che si intende perseguire, i criteri adottati per la definizione degli investimenti saranno stabiliti sulla base di un'attenta analisi, come segue:

- ◆ analisi preliminare delle criticità del sistema delle infrastrutture tecnico-scientifiche dell'area;
- ◆ individuazione dei gap tecnologici e delle criticità connesse con le azioni di trasferimento tecnologico;
- ◆ acquisizione di apparecchiature necessarie al potenziamento delle attività di trasferimento tecnologico nei settori specifici di intervento;
- ◆ analisi delle infrastrutture ed attrezzature scientifiche presenti nel sistema della ricerca pugliese pubblico e privato;
- ◆ valorizzazione del sistema a rete anche per una migliore condivisione delle facility strumentali distribuite nel sistema della ricerca pugliese pubblico e privato.

Nella fase di Start-up saranno acquistati gli arredi e le attrezzature necessarie all'operatività del Polo consistenti in PC per gli operatori, sistemi integrati per conferenze e video-conferenze, server per gestione delle banche dati funzionali all'operatività del Polo, strutture di rete etc.

Bilancio triennale di previsione

Come sinteticamente espresso nella tabella riportata di seguito (Tab. 1), il Polo scientifico punta all'auto-sostenibilità attraverso la fornitura di servizi e l'esecuzione di attività dettagliate nei capitoli precedenti. In particolare, l'auto-sostenibilità del Polo verrà attraverso azioni di:

- ☐ assistenza alle imprese;
- ☐ trasferimento tecnologico: attività di scouting e exploitation;
- ☐ convalida tecnologica;
- ☐ diffusione tecnologica e formazione.

Durante il periodo di Start-up il transitorio sarà gestito da una governante così come definito

nell'ambito della Convenzione sottoscritta in data 5 novembre 2012 tra ATS (l'Università degli Studi di Bari Aldo Moro, il Politecnico di Bari, il Consiglio Nazionale delle Ricerche e l'ARPA Puglia) e DIPAR – Distretto Produttivo per l'Ambiente ed il Riutilizzo, a cui partecipano e Università e le Istituzioni Scientifiche ed a cui possono facilmente aderire la Provincia di Taranto ed il Comune di Taranto. Durante tale fase si provvederà alla realizzazione di un'opportuna società consortile che gestirà il Polo durante la fase successiva allo Start-up.

Nel primo anno di attività saranno definiti i seguenti aspetti di dettaglio:

- ◆ Organizzazione tecnico-amministrativa del Polo;
- ◆ Definizione dei programmi operativi di dettaglio del primo triennio di attività;
- ◆ Definizione del sistema a rete regionale per la condivisione delle facilities strumentali distribuite nel sistema della ricerca pugliese;
- ◆ Definizione delle specifiche tecniche dell'hardware strumentale complementare alle reti di laboratori esistenti;
- ◆ Redazione di proposte progettuali e di finanziamento regionali/nazionali/comunitarie a sostegno dei programmi di ricerca/sperimentazione/dimostrazione/trasferimento definiti;
- ◆ Primo sviluppo dei programmi di trasferimento tecnologico a partire dalle azioni già definite nell'ambito del Programma di Sviluppo del DIPAR approvato dalla Regione Puglia;
- ◆ Sviluppo delle azioni finalizzate alla definizione di accordi commerciali tra gli spin off (da Università e CNR) e le imprese dotate di rete commerciale strutturata;
- ◆ Definizione dei programmi di alta formazione in campo ambientale.

Nel periodo dello Start-up saranno favoriti progetti aggreganti, funzionali a rafforzare la coesione interna agli Enti partecipanti al Polo anche attraverso l'intercettazione di fonti di finanziamento provinciali, regionali, nazionali e comunitarie. In aggiunta, saranno svolte attività di Comunicazione e Promozione finalizzate a raccogliere adesioni ed a rendere noti i servizi e le opportunità offerte dal Polo. Saranno condotte azioni di animazione territoriale finalizzate ad un coinvolgimento esteso di enti e di imprese.

STATO ATTUALE

L'Università degli Studi di Bari Aldo Moro e il Politecnico di Bari hanno presentato il Progetto "Potenziamento delle strutture e delle dotazioni scientifiche e tecnologiche del Polo Scientifico Tecnologico Magna Grecia" al Bando "PON Ricerca e Competitività" nell'ambito dell'Asse I "Sostegno ai mutamenti strutturali" (ammesso al finanziamento con Decreto Direttoriale n.957/Ric.) aggiudicandosi il finanziamento, grazie al quale sono state intraprese:

- ◆ la realizzazione dei laboratori;
- ◆ le procedure di avvio del Bando "La qualificazione del capitale umano per l'ambiente attraverso il Polo Scientifico Tecnologico "Magna Grecia" finalizzato a finanziare 5 Master in tematiche ambientali.

Inoltre, è stata sottoscritta una Convenzione tra l'ATS (Università degli Studi di Bari Aldo Moro, il Politecnico di Bari, il Consiglio Nazionale delle Ricerche e l'ARPA Puglia) e il DIPAR finalizzata ad avviare lo Start-up del "Polo Scientifico Tecnologico Magna Grecia".

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

Finanziamento delle Attività di Start-up.

PRIMA AZIONE A FARSI

Avviare le procedure di finanziamento.

PERIODO DI REALIZZAZIONE

Tre anni.

Attività	I anno				II anno				III anno			
Acquisto, attrezzature e/o arredi ed allestimenti												
Organizzazione personale												
Formazione personale interno												
Progetti di Ricerca												
Attività di assistenza alle imprese												
Attività di trasferimento tecnologico e convalida tecnologica												
Attività di diffusione tecnologica e formazione												

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

Numero nuove start-up aziendali sostenute, numero interventi di innovazione di processo in aziende esistenti.

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

PIANO DEI COSTI: INVESTIMENTI E USCITE			
Attività	I anno	II anno	III anno
Personale interno (docenti, ricercatori, tecnologi, management, tecnici, amministrativi, etc.)	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Personale esterno (management, borse di studio, assegni ricerca, contratti, etc.)	400.000	2.200.000	4.600.000
Allestimenti, strumenti, arredi (postazioni di lavoro, sala riunione, sale seminari, etc.)	110.000	10.000	40.000
Attrezzature informatiche e reti (PC, Workstation, data display, sistemi videoconferenza, reti, etc.)	110.000	20.000	50.000
Materiali di consumo (carta, materiali non inventariabili per attività di ricerca)	20.000	50.000	90.000
Servizi esterni (stampe, convegni, pubblicazioni, consulenze, etc.)	80.000	80.000	100.000
Spese generali e missioni (20% del personale)	280.000	640.000	1.120.000
TOTALE	2.000.000	4.000.000	7.000.000

FONTI DI FINANZIAMENTO

- Sostegno Regione Puglia;
- Coofinanziamento in personale Università ed Enti di Ricerca ed Imprese;
- Accordo di Programma con il MISE;
- Legge Speciale Taranto (Decreto Legge 7 agosto 2012, n. 129);
- Contratto di Innovazione con il MIUR.

LOCALIZZAZIONE

Taranto (Confindustria / CCIAA)

TIPOLOGIA INTERVENTO

Puntuale.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Referente tecnico-scientifico per tutte le iniziative.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Assoluta

IMPATTO AMBIENTALE

Strumento strategico tecnico-scientifico per la riduzione dell'impatto ambientale di qualsiasi attività antropica (in particolare per tutta l'area tarantina).

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

- ◆ in fase di realizzazione: 5 unità
- ◆ nel corso della gestione (diretta /indiretta): 15 unità

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Vedi "Dati misuranti l'intervento".

INDICATORI DI AVANZAMENTO

Vedi "Dati misuranti l'intervento" e cronoprogramma attività.

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Convenzione ATS – DIPAR

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Imprese ed Enti Pubblici.

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Sviluppo in via sperimentale nuova tecnologia di bonifica falde inquinate da idrocarburi mediante interventi in situ alternativi a tecniche di "pump and treat" (Start-up)

ASSE D'INTERVENTO

Ricerca, formazione e start-up nuove iniziative imprenditoriali in campo ambientale.

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Smart City, Sviluppo Urbano, Diversificazione produttiva infrastrutture/ICT, Green road.

FATTIBILITÀ

Alta

CLASSIFICAZIONE

Materiale

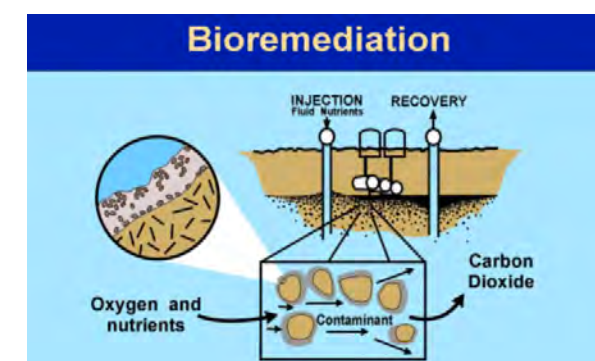
CONTENUTO TECNICO

La metodologia in oggetto muove dalla realizzazione di studi di microcosmo finalizzati a determinare la reattività biologica di un sito o di una falda contaminata per progettare nella maniera più efficace ed efficiente interventi di biorisanamento in situ.

La degradazione dei contaminanti organici viene effettuata attivando le comunità microbiche autoctone attraverso opportune sostanze ammendanti (nutrienti, donatori di elettroni etc...). In maniera più specifica, gli studi di microcosmo consentono di valutare se sono attive nell'acquifero popolazioni microbiche native in grado di condurre la detossificazione dei contaminanti di interesse

e di quanto è possibile accelerare i processi di decontaminazione mediante aggiunta nell'acquifero sostanze ammendanti.

Come noto, le più diffuse soluzioni ingegneristiche di risanamento come il pump and treat risultano essere costose per le seguenti motivazioni: il processo è limitato dal trasferimento di massa con la necessità di trattare rifiuti secondari con alto consumo energetico e con la necessità di mantenere per lungo tempo l'operazione attiva.



Contrariamente, il biorisanamento in situ con consorzi microbici arricchiti offre i seguenti vantaggi:

- ☐ Bassi costi di investimento e di mantenimento: bassi costi di capitali sono spesso realizzati perché l'aggiunta di substrato può essere facilmente compiuto usando pozzi convenzionali o per mezzo dell'uso di tecnologie direct-push. Substrati solubili o prodotti solubili della fermentazione di substrati lentamente rilasciati possono potenzialmente migrare nella fase litologica eterogenea per mezzo della diffusione e per trasporto. I sistemi usati per mescolare e iniettare substrati possono essere prontamente progettati ed installati con costi limitati.
- ☐ Degradazione di contaminanti in situ: Le sostanze inquinanti organiche (con particolare riferimento agli idrocarburi) sono completamente mineralizzate o distrutte. La distruzione di contaminanti in situ è altamente favorita perché:
 - ◆ la massa del contaminante non viene trasferita ad altre fasi (soluzione più ambientalmente

sostenibile poiché il contaminante è definitivamente distrutto e non trasportato in altri luoghi);

- ◆ non c'è un rifiuto secondario gassoso da trattare (con costi ulteriori pompaggio, di trasporto, di trattamento, di scarico);
- ◆ annullamento dei potenziali rischi relativi all'esposizione durante il risanamento (gli operatori non vengono a contatto con le fasi contaminate);
- ◆ impatto minimo di infrastrutture on site (non vi sono ingombri particolari per cui durante le fasi di "cantier" è possibile proseguire le attività senza particolari disagi).

La mediazione di reazioni biologiche generalmente è possibile tramite i microrganismi indigeni già residenti nella falda acquifera sotterranea.

- ☐ Trasferimento di massa tra diverse fasi: il processo in questione può incrementare la velocità di dissoluzione degli inquinanti nella zona sorgente per cui operare e rendere più efficace la bonifica anche dell'acquifero.
- ☐ Potenziali applicazioni per una varietà di contaminanti: La tecnologia può essere applicabile ad una ampia varietà di altri contaminanti. Il biorisanamento consente di trattare e degradare contaminanti più o meno tossici e meno mobili anche attraverso reazioni di riduzione.
- ☐ Trattamenti train opzionali: Il biorisanamento può essere usato in tandem con esistenti o alternativi sistemi di risanamento per ottimizzare le prestazioni (ad es. rimozione della sorgente per mezzo dell'escavazione o estrazione con solvente). Alternativamente, sistemi di biorisanamento possono essere accoppiati con zone di reazione aerobiche a valle (ad es. trincee per air-sparging) per degradare i prodotti della dechlorazione come il c-DCE o il VC che possono essere degradati attraverso processi ossidativi.

STATO ATTUALE

Sono state definite con il CNR le tecnologia innovative; è in fase di sottoscrizione un accordo con un investitore privato finalizzato alla industrializzazione del processo.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

Finanziamento delle Attività di Start-up.

PRIMA AZIONE A FARSI

Avviare le procedure di finanziamento Start-up.

PERIODO DI REALIZZAZIONE

1 anno.

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

Efficacia del nuovo processo: percentuali e tempi di rimozione degli inquinanti.

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

2.000.000 euro.

FONTI DI FINANZIAMENTO

- Accordo di Programma con il MISE;
- Legge Speciale Taranto (Decreto Legge 7 agosto 2012, n. 129);
- Contratto di Innovazione con il MIUR.

LOCALIZZAZIONE

Taranto.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Puntuale con riferimento alla realizzazione dell'azienda, con possibilità di applicazione in ambito diffuso.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Tecnologia a basso costo per la bonifica di falde inquinate da idrocarburi nell'area di Taranto.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Totale

IMPATTO AMBIENTALE

L'attività in oggetto non solo non comporta alcun tipo di impatto ambientale, ma mira ad ottenere

significativi effetti positivi sull'ambiente ed in particolare sulle falde inquinate da idrocarburi (si veda Contenuto Tecnico).

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

- ◆ in fase di realizzazione: 5 unità
- ◆ nel corso della gestione (diretta /indiretta): superiori a 10 unità con sviluppi collegati alla applicazione in altre aree/mercati

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Vedi "Dati misuranti l'intervento".

INDICATORI DI AVANZAMENTO

Vedi "Dati misuranti l'intervento".

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Nuova impresa

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Enti locali e aziende (aziende settore petrolchimico, rete di distribuzione carburanti, etc.).

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Sperimentazione finalizzata allo sviluppo di tecnologie innovative di bonifica suoli: la bonifica verde

ASSE D'INTERVENTO

Ricerca, formazione e start-up nuove iniziative imprenditoriali in campo ambientale.

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Smart City, Sviluppo Urbano, Diversificazione produttiva infrastrutture/ICT, Green road.

FATTIBILITÀ

Alta

CLASSIFICAZIONE

Materiale / Immateriale

CONTENUTO TECNICO

Le azioni che si prevede di adottare nel presente progetto sono:

- ☐ Fase 1: Individuazione di un sito idoneo per la sperimentazione di tecnologie di bonifica in-situ: si richiederanno al Servizio Gestione rifiuti e Bonifica della Regione Puglia informazioni in merito a siti contaminati potenzialmente idonei per la sperimentazione. A seguito di sopralluoghi specifici verrà individuato il sito idoneo, che indicativamente dovrebbe avere un'estensione di 100 m x 100 m.
- ☐ Fase 2: Caratterizzazione ambientale di dettaglio del sito per quantificare lo stato di contaminazione: la conoscenza dettagliata dello stato di contaminazione sul sito pilota è necessario come base di riferimento per conoscere la massa di contaminanti presenti nel suolo. Sull'area di sperimentazione potrà essere effettuata una caratterizzazione con maglia 10 m x 10 m, da infittire nelle aree di applicazione dei sistemi di bonifica.
- ☐ Fase 3: Allestimento di struttura per la sperimentazione in scala da banco delle tecnologie: parallelamente alla caratterizzazione del campo prove, si prevede di allestire una struttura, preferibilmente universitaria, con le attrezzature necessarie ad effettuare dei test in scala da banco utili a definire il progetto dei sistemi di trattamento in scala pilota.
- ☐ Fase 4: Progettazione degli interventi di bonifica su scala pilota utilizzando diverse tecnologie: sulla base degli esiti della caratterizzazione e della sperimentazione in scala da banco saranno progettati gli interventi di bonifica utilizzando le diverse tecnologie in-situ applicabili in funzione dei contaminanti presenti. In questa fase sarà anche fatta una stima dei costi energetici ed ambientali di ciascuna opzione.
- ☐ Fase 5: Installazione, gestione e monitoraggio degli interventi di bonifica: durante l'esecuzione degli interventi di bonifica sarà effettuato il monitoraggio dei parametri di operativi e saranno effettuati su base periodica dei campionamenti del suolo per quantificare la riduzione della massa dei contaminanti.

STATO ATTUALE

Progetto preliminare.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

Finanziamento dell'iniziativa.

PRIMA AZIONE A FARSI

Individuazione del sito e successivo avvio dell'iter autorizzativo.



PERIODO DI REALIZZAZIONE

Almeno 2 anni.

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

Secondo scansione in fasi.

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

L'intervento per le azioni 2 e 3 è stimato in 150 keuro ciascuna, mentre l'allestimento della struttura di sperimentazione in scala da banco, utilizzando una struttura esistente, è pari a 100 keuro.

I costi stimati per la fase di installazione, gestione e monitoraggio di almeno 3 interventi di bonifica per i tempi presunti (almeno 2 anni) è di circa 1600 keuro. Complessivamente il costo del progetto è di ca. 2.000.000 euro.

FONDI DI FINANZIAMENTO

- Accordo di Programma con il MISE;
- Legge Speciale Taranto (Decreto Legge 7 agosto 2012, n. 129);
- Contratto di Innovazione con il MIUR.

LOCALIZZAZIONE

Taranto.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Puntuale con riferimento alla realizzazione dell'azienda, con possibilità di applicazione in ambito diffuso.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Tecnologia a basso costo per la bonifica di falde inquinate da idrocarburi nell'area di Taranto.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Totale

IMPATTO AMBIENTALE

L'attività in oggetto non solo non comporta alcun tipo di impatto ambientale, ma mira ad ottenere significativi effetti positivi sull'ambiente ed in particolare sui suoli inquinati (si veda Contenuto Tecnico).

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

♦ in fase di realizzazione: 5 unità

♦ nel corso della gestione (diretta /indiretta): 5 unità

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Numero 1 ha da bonificare.

INDICATORI DI AVANZAMENTO

Percentuale rimozione inquinanti.

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Consorzio di imprese nel settore ambientale.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Enti pubblici e aziende.



DENOMINAZIONE INTERVENTO

Impianto pilota complesso per il trattamento e recupero in via sperimentale di sedimenti marini contaminati

ASSE D'INTERVENTO

Ricerca, formazione e start-up nuove iniziative imprenditoriali in campo ambientale.

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Smart City, Sviluppo Urbano, Diversificazione produttiva infrastrutture/ICT, Green road.

FATTIBILITÀ

Alta

CLASSIFICAZIONE

Materiale

CONTENUTO TECNICO

Le azioni che si prevede di adottare nel presente progetto sono di seguito elencate:

- Fase 1: individuazione di un sito idoneo per la sperimentazione della tecnologia.
- Fase 2: classificazione e tipizzazione sedimenti marini. I sedimenti marini presenti nei porti si differenziano significativamente a seconda della natura e della tipologia di inquinanti eventualmente contenuti. Ovviamente tale loro condizione dipende essenzialmente dagli scarichi idrici che si riversano nelle acque nonché dalla tipologia delle attività antropiche prevalenti esistenti nel circondario.
- Fase 3: Nel caso in esame i sedimenti oggetto di studio saranno prelevati dai fondali del Mar Piccolo e del Mar Grande di Taranto. Si provvederà pertanto ad una classificazione chimico-fisica dei sedimenti presenti sui fondali marini al fine di meglio circoscrivere le classi di inquinanti che saranno oggetto di investigazione. Caratterizzazione ambientale di dettaglio del sito per quantificare lo stato di contaminazione: la conoscenza dettagliata dello stato di contaminazione sul sito pilota a necessario come base di riferimento per conoscere la massa di contaminanti presenti nella matrice sedimento.
- Fase 4: allestimento di struttura per la sperimentazione in scala da banco delle tecnologie: parallelamente alla caratterizzazione del campo prove, si prevede di allestire una struttura, preferibilmente universitaria, con le attrezzature necessarie ad effettuare dei test in scala da banco utili a definire il progetto dei sistemi di trattamento in scala pilota. In particolare sarà testata la tecnologia mecano-chimica per il trattamento della frazione contaminata.
- Fase 5: Progettazione e realizzazione di un impianto pilota. In questa fase sarà anche fatta una



stima dei costi energetici ed ambientali di ciascuna opzione.

- Fase 6: campagna di prova in un sito sperimentale attraverso l'installazione dell'impianto pilota. Durante l'esecuzione degli interventi di bonifica sarà effettuato il monitoraggio dei parametri di operativi e saranno effettuati su base periodica dei campionamenti dall'impianto per quantificare l'efficacia del processo proposto.

STATO ATTUALE

Studio di fattibilità.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

Finanziamento.

PRIMA AZIONE A FARSI

Individuazione del sito e successivo avvio dell'iter autorizzativo.

PERIODO DI REALIZZAZIONE

2 anni.

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

Impianto pilota da 50 m³/h

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

3.000.000 euro.

FONTI DI FINANZIAMENTO

- Accordo di Programma con il MISE;
- Legge Speciale Taranto (Decreto Legge 7 agosto 2012, n. 129);
- Contratto di Innovazione con il MIUR.

LOCALIZZAZIONE

Porto di Taranto.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Puntuale.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Ridurrà l'incidenza ambientale delle attività portuali nell'area di Taranto.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Totale

IMPATTO AMBIENTALE

Positivo (infrastruttura dedicata al disinquinamento dei fondali ed al riciclaggio e/o corretto smaltimento dei sedimenti marini contaminati).

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

- ♦ in fase di realizzazione: 10 unità
- ♦ nel corso della gestione (diretta /indiretta): 6 unità

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Produzione: 50 m³/h

INDICATORI DI AVANZAMENTO

Percentuale opere realizzate.

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Consorzio di imprese nel settore ambientale.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Autorità Portuali.



Attivazione di una
SMART AREA
nel territorio di Taranto

GENNAIO 2013

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Progetto per il conseguimento della Dichiarazione Ambientale della Provincia Jonica

ASSE D'INTERVENTO

Ricerca, formazione e start-up nuove iniziative imprenditoriali in campo ambientale.

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Smart City, Sviluppo Urbano, Diversificazione produttiva infrastrutture/ICT, Green road.

FATTIBILITÀ

Alta

CLASSIFICAZIONE

Immateriale

CONTENUTO TECNICO

Premessa

Il nuovo regolamento CE 761/2001, ossia "Adesione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di eco-gestione e audit" (Environmental Management and Audit Scheme – EMAS), ha esteso il campo di applicazione a tutti i settori, anche non produttivi, che vogliono migliorare le proprie prestazioni ambientali complessive e che sono definiti organizzazioni. Per quanto sopra, anche le PA possono essere coinvolte, le quali, attraverso una specifica "Convenzione", possono utilizzare questo strumento per integrare lo sviluppo e le esigenze di pianificazione territoriale.

I vantaggi che possono scaturire da una registrazione EMAS III, sono legati a due aspetti fondamentali del Regolamento: la Dichiarazione Ambientale e il Sistema di Gestione Ambientale.

Obiettivo del Progetto

Lo scopo è quello di progettare, implementare e qualificare i Sistemi di Gestione Ambientale anche degli Enti partecipanti, in modo da garantire uno sviluppo basato sulla competitività delle proprie eccellenze nel pieno rispetto dell'ambiente e della qualità della vita e sui principi dello sviluppo sostenibile. Quindi, Registrazione Ambientale degli Enti Locali e valorizzazione del territorio, attraverso la creazione di un Sistema Integrato di Gestione con le imprese che definisce un modello organizzativo basato sulla norma UNI EN 14001 e la creazione di una Direzione Territoriale che analizzerebbe lo stato dell'ambiente, pianificherebbe e programmerebbe il miglioramento del territorio, valutandone i risultati ottenuti onde definire un miglioramento continuo.

Le Amministrazioni Pubbliche aderenti alla "Convenzione", nel rispetto delle specifiche competenze ed identità, successivamente qualificate e certificate da un organismo di "Terza Parte", dovranno gestire in maniera coordinata ed unitaria il territorio, sia da un punto di vista ambientale che socio-economico, al fine del miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente stesso.

Necessita, dunque, individuare con PP.AA. una "politica ed un Programma Ambientale Territoriale di Sistema" basata principalmente sul perseguimento a livello territoriale dei seguenti principi:

- ☐ Qualità, ovvero l'insieme di caratteristiche peculiari di un territorio che determinano migliori condizioni della qualità della vita, della competitività e dell'attrattività;
- ☐ Efficienza, ovvero l'insieme delle azioni congiunte tese alla gestione del progetto, quindi anche la comunicazione;

- ☐ Risparmio, relativo alle risorse (acqua, energia, etc.);
- ☐ Identità, ovvero la salvaguardia delle tradizioni attraverso il rafforzamento delle vocazioni produttive, dei vantaggi competitivi, nonché il capitale sociale e culturale del territorio;
- ☐ Coinvolgimento, ovvero la pianificazione operativa, compresa l'identificazione di iniziative per lo sviluppo del territorio, in termini culturali, sociali, economici ed ambientali.

Attività programmate

1) Il Documento di Identificazione Territoriale Jonico (DITJ)

Prima della elaborazione di dettaglio del Progetto EMASJONIO, si necessita eseguire lo screening della filiera politica e amministrativa, sociale, produttiva, ambientale, sanitaria ed economico-finanziaria che il territorio possiede nel momento storico di riferimento. Detto documento, rappresenta l'elemento essenziale per la successiva emanazione della "Politica Ambientale" congiunta, in quanto permette la predetta analisi della situazione socio-economica-ambientale attraverso l'individuazione eseguita del metodo di analisi degli indicatori delle pressioni esistenti sul territorio.

Il DITJ, quindi, rappresenta lo start-up necessario per la realizzazione dell'Analisi Ambientale e verte sui seguenti punti cardine:

- ◆ individuazione degli aspetti che caratterizzano il territorio;
- ◆ individuazione delle fonti e la raccolta dei dati relativi a ciascun aspetto;
- ◆ individuazione e applicazione dei modelli di analisi, valutazione ed elaborazione dei dati;
- ◆ individuazione degli aspetti ambientali significativi.

L'equilibrio dei rapporti tra imprese operanti sul territorio e la Pubblica Amministrazione, garantito dalla Camera di Commercio, rappresenta la possibilità di tutelare i prodotti/servizi offerti sul mercato; ma il giudizio finale sulla qualità di quanto prodotto è dato solo ed esclusivamente dai consumatori nella soddisfazione dei loro bisogni.

Generalmente le percezioni dei tre attori presenti sul mercato (Imprese-Pubblica Amministrazione-Cittadiniclienti) sono diverse fra di loro ed ognuno di essi opera in maniera difforme senza sapere cosa l'uno si aspetta dall'altro e viceversa.

Per questo riteniamo necessaria un'analisi di base del tipo C.R.M. (Customer Relationship Management), che riesca a mettere in evidenza le discordanze fra i tre attori presenti sul mercato e nel riscontrare le differenze e le attese delle singole parti ne faccia elementi di base per il successo del territorio attraverso le imprese e la P.A. per il soddisfacimento dei bisogni dei Clienti interni ed esterni presenti sul territorio.

Le azioni da realizzare sono le seguenti:

- Azione 1: Coinvolgimento tecnico e politico di tutti gli attori presenti sul territorio;
- Azione 2: Realizzazione del tavolo concertativo di un'assise di vertice politico, regolamentato e programmato dalla CCIAA, con istituzione del tavolo tecnico scientifico;
- Azione 3: Individuazione degli aspetti che caratterizzano il territorio;
- Azione 4: Individuazione delle fonti e la raccolta dei dati relativi a ciascun aspetto;
- Azione 5: Individuazione ed applicazione dei modelli di analisi, valutazione ed elaborazione dei

dati. In particolare, tale azione prevede:

- ☐ Fase 1: valutazione e caratterizzazione dei dati disponibili;
 - ☐ Fase 2: verifica del modello di analisi da adottare in base ai dati disponibili (indicatori DPSIR, cruscotto della sostenibilità, Environmentale Decision Support System, Risk assessment, metodi di valutazione della sostenibilità, matrici LCA);
 - ☐ Fase 3: adattamento dei modelli alla dimensione pubblica e/o degli enti locali prevista dall'applicazione;
 - ☐ Fase 4: definizione e caratterizzazione del modello di analisi e valutazione dei dati.
- Azione 6: Individuazione degli aspetti ambientali significativi;
- Azione 7: Ricerca e pianificazione. In particolare, tale azione prevede le seguenti fasi:
- ☐ Fase 1: elaborazione ed analisi delle percezioni degli attori presenti sul territorio da realizzare con una ricerca strutturata con la metodologia C.R.M., i cui dati saranno elaborati sia in forma aggregata che correlata;
 - ☐ Fase 2: pianificazione strategica da realizzare con la metodologia BSC "Balance Scorecard" per ottenere una vision relativamente a:
 - ◆ Prospettiva della Comunità e/o degli utenti;
 - ◆ Prospettiva dei processi interni;
 - ◆ Prospettiva dell'apprendimento e della crescita;
 - ◆ Prospettiva economico-finanziaria.

2) Modello organizzativo e metodo di approccio per il progetto di dettaglio

Per la elaborazione di dettaglio del Progetto EMASJONIO, si necessita creare uno specifico gruppo di lavoro avente come obiettivo quello di configurarlo secondo linee culturali, politiche e tecniche condivise al fine di sottoporlo alla valutazione di ammissibilità ai cofinanziamenti della regione Puglia. La trasversalità d'interessi coinvolti, impone il ruolo di indirizzo, coordinamento e rappresentanza alla CCIAA, ma onde assicurare la più ampia condivisione del progetto fin dalla sua elaborazione, altrettanto importante è il coinvolgimento tecnico e politico di altri attori e gestori presenti sul territorio.

Il tavolo di coordinamento, regolamentato e programmato dalla CCIAA di Taranto, ha carattere prevalente tecnico-normativo, ma essenziale è l'apporto della condivisione culturale al progetto e pertanto dovranno esserci momenti di confronto politico di merito.

Il suddetto tavolo si occuperà dell'individuazione ed applicazione dei modelli di analisi, valutazione ed elaborazione dei dati. Nello specifico, tale azione prevede:

- ☐ Fase 1: valutazione e caratterizzazione dei dati disponibili;
- ☐ Fase 2: verifica del modello di analisi da adottare in base ai dati disponibili (indicatori DPSIR, cruscotto della sostenibilità, Environmentale Decision Support System, Risk assessment, metodi di valutazione della sostenibilità, matrici LCA);
- ☐ Fase 3: adattamento dei modelli alla dimensione pubblica e/o degli enti locali prevista dall'applicazione;
- ☐ Fase 4: definizione e caratterizzazione del modello di analisi e valutazione dei dati.

STATO ATTUALE

Studio di fattibilità a cura della CCIAA di Taranto e affidamento all'ATS (Università degli Studi di Bari Aldo Moro, Politecnico di Bari, Consiglio Nazionale delle Ricerche e ARPA Puglia) – DIPAR (Distretto Produttivo dell'Ambiente e del Riutilizzo) per lo sviluppo del Documento di Identificazione Territoriale

Jonico (DITJ).

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

Finanziamento.

PRIMA AZIONE A FARSI

Sviluppo del Documento DITJ da parte di ATS – DIPAR.

PERIODO DI REALIZZAZIONE

36 mesi

1 gennaio 2013 – 31 dicembre 2015

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

Numero di Enti pubblici e imprese coinvolti della Provincia di Taranto

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

600.000 euro.

FONTI DI FINANZIAMENTO

- Accordo di Programma con il MISE;
- Legge Speciale Taranto (Decreto Legge 7 agosto 2012, n. 129);
- Contratto di Innovazione con il MIUR.

LOCALIZZAZIONE

Taranto.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Diffuso.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Sviluppo dei Sistemi di Gestione Ambientale certificati.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Totale

IMPATTO AMBIENTALE

Positivo.

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

- ◆ in fase di realizzazione: 15 unità
- ◆ nel corso della gestione (diretta /indiretta): 50 – 100 unità

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Incremento Organizzazioni pubbliche e private registrate/certificate

INDICATORI DI AVANZAMENTO

Numero dei soggetti pubblici e privati coinvolti.

REALIZZAZIONE E GESTIONE

CCIAA Taranto – ATS-DIPAR.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Imprese ed Enti Pubblici.



GENNAIO 2013

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Creazione di un sistema integrato di linee veloci riservate al trasporto pubblico urbano

ASSE D'INTERVENTO

Sviluppo urbano.

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Smart City.

FATTIBILITÀ

Alta

CLASSIFICAZIONE

Materiale

CONTENUTO TECNICO

Il progetto prevede la realizzazione di interventi in grado di trasformare la mobilità nell'area urbana di Taranto, attraverso il potenziamento del trasporto intermodale e la creazione di linee direttrici privilegiate per il trasporto pubblico.

L'intervento permetterà al servizio di trasporto pubblico di acquisire nuova utenza, nel contempo riducendo l'entità dei flussi veicolari distribuiti lungo la rete viaria urbana.

Tale obiettivo potrà essere raggiunto incrementando la competitività del sistema di trasporto collettivo rispetto al trasporto privato, in termini sia di costi totali da sostenere da parte dell'utenza sia di tempo totale necessario per eseguire gli spostamenti.

L'ampliamento e la diversificazione dell'utenza potranno essere ottenuti garantendo ai cittadini velocità, regolarità e qualità complessiva del servizio.



La proposta progettuale prevede la realizzazione dell'intervento per stralci funzionali autonomi.

Il primo stralcio, già ammesso a contributo da parte della Regione Puglia, prevede la realizzazione di due aree di parcheggio, riservate al cambio modale, da conseguirsi intercettando i flussi veicolari provenienti dalle aree esterne o dai quartieri satellite della città, e di permettere agli automobilisti di completare il proprio spostamento utilizzando il servizio di trasporto pubblico urbano.

Il secondo stralcio dell'intervento prevede la realizzazione della direttrice di collegamento fra l'area di parcheggio in località Cimino e la porzione più occidentale del Borgo.

Fasi successive incrementeranno la lunghezza dei percorsi urbani ed garantiranno una maggiore diffusione sul territorio delle direttrici privilegiate, incrementando, inoltre, il numero di luoghi ove

permettere il cambio modale.

Il secondo stralcio dell'intervento prevede la realizzazione di piste ciclabili, che verranno ulteriormente estese con la realizzazione delle fasi successive.

Ad integrazione delle aree di sosta per il cambio modale e delle direttrici lungo le quali saranno privilegiati gli spostamenti del servizio di trasporto pubblico, dovranno essere organizzate linee di trasporto integrative in grado di garantire ai residenti nelle aree più lontane dai percorsi delle direttrici riservate di fruire del servizio garantito da queste ultime.

STATO ATTUALE

Il primo stralcio funzionale è in fase di realizzazione.

Il secondo stralcio, per il quale sono disponibili i fondi, è attualmente sottoposto all'analisi dell'Amministrazione e dei competenti soggetti tecnici. Dello stralcio è stata sviluppata la progettazione preliminare.

Delle fasi ulteriori, che prevedono il completamento delle linee veloci e la parziale trasformazione dell'insieme della mobilità in area urbana, è disponibile la progettazione preliminare.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

Il progetto implica, nella sua globalità, rilevanti trasformazioni nel sistema di gestione e fruizione della mobilità in area urbana. Tale condizione genererà anche importanti trasformazioni nell'organizzazione interna del fornitore del servizio.

Potranno manifestarsi obiezioni alla realizzazione degli interventi, in particolare da parte dei commercianti e degli abitanti che risiedono lungo le, o in prossimità delle, direttrici da riservare al trasporto pubblico.

Dovranno, comunque, essere ipotizzate e proposte soluzioni in grado di minimizzare gli elementi problematici (ad esempio: riorganizzazione delle attività di carico/scarico merci; accesso alle strade riservate da parte dei possessori di box auto in quelle strade collocati; eventuale definizione delle agevolazioni concernenti i soggetti la cui attività lavorativa potrà essere fortemente condizionata dalle nuove condizioni della circolazione veicolare; ...).

PRIMA AZIONE A FARSI

Relativamente alla realizzazione del secondo stralcio funzionale:

- ottenere l'approvazione da parte dei competenti organismi;
- redigere la progettazione definitiva.

PERIODO DI REALIZZAZIONE

Primo stralcio funzionale: completamento entro 6 mesi;

Secondo stralcio funzionale: sei mesi a partire dall'assegnazione dei lavori.

Completamento: 9 mesi per la realizzazione delle opere. Per l'avvio dei lavori risulterà necessario attendere i risultati della prima sperimentazione a seguito della realizzazione delle opere previste nel primo e secondo stralcio funzionale, che fornirà indicazioni in merito al grado di efficienza di alcune scelte progettuali ed organizzative.

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

L'ipotesi progettuale prevede la realizzazione di: 3 parcheggi di scambio lungo le direttrici di accesso alla città; altre aree di sosta all'interno del nucleo centrale urbano; sedi per linee veloci per circa 23 km (andata e ritorno); piste ciclabili per oltre 5 km.

Il primo stralcio funzionale prevede la realizzazione di 2 parcheggi di scambio nelle periferie est ed ovest della città.

Il secondo stralcio funzionale include:

- “ linea veloce (andata + ritorno), 12.8 km
- “ corsie riservate autobus, 6 km
- “ piste ciclabili, 2.5 km

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

Il primo stralcio funzionale è già stato finanziato.

Il secondo stralcio funzionale prevede 2'149'907 euro di lavori.

Il tempo necessario per la realizzazione dei lavori di secondo stralcio è inferiore all'anno. Pertanto, l'intero costo sarà impegnato nell'anno intercorrente fra l'assegnazione dei lavori ed il completamento delle opere.

La progettazione delle opere di completamento dell'intervento necessita di alcuni approfondimenti; tali approfondimenti permetteranno di determinare con precisione i costi da sostenere per la realizzazione delle opere. I costi sono stati, per mazzo di stime speditive, valutati in 4 Meuro.

FONTI DI FINANZIAMENTO

Il primo stralcio è già stato finanziato.

Relativamente al secondo stralcio, il Comune di Taranto ha ottenuto, per la celerità e la correttezza delle procedure messe in atto in occasione della gara per la realizzazione dei lavori relativi al primo stralcio, la possibilità di utilizzare il ribasso di gara, per formulare il secondo stralcio dell'intervento, relativo alla realizzazione della direttrice di collegamento fra l'area di parcheggio in località Cimino e la porzione più occidentale del Borgo.

Per le opere di completamento si dovranno ricercare finanziamenti all'interno delle numerose opportunità previste dalla normativa europea.

LOCALIZZAZIONE

L'intervento si estende lungo alcune delle principali direttrici dell'area urbana, sino alla periferia ove sono collocati i parcheggi di scambio.

Il secondo stralcio funzionale si sviluppa lungo l'area settentrionale che collega il centro urbano (l'estrema porzione occidentale del Borgo) con il parcheggio da situare in località Cimino, alla periferia est.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Lineare, esteso a comprendere un'ampia area cittadina.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Nel prossimo futuro, l'intelligenza delle aree urbane potrà essere misurata anche attraverso l'analisi dei livelli di efficienza dell'organizzazione dei sistemi di trasporto pubblico, della gestione dei flussi di traffico privato, della distribuzione delle merci.

I campi di intervento futuri sono molteplici, articolati e, sovente, interdipendenti.

L'interoperabilità dei sistemi informativi finalizzata alla realizzazione di piattaforme di infomobilità a disposizione sia delle amministrazioni sia di cittadini e imprese, costituisce sicuramente un prerequisito fondamentale per una città smart.

Il contenimento dell'impatto ambientale del traffico cittadino, conseguibile grazie all'utilizzo di combustibili alternativi e all'incentivazione della mobilità elettrica, è un altro elemento centrale di una politica dei trasporti lungimirante orientata allo sviluppo urbano sostenibile.

Fondamentale anche la creazione di un trasporto pubblico locale articolato e differenziato in funzione delle concrete necessità che il territorio esprime, oltre all'adozione di efficaci soluzioni per l'incremento di efficienza complessiva del traffico privato, come il car e bike sharing.

La realtà tarantina e quella dell'Area Vasta ad essa contigua, offrono spazio per progettualità diversificata e rilevante.

Sebbene siano stati, negli scorsi anni, previsti vari interventi finalizzati a conseguire più elevati livelli di sostenibilità, la condizione complessiva dell'attuale mobilità non evidenzia miglioramenti significativi.

Da ciò consegue la possibilità di proporre piani di sviluppo che prevedano una differente e più funzionale visione della mobilità in area urbana e delle sue relazioni con quella da e per le aree limitrofe, anche ipotizzando significativi livelli di trasformazione della rete viaria urbana.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

IMPATTO AMBIENTALE

La proposta progettuale nel suo complesso è costituita da elementi in grado di migliorare le attuali condizioni ambientali in area urbana.

In termini di contenimento delle emissioni in atmosfera, l'intervento si caratterizza per la riduzione del numero di veicoli privati in circolazione nel centro urbano.

Anche la presenza di piste ciclabili, con l'incremento del numero di biciclette che potranno utilizzare alcune sedi viarie, costituirà elemento in grado di contribuire, pur se in misura minore, alla riduzione dell'inquinamento.

Ulteriore effetto positivo in termini di complessivo impatto ambientale è costituito dalla capacità dell'intervento di contribuire al miglioramento della qualità urbana. In tal senso, l'intervento si caratterizza per:

- ☐ l'assenza di nuove opere infrastrutturali in aree non urbanizzate;
- ☐ la realizzazione di interventi di riqualificazione di porzioni di aree urbane: rifacimento di alcuni tratti di marciapiede; realizzazione di nuove pensiline; realizzazione di piste ciclabili; introduzione di alcuni elementi di arredo urbano;
- ☐ la capacità di migliorare l'estetica delle sedi viarie, con la riduzione (e talvolta con la totale eliminazione) dei veicoli in transito e sosta;
- ☐ la riduzione dell'inquinamento acustico.

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Numero veicoli in ingresso in area urbana.

Numero veicoli che utilizzeranno le aree di sosta in sede propria (parcheggi di scambio ed altre strutture di parcheggio in fase di realizzazione o potenziamento).

Numero di passeggeri del servizio di trasporto pubblico urbano.

INDICATORI DI AVANZAMENTO

Percentuale di opere realizzate.

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Nella fase di realizzazione saranno coinvolte, oltre alle imprese specializzate che realizzeranno le

opere edili, aziende in grado di fornire sistemi (hw e sw) per la gestione evoluta di reti di impianti semaforici.

La gestione verrà eseguita integrando le competenze dei soggetti che attualmente forniscono i servizi di mobilità urbana ed extraurbana.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Tutti gli utenti della strada, per la capacità dell'intervento di migliorare complessivamente la vivibilità dell'ambiente urbano.

Gli operatori della mobilità, per la possibilità di migliorare l'organizzazione, e l'efficienza, del servizio fornito.



DENOMINAZIONE INTERVENTO

Creazione di un sistema di idrovie integrato con il sistema della mobilità pubblica, a sostegno delle attività turistiche

ASSE D'INTERVENTO

Sviluppo urbano.

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Smart City.

FATTIBILITÀ

Media.

CLASSIFICAZIONE

Materiale

CONTENUTO TECNICO

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di percorsi marini in grado di permettere gli spostamenti urbani attraverso un sistema di trasporto alternativo a quelli attualmente disponibili.

Sfruttando le caratteristiche della città, situata, per porzioni significative, a breve distanza dal mare, si ipotizza la realizzazione di un sistema di trasporto che operi a sostegno della mobilità turistica, integrandosi con il sistema di trasporto pubblico tradizionale.

Si ipotizza di attivare alcuni itinerari "dedicati", da effettuare a bordo delle motonavi dell'AMAT, che garantirebbero un'ampia offerta, opportunamente configurata per soddisfare al meglio le richieste espresse dal turista.



Per meglio valutare le possibilità offerte dalle idrovie, dovranno essere eseguiti alcuni approfondimenti di analisi. In particolare, sarà necessario: valutare le modalità secondo le quali attivare i collegamenti, quantificare l'entità dei flussi "intercettabili" dai servizi di idrovie, stimare il contributo che l'attivazione di servizi di idrovie può fornire, particolarmente nel periodo estivo, al fenomeno turistico

Inoltre, andranno più approfonditamente valutate le opportunità offerte dall'attivazione del servizio pubblico via mare quale strumento per il

trasferimento di persone fra i comuni della provincia dotati di affaccio costiero. A tal fine, sarà necessario completare una ricognizione concernente i siti potenzialmente utilizzabili come approdo.

Una prima ipotesi progettuale individua alcuni itinerari che potranno essere integrati/modificati a seguito di verifiche da eseguire nel primo periodo di attività del servizio:

- ☐ Itinerario "Mar Piccolo": escursione a bordo delle motonavi, nei due seni del Mar Piccolo, alla scoperta dei luoghi di interesse naturalistico e storico-architettonico dell'intero

comprensorio terra-mare, formato dagli specchi acquei e dal territorio costiero che da essi viene bagnato.

- ☐ Itinerario "Le Isole Cheradi": il servizio è finalizzato a valorizzare le qualità naturalistiche e storiche delle isole Cheradi. Il servizio potrebbe permettere sia la frequentazione delle spiagge sia l'accesso al patrimonio storico e naturalistico dell'Isola di S. Pietro.
- ☐ Itinerario "I Mari di Taranto": giro turistico nei due seni del Mar Piccolo e all'interno della rada del Mar Grande, che permette una più articolata proposta di valorizzazione del territorio e dei suoi luoghi storici.
- ☐ Itinerario "Spiagge": propone una nuova e stimolante modalità di accesso alle spiagge, arricchito dalla possibilità per gli utenti del servizio di osservare un panorama finora fruito soltanto dai proprietari di imbarcazioni. Per quanto concerne le relazioni dell'iniziativa con il trasferimento di turisti/bagnanti/residenti lungo le direttrici veicolari di collegamento fra la città e la costa sud-est ove sono collocate in maggioranza le spiagge, va segnalato che il servizio permetterebbe di ridurre sia la congestione del traffico veicolare lungo il litorale sia la richiesta di spazi di sosta in prossimità delle spiagge.

STATO ATTUALE

Il servizio idrovie è stato già sperimentalmente proposto negli scorsi anni, riscuotendo un lusinghiero successo. Il servizio permetteva però l'utilizzazione di alcuni limitati percorsi.

Per creare le condizioni di un utilizzo regolare del servizio, sono state redatte due principali proposte progettuali:

- ◆ la prima concernente l'attivazione di percorsi estesi alla costa prossima all'area urbana della città di Taranto, integrabile con il servizio di trasporto pubblico attualmente esistente.
- ◆ la seconda, invece, prevede anche il collegamento con il litorale sud-orientale della provincia ionica.

Ambedue possono permettere l'integrazione con particolari servizi offerti all'utenza turistica.

L'efficacia della proposta verrebbe incrementata nel caso in cui essa dovesse integrarsi con altre iniziative destinate a migliorare ed estendere l'efficacia del servizio di trasporto pubblico urbano. In tal senso, l'attivazione delle linee di trasporto pubblico veloci in area urbana costituirebbe un valido contributo per rendere interessanti e concorrenziali i servizi offerti dalle idrovie.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

Il progetto necessita di interventi finalizzati a completare una rete di luoghi di approdo. I già esistenti approdi, come il piazzale Democrate, presso il quale le motonavi possono accostare, potranno essere integrati con alcuni di nuova realizzazione.

Fra questi ultimi, particolare importanza assume, per la propria localizzazione, il pontile Rota, per il quale è stata elaborata una proposta progettuale che ne prevede il recupero e la riqualificazione.

Il pontile, dismesso da alcuni decenni, è collocato ai piedi della scarpata sul Lungomare Vittorio Emanuele III, in prossimità della Rotonda Marinai d'Italia, cioè nel centro del Borgo nuovo di Taranto.

L'intervento di recupero si connota, inoltre, per la propria valenza storico-culturale: infatti, il Pontile Rota è una struttura risalente ai primi del '900, utilizzata, soprattutto nel corso della seconda guerra

mondiale, per l'attracco di navi militari. L'iniziativa prevede il ripristino e l'adeguamento funzionale del Pontile Rota e delle aree pertinenziali, con formazione di un approdo e di locali per la ristorazione ed attività ludico-ricreative a sostegno dell'offerta turistica.



La costituzione di una rete di approdi opportunamente posizionati potrà contribuire ad incrementare il numero di utenti del servizio pubblico, partecipando quindi alla riduzione della congestione prodotta dai flussi veicolari in area centrale urbana.

Per conseguire una elevata fruibilità del servizio idrovie, sarà necessario realizzare, da parte del gestore del trasporto pubblico urbano, una opportuna integrazione dei servizi di trasporto via mare e via terra, oltre che dotare i punti di approdo di articolati servizi all'utenza.

PRIMA AZIONE A FARSI

Completare la ricognizione finalizzata ad individuare i punti di approdo.

Approfondire con l'Amministrazione locale ed il gestore del servizio di trasporto pubblico locale le modalità di organizzazione del servizio e della sua integrazione con il servizio a terra.

PERIODO DI REALIZZAZIONE

Una volta acquisiti i pareri dei competenti organi tecnici ed amministrativi, saranno necessari sei mesi per la progettazione definitiva del 'pacchetto' includente i nuovi approdi, la struttura delle linee di collegamento, le relazioni fra i servizi via terra e via mare.

I tempi necessari per la realizzazione delle opere e la riorganizzazione dei percorsi sono stimati pari ad 1 anno.

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

L'ipotesi progettuale, concernente l'attivazione di percorsi estesi alla costa prossima all'area urbana della città di Taranto, prevede la realizzazione di:

- ◆ tragitti via mare per circa 15 km;
- ◆ organizzazione di 5-6 siti di approdo.

L'ipotesi che prevede, invece, anche il collegamento con il litorale sud-orientale della provincia ionica, si caratterizza per la presenza di:

- ◆ tragitti via mare per oltre 70 km;
- ◆ organizzazione di non meno di 15 siti di approdo.

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

Per la realizzazione degli approdi, incluse sia le opere a mare sia le strutture di servizio all'utenza: 1'000'000 euro.

Con riferimento alla gestione operativa, una porzione dei costi potrà essere sostenuta utilizzando le fonti di finanziamento a sostegno del servizio di trasporto pubblico

FONTI DI FINANZIAMENTO

Per la realizzazione delle opere necessarie per organizzare i siti di approdo, si dovranno ricercare finanziamenti all'interno delle numerose opportunità previste dalla normativa europea.

LOCALIZZAZIONE

L'intervento si estende lungo la costa del comune di Taranto, con particolare riferimento all'area urbanizzata.

Il sistema potrà venire esteso fino a comprendere il litorale nel quale sono collocate le spiagge situate lungo la costa sud-orientale.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Diffuso, esteso lungo la costa che perimetra un'ampia area cittadina.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Nel prossimo futuro, l'intelligenza delle aree urbane potrà essere misurata anche attraverso l'analisi dei livelli di efficienza dell'organizzazione dei sistemi di trasporto pubblico, della gestione dei flussi di traffico privato, della distribuzione delle merci.

I campi di intervento futuri sono molteplici, articolati e, sovente, interdipendenti.

L'interoperabilità dei sistemi informativi finalizzata alla realizzazione di piattaforme di infomobilità a disposizione sia delle amministrazioni sia di cittadini e imprese, costituisce sicuramente un prerequisito fondamentale per una città smart.

Il contenimento dell'impatto ambientale del traffico cittadino, conseguibile grazie all'utilizzo di combustibili alternativi e all'incentivazione della mobilità elettrica, è un altro elemento centrale di una politica dei trasporti lungimirante orientata allo sviluppo urbano sostenibile.

Fondamentale anche la creazione di un trasporto pubblico locale articolato e differenziato in funzione delle concrete necessità che il territorio esprime, oltre all'adozione di efficaci soluzioni per l'incremento di efficienza complessiva del traffico privato., come il car e bike sharing.

La realtà tarantina e quella dell'Area Vasta ad essa contigua, offrono spazio per progettualità diversificata e rilevante.

Sebbene siano stati, negli scorsi anni, previsti vari interventi finalizzati a conseguire più elevati livelli di sostenibilità, la condizione complessiva dell'attuale mobilità non evidenzia miglioramenti significativi.

Da ciò consegue la possibilità di proporre piani di sviluppo che prevedano una differente e più funzionale visione della mobilità in area urbana e delle sue relazioni con quella da e per le aree limitrofe, anche ipotizzando significativi livelli di trasformazione della rete viaria urbana.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

IMPATTO AMBIENTALE

La proposta progettuale nel suo complesso è costituita da elementi in grado di migliorare le attuali condizioni ambientali in area urbana.

In termini di contenimento delle emissioni in atmosfera, l'intervento potrà contribuire alla riduzione del numero di veicoli privati in circolazione nel centro urbano.

Alla riduzione delle emissioni in atmosfera contribuiranno, inoltre, la riduzione degli autobus in circolazione lungo alcuni percorsi cittadini, e la riduzione dei veicoli lungo la direttrice di collegamento fra la città e i Comuni della costa sud-orientale.

Nel periodo estivo, gli effetti sopra descritti verranno amplificati con l'avvio del servizio di collegamento con le spiagge.

Relativamente all'impatto ambientale, l'intervento si caratterizzerà inoltre per un complessivo miglioramento della qualità urbana:

- assenza di nuove opere infrastrutturali in aree non urbanizzate;
- realizzazione di interventi di riqualificazione di porzioni di aree urbane, in particolare quelle prossime agli approdi ed introduzione di alcuni elementi di arredo urbano;
- miglioramento dell'estetica delle sedi viarie, generato dalla riduzione dei veicoli in transito e sosta;
- riduzione dell'inquinamento acustico.

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Numero veicoli in ingresso in area urbana.

Numero di passeggeri del servizio idrovie.

INDICATORI DI AVANZAMENTO

Percentuale di opere realizzate.

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Le opere saranno realizzate con la supervisione ed il coordinamento dei soggetti gestori del servizio di trasporto pubblico.

In fase di gestione verranno integrate le competenze dei soggetti che attualmente forniscono i servizi di mobilità urbana ed extraurbana.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

I turisti, con particolare riferimento a quelli che raggiungono la città nel periodo estivo.

Tutti gli utenti della strada, per la capacità dell'intervento di migliorare complessivamente la vivibilità dell'ambiente urbano.

Gli operatori della mobilità, per la possibilità di migliorare l'organizzazione, e l'efficienza, del servizio fornito.

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Realizzazione di un Distripark in Taranto

ASSE D'INTERVENTO

Sviluppo urbano.

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Smart City.

FATTIBILITÀ

Alta.

CLASSIFICAZIONE

Materiale.

CONTENUTO TECNICO

L'obiettivo del progetto Distripark consiste nel disporre di una piattaforma, collocata a monte del terminal portuale di Taranto e integrata con un sistema di trasporto intermodale, nella quale risulti possibile fornire valore aggiunto alle attuali operazioni di carico e scarico dei container.

La struttura dovrà permettere che le merci scaricate dai container possano essere sottoposte ad attività di confezionamento, etichettatura, assemblaggio, controllo di qualità e imballaggio, per poi essere spedite al cliente finale.

Nel Distripark, secondo quanto previsto dal regolamento comunitario, sarà possibile la manipolazione delle merci beneficiando di agevolazioni doganali (free area o free port).

La struttura deve includere: capannoni nei quali svolgere attività manifatturiere attraverso le quali trasformare semilavorati, di provenienza internazionale o nazionale, in prodotti finiti da avviare ai mercati; magazzini per lo stockaggio delle merci; strutture nelle quali fornire servizi gestionali, servizi informativi e telematici.

L'aggiunta delle lavorazioni manifatturiere alle operazioni di carico-scarico dei container costituisce elemento grazie al quale creare un indotto generante occupazione e sviluppo.

Obiettivo strategico del progetto Distripark è l'incremento dei traffici portuali, grazie ad una maggiore competitività. Lo sviluppo di attività manifatturiere e logistiche può far conseguire ricadute economiche positive per l'area nella quale le attività portuali e logistiche sono insediate.

Un porto con annesso un Distripark risulta più concorrenziale degli scali che ne sono sprovvisti; quindi, risulta meno sostituibile nella catena di trasporto

Infatti, mentre le merci in container possono cambiare facilmente il porto di trasbordo, specialmente se nell'area sono presenti scali alternativi, le strutture logistiche come il Distripark, permettendo di sottoporre le merci ad attività che ne incrementano il valore, riducono la probabilità che gli armatori di navi portacontainer scelgano il porto ove sbarcare solamente in base al prezzo.

A tal fine, è già stato redatto uno studio di fattibilità con l'obiettivo di individuare le caratteristiche principali delle quali la struttura dovrà essere dotata per lo svolgimento delle attività per essa previste.

A supporto degli insediamenti presenti nell'area industriale e portuale sono state nel tempo avviate iniziative in grado di governare il trasferimento delle merci in ingresso ed in uscita.

Il sistema portuale ha negli anni subito importanti trasformazioni e per esso si prevedono ulteriori interventi, come testimoniato dal Piano Regolatore Portuale e dal Piano Operativo Triennale prodotto dall'Autorità Portuale di Taranto.

Attualmente, le reti per i trasferimenti delle merci non risultano adeguate alle esigenze di movimentazione; ancor meno lo sono in relazione alle ipotesi di incremento dei traffici commerciali. Mancano i centri in grado di fornire sostegno all'intermodalità delle merci, quali gli interporti, i distripark o, comunque, le strutture specializzate aventi ruolo di nodo di interscambio.

Il distripark e la piastra logistica (struttura in cui il trasporto nelle sue differenti modalità –marittima, terrestre, aerea – verrà gestito come unico processo integrato di interscambio) potranno beneficiare dei miglioramenti già progettati, ed in parte avviati, relativi alla viabilità ed al trasporto ferroviario.

Il terminal ferroviario Distripark, inserito nel più ampio progetto di miglioramento e potenziamento dei raccordi ferroviari nell'area del porto di Taranto, è parte integrante di tale riorganizzazione, anche considerato che la dotazione ferroviaria è per un Distripark rilevante poiché capace di contribuire alla riduzione dei costi di trasferimento delle merci.

Inoltre si prevede di dotare l'area di ulteriori tecnologie informatiche a supporto delle differenti esigenze gestionali degli operatori della logistica. L'entità dei nuovi supporti tecnologici potrà essere ottimizzata valutando nel complesso, e nelle reciproche relazioni, le esigenze delle differenti componenti del sistema che 'ruota' intorno alle attività portuali.

STATO ATTUALE

Considerata l'entità dei finanziamenti attualmente intercettabili, è stata sviluppata una soluzione progettuale che permette la realizzazione di un primo stralcio funzionale autonomo.

Il secondo stralcio funzionale dovrebbe includere le opere di completamento.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

Il progetto deve essere integrato in un più complessivo intervento di potenziamento ed integrazione delle attività portuali e industriali.

E' importante che vengano confermate le iniziative finalizzate a potenziare il servizio intermodale di trasferimento delle merci.

Dovranno essere individuate quote di partecipazione di privati alla realizzazione dell'iniziativa.

PRIMA AZIONE A FARSI

Relativamente alla realizzazione del primo stralcio funzionale:

- ottenere l'approvazione da parte dei competenti organismi;
- redigere la progettazione definitiva.

PERIODO DI REALIZZAZIONE

I tempi necessari per la realizzazione delle opere saranno condizionati da una molteplicità di fattori che, allo stato attuale dei fatti, non risultano interamente stimabili. Tali tempi includeranno infatti attività svolte da numerosi attori, pubblici e privati, interessati alla realizzazione dell'iniziativa.

La società di gestione potrebbe – nel ridefinire, in parte più o meno significativa, le indicazioni progettuali finora emerse – apportare modifiche all'impianto ipotizzato i cui effetti non sono precisamente preventivabili.

Nel caso in cui dovessero venire sostanzialmente confermate le opere indicate nella progettazione finora predisposta, i tempi necessari alla realizzazione delle opere sono stimabili in 3 anni. Tale stima esclude le attività propedeutiche all'avvio del cantiere, le eventuali sospensioni, le modifiche in corso d'opera.

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

- ◆ Superficie totale delle aree: 76 ettari.
- ◆ Capannoni per la trasformazione delle merci: 17 ettari (strutture di differenti tipologie e superficie, in grado di adattarsi alle differenti richieste degli utilizzatori).
- ◆ Piazzali nei quali svolgere le attività tecniche all'esterno dei capannoni: quasi 12 ettari.
- ◆ Aree a verde: oltre 19 ettari.

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

Per il progetto generale si prevede un costo di circa 109.27 milioni di euro.

Il primo stralcio funzionale necessita di lavori per circa 45 milioni di euro.

Nel corso delle fasi di progettazione già svolte è stato possibile individuare con precisione alcune delle lavorazioni necessarie. Per altre lavorazioni, invece, è possibile che la società di gestione non confermi interamente le scelte eseguite, ritenendo quindi opportuno realizzare alcune lavorazioni con tempistiche differenti o decidere di modificare intere porzioni della progettazione già predisposta.

Ne conseguirebbe che le indicazioni di costo in precedenza riportate si possano considerare soltanto indicative dell'impegno economico che potrebbe accompagnarsi alla realizzazione di un intervento come quello descritto.

FONTI DI FINANZIAMENTO

Per la realizzazione del primo stralcio funzionale, la delibera CIPE n. 62 del 03/08/2011 individuava l'importo di 35 milioni di euro.

Alla partecipazione di privati si ipotizzava di ricorrere per la quota di finanziamento non coperto dalla delibera CIPE.

LOCALIZZAZIONE

Area retrostante il porto di Taranto, a Nord-Ovest della città.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Areale, con riverberazioni in parte significativa delle attività portuali.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

IMPATTO AMBIENTALE

Nel formulare la proposta progettuale si è considerato che i vincoli ai quali era necessario far riferimento erano costituiti da:

- ☐ le dimensioni complessive dei terreni utilizzabili (circa 76 ettari);
- ☐ le caratteristiche geo-morfologiche ed idrologiche degli stessi terreni, con particolare riferimento all'altimetria ed alla presenza di un canale, il Colatore Bellavista, che percorre in direzione NNO-SSE il territorio di intervento e drena le acque di una sua rilevante porzione;
- ☐ la presenza del canale Gennarini, che costeggia, a nord, il confine dell'area di intervento;
- ☐ la presenza nell'area di importanti elementi infrastrutturali (oleodotto, gasdotto, linea elettrica alta tensione) e le soluzioni ipotizzabili per rendere compatibili gli impianti di nuova realizzazione con quelle reti tecnologiche;
- ☐ la presenza, all'interno dell'area, di due masserie, una delle quali si caratterizza per la presenza di elementi di pregio che ne giustificano il recupero e la valorizzazione.

Le variazioni plano-altimetriche sono contenute, con pendenze medie inferiori all'1% nella quasi totalità dell'area di intervento, con l'esclusione di alcuni elementi puntuali.



Dei vincoli geomorfologici ed idrologici caratterizzanti l'area si è tenuto conto per formulare le ipotesi di progettazione dei manufatti. L'esistenza di tali vincoli ha condizionato le valutazioni relative all'entità dei movimenti terra, alla tipologia delle fondazioni, alla disposizione plano-altimetrica dei manufatti.

L'esame delle caratteristiche ambientali e paesaggistiche ha permesso di individuare le tipologie di interventi di mitigazione e

compensazione che meglio si adeguano alle condizioni dell'area di intervento.

Le analisi condotte hanno evidenziato la non eliminabilità del canale colatore e la necessità di progettare le opere tenuto conto della quota massima del tirante idrico instaurantesi in corrispondenza con il verificarsi di eventi meteorici.

Per accordare al meglio le quote dei manufatti (capannoni e strutture di servizio) alla continuità del paesaggio digradante da nord a sud, la proposta progettuale attribuisce a ciascun sub-comparto (gruppi di capannoni) una quota differente, molto prossima a quella del terreno sul quale edificarlo.

I piazzali nei quali verranno collocati i capannoni saranno realizzati con una limitata pendenza, tale

da configurare, all'intersezione fra due aree, una linea di compluvio in cui far convergere le acque meteoriche, ed evitare così che, causa la collocazione nel complesso digradante dei manufatti, le acque dell'intero Distripark vengano trasferite a valle, cioè verso le zone meridionali ed occidentali dell'area di intervento.

E' stato eseguito ogni sforzo per massimizzare la compatibilità ambientale dell'intervento, fra l'altro prevedendo la utilizzazione di oltre 191'000 mq di superfici a verde.

Le superfici delle aree a verde assumono particolare rilevanza lungo le zone perimetrali dell'area di intervento, ma sono comunque disposte in numerosi punti interni alla struttura: in corrispondenza di ogni area di parcheggio, interna ed esterna, grande e piccola; agli estremi di ciascun sub-comparto di capannoni; in prossimità di ogni struttura di servizio; all'interno dell'area di pertinenza delle masserie presenti nell'area; in prossimità del Colatore Bellavista.

Lungo il perimetro dell'intervento sono previste ampie sistemazioni caratterizzate per la presenza di vegetazione tipica delle associazioni floro-vegetazionali autoctone. L'obiettivo di tale scelta non è soltanto estetica, perché intende costituire elemento concorrente a conservare gli ecosistemi necessari al mantenimento della fauna presente e dell'avifauna di passo.

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Numero imprese operanti nel distripark.

Numero containers trattati negli impianti industriali realizzati.

INDICATORI DI AVANZAMENTO

Percentuale di opere realizzate.

REALIZZAZIONE E GESTIONE

E' stata costituita nel 2002 una società, la Distripark Taranto s.c.ar.l. tra Provincia di Taranto, Comune di Taranto, Camera di commercio di Taranto e Autorità Portuale di Taranto.

Si prevede l'ingresso di privati nella società consortile.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Operatori della logistica; Enti locali territoriali, per le ricadute economiche ed occupazionali; l'insieme delle attività portuali, che beneficeranno di un incremento di efficienza del sistema di movimento e di trasformazione delle merci.



GENNAIO 2013

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Smart Recycling

ASSE D'INTERVENTO

Sviluppo urbano.

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBI EFFETTI

Smart City.

Diversificazione produttiva Infrastrutture/ICT

FATTIBILITÀ

Media.

CLASSIFICAZIONE

Materiale / Immateriale.

CONTENUTO TECNICO

La proposta progettuale si propone di incrementare e ottimizzare il sistema di raccolta e smaltimento dei rifiuti solidi urbani.

L'obiettivo principale è aumentare la quantità e la qualità dei materiali da avviare a recupero.

Nell'ambito di tale proposta si prevede l'installazione - sui contenitori stradali per la raccolta di rifiuti indifferenziati, organici, carta, plastica e lattine - di dispositivi che consentono il conferimento dei rifiuti ai soli soggetti (cittadini, commercianti, attività imprenditoriali) presenti nell'area di pertinenza.

Il sistema di conferimento viene attivato per mezzo di una tessera per i servizi ambientali intelligente in dotazione di ogni utenza.

Tali applicazioni sono in grado di produrre molteplici positivi effetti. Permettono la precisa quantificazione dei rifiuti, e delle varie tipologie degli stessi, prodotti dai cittadini e dalle altre utenze. Permettono l'incentivazione delle buone pratiche anche attraverso la definizione di tariffe precisamente personalizzate sulla base dei conferimenti eseguiti.

Inoltre permettono di conoscere con precisione il percorso dei rifiuti (plastica, materiali organici, carta, etc.) dal cassonetto all'impianto di valorizzazione, permettendo così il controllo delle attività svolte dall'azienda di raccolta.

STATO ATTUALE

Ipotesi progettuale.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

PRIMA AZIONE A FARSI

Redazione di Studio di fattibilità e Progetto preliminare

PERIODO DI REALIZZAZIONE

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

- ◆ Variazione percentuale di raccolta differenziata
- ◆ Riduzione delle tariffe

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

FONTI DI FINANZIAMENTO

LOCALIZZAZIONE

Territorio della provincia di Taranto.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Diffuso.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Il progetto affronta un tema rilevante nel panorama tarantino, considerata la modesta quantità di raccolta differenziata sinora ottenuta.

Nasce come strumento di supporto e sostegno ai già avviati interventi dell'Amministrazione comunale (Piano Comunale di Raccolta Differenziata del Comune di Taranto, predisposto in attuazione della DGR Puglia del 30 novembre 2010, n.2641), atto a potenziare e ottimizzare i sistemi di raccolta e conferimento dei rifiuti solidi urbani.

Punti di forza del progetto sono costituiti dalla sua semplicità di attuazione e dalla possibilità di sviluppare e/o acquisire nuove tecnologie, definenti un'innovazione radicale del sistema di raccolta sul territorio del Comune di Taranto e che garantisce la completa tracciabilità del ciclo dei rifiuti.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Smart Outskirts

IMPATTO AMBIENTALE

N/A

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

Le attività di ricerca, di sperimentazione e lo sviluppo tecnologico che caratterizza il progetto consentiranno la creazione di specifiche competenze delle risorse umane. La condizione descritta, infatti, necessiterà di nuove figure professionali sia in fase di realizzazione del progetto, sia nel corso della gestione. Ad esempio:

- ☐ Smart Manager con il compito di guidare le attività sperimentali con riferimento alla Smart City Technology e di proporre pacchetti customizzati in funzione delle specifiche esigenze delle Amministrazioni e delle innovazioni sviluppate dal mondo della Ricerca e dalle

- Imprese;
- ☐ Ricercatori e Tecnici esperti nel settore della Smart Technology ed in particolare nel settore ambientale, con il compito di studiare ed implementare soluzioni tecniche innovative negli specifici ambiti di interesse;
 - ☐ Tecnici grafici pubblicitari con il compito di sviluppare pubblicità volta a comunicare informazioni relative ai diritti e ai doveri dei cittadini, e opuscoli informativi atti a sensibilizzare gli utenti.

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

L'impiego di tecnologie innovative (ICT) è in grado di rendere più economica e sicura la logistica della filiera del recupero.

In termini di risultati economici la proposta è in grado di produrre effetti positivi:

per i soggetti gestori e finanziatori dell'attività di raccolta (Amministrazione comunale e Azienda incaricata dalla raccolta), che vedranno incrementare gli introiti connessi alla raccolta differenziata;

per i cittadini, che potranno beneficiare dell'applicazione di tariffe proporzionate e personalizzate atte a ridurre la tassa sui rifiuti.

Il tutto potrà generare:

- incremento del tasso di innovazione,
- aumento della percentuale della raccolta differenziata;

- riduzione dei rifiuti smaltiti in discarica;
- riduzione dei costi di raccolta e delle tariffe;
- incremento delle motivazioni del cittadino.

INDICATORI DI AVANZAMENTO

% raccolta differenziata

% di rifiuti riciclati

% di rifiuti smaltiti in discarica o avviati a recupero (termovalorizzatori).

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Il progetto necessita della stretta collaborazione di diversi Soggetti. La pubblica Amministrazione e le imprese dovranno istituire delle "IT governance" atte a pianificare e coordinare le fasi di raccolta e avvio al recupero dei rifiuti prodotti. Dovranno inoltre essere svolte le attività necessarie per sensibilizzare/informare le utenze, anche utilizzando i nuovi ed i vecchi media, in modo da comunicare le iniziative in atto e di ricevere sollecitazioni, chiarimenti e criticità da parte dell'utenza.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Enti locali.

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Cittadella del Mare

ASSE D'INTERVENTO

Sviluppo urbano.

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBI EFFETTI

SMART City

Diversificazione produttiva Infrastrutture/ICT

FATTIBILITÀ

Media.

CLASSIFICAZIONE

Materiale / Immateriale.

CONTENUTO TECNICO

La proposta progettuale prevede interventi in grado di riqualificare e restituire alla collettività le aree urbane di Taranto ormai abbandonate e degradate, attraverso la realizzazione di un complesso polifunzionale denominato "Cittadella del Mare".



L'intervento permetterà di migliorare la qualità della vita dei cittadini realizzando strutture di pubblica utilità totalmente ecocompatibili e "smart", e promuoverà nuovi orizzonti imprenditoriali e un nuovo sviluppo economico incentrato sull'innovazione tecnologica, la mobilità, la portualità e il mare.

La proposta progettuale poggia sulla sostenibilità nella sua accezione più completa: ambientale, sociale ed economica, e sulla centralità dell'individuo e dei suoi bisogni.

Nello specifico, il progetto prevede la riqualificazione di un area di 267.350 mq (170.650 mq interventi a terra e 96.700 mq interventi a mare) attraverso la realizzazione di:

- un Urban Center;
- una Biblioteca/medioteca;
- una Scuola di specializzazione;
- una zona Uffici;
- un Acquario/Museo della Pesca;
- una zona da adibire a Fiera del Mare;
- una zona Ristorante e Strutture commerciali;
- una Torre di controllo;
- Strutture sportive ad uso militare e civile;
- una Piscina Olimpionica;
- una Chiesa;
- una Darsena porticciolo turistico;
- una Darsena per mezzi minori della Marina Militare.

La totalità degli edifici previsti in progetto saranno progettati e realizzati in chiave "smart", puntando alla riduzione dell'impatto ambientale attraverso lo sviluppo di un sistema integrato di gestione dei consumi e delle informazioni.

Dai materiali di costruzione alle fonti di produzione di energia, dalla gestione delle acque all'illuminazione pubblica; ogni elemento della proposta progettuale verrà realizzato in chiave di sostenibilità, con obiettivi di risparmio, durabilità, efficienza, riduzione dei consumi e delle emissioni.

La realizzazione di interventi a mare permetterà, inoltre, di sviluppare ed intensificare il "Servizio di idrovie" nel mare di Taranto e per il litorale ionico; ciò al fine di valorizzare il contesto geografico e paesaggistico caratteristico delle coste ioniche e incrementare il flusso turistico offrendo ai visitatori ed ai cittadini un punto di vista originale ed alternativo alle classiche arterie di comunicazione.

STATO ATTUALE

Studio di fattibilità.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

PRIMA AZIONE A FARSI

Redazione della progettazione preliminare

PERIODO DI REALIZZAZIONE

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

FONTI DI FINANZIAMENTO

LOCALIZZAZIONE

Tra la "Cittadella delle Imprese" e la "Nuova base Navale", Viale Virgilio - quartiere Italia Montegranaro.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Puntuale.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO



La proposta progettuale risulta totalmente coerente con le indicazioni alla base dell'articolazione del

Progetto "Smart AREA Taranto".

Il progetto è stato sviluppato con l'obiettivo di rilanciare il territorio tarantino sia sotto il profilo turistico e occupazionale, sia integrando l'economia urbana fornendo nuove fonti di sviluppo e ridefinendo l'immagine della città (da area di degrado ad area di attrazione); il tutto focalizzando l'attenzione sulle tematiche di efficienza energetica, riduzione delle emissioni, ecosostenibilità e sviluppo di tecnologie ICT.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

IMPATTO AMBIENTALE

N/A

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

Lo sviluppo della proposta progettuale permetterà, in fase di realizzazione, lo sviluppo di collaborazioni con le Imprese tarantine e il conseguente aumento e disponibilità occupazionale per le maestranze locali; oltre alle imprese specializzate in grado di fornire sistemi (hw e sw) per la gestione evoluta degli impianti.

Nel corso della gestione, in considerazione delle caratteristiche proprie del complesso polisettoriale, si potranno sviluppare diverse iniziative (Fiera del Mare, Convegni, Congressi) ed integrare le competenze di vari soggetti.

Il tutto si tradurrà in una crescita tecnico-professionale sia del personale dislocato presso la Pubblica Amministrazione, sia di quello operante nel mondo delle imprese

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Incremento dell'occupazione

Riduzione delle emissioni.

INDICATORI DI AVANZAMENTO

% di opere realizzate

% di impianti realizzati

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Sviluppo di iniziative e collaborazione tra Soggetto intermediario di tipo privato e Pubblica Amministrazione.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Cittadinanza, Pubblica Amministrazione e Operatori del settore.

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Sistema di boe multi-parametriche

ASSE D'INTERVENTO

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

FATTIBILITÀ

Media.

CLASSIFICAZIONE

Materiale / Immateriale.

CONTENUTO TECNICO

Il mare e tutto il delicato ambiente marino-costiero costituiscono una risorsa non solo ambientale, ma anche economica (basti pensare a turismo, trasporti, pesca, colture), che deve essere preservata e valorizzata.

La protezione dell'ambiente costiero, marino e idrico, richiedono un monitoraggio continuo, multi-funzionale e multi-parametrico, esteso nello spazio e nel tempo; inoltre, è indispensabile, per rendere efficace il controllo, poter garantire la tempestiva diffusione (in tempo reale) delle informazioni acquisite, in modo da permettere, ove necessario, interventi immediati in caso di individuati rischi per l'ecosistema marino o per la popolazione costiera.

La proposta progettuale prevede la installazione di un sistema di boe multi-parametriche da localizzarsi, preliminarmente, nel bacino del Mar Piccolo e, successivamente, lungo la costa ionica.

Si intende realizzare un sistema in grado di effettuare un monitoraggio ambientale continuo, valutando le oscillazioni dei parametri fisico-chimici, biologici, microbiologici e eco-tossicologici dell'ambiente marino.

Tale monitoraggio sarà in grado di confermare la compatibilità ambientale di interventi potenzialmente riverberanti effetti sul sistema marino, o di segnalare l'eventuale necessità di predisporre misure di mitigazione e/o l'interruzione delle attività.

Il sistema sarà dotato di moderne tecnologie ICT, per poter dialogare in modo interattivo con un portale web che restituirà in tempo reale i dati acquisiti, attraverso una gestione diagnostica e controllo del sistema da remoto. In tal modo, in tempo reale, si potrà conoscere lo stato dell'ambiente marino e costiero, della qualità delle acque marine, degli ecosistemi e dei sedimenti lungo le coste.

Il sistema di boe intelligenti potrà anche essere utilizzato per gli ormeggi delle navi in aree marine



protette. Grazie alla tecnologia disponibile, sarà possibile utilizzare algoritmi di elaborazione del segnale in grado di classificare/tracciare le imbarcazioni che dovessero accedere all'area protetta.

Tutti i rilevamenti saranno memorizzati su un database che conterrà tutte le informazioni relative ai natanti, alle loro rotte, alle loro attività. Tale condizione sarà in grado di permettere, nel caso in cui dovessero verificarsi eventi potenzialmente critici, di individuare con celerità il luogo, la fonte e le caratteristiche dell'evento inquinante.

STATO ATTUALE

Studio di fattibilità.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

PRIMA AZIONE A FARSI

Redazione della progettazione preliminare.

PERIODO DI REALIZZAZIONE

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

numero di boe multi-parametriche da installare

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

FONTI DI FINANZIAMENTO

LOCALIZZAZIONE

Mar Piccolo e litorale ionico.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Puntuale.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

In considerazione delle problematiche di natura ambientale, di qualità della vita, di vivibilità dell'area di Taranto lo sviluppo di modalità di rilevamento e gestione dei dati relativi alle sostanze inquinanti fornirà un'importante sperimentazione che potrà fungere da modello per affrontare in forma integrata ed innovativa analoghi casi di crisi ambientale; inoltre, la proposta è strettamente connessa con l'obiettivo di rilancio e valorizzazione di una risorsa, l'ambiente marino-costiero, non solo dal punto di ambientale, ma anche economico.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Smart Outskirts

IMPATTO AMBIENTALE

N/A



INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

Le attività di ricerca e di sperimentazione consentiranno la creazione di specifiche competenze che si tradurrà sia in termini di crescita scientifica e tecnico-professionale, rispettivamente del personale di ricerca e tecnico sia nella formazione/professionalizzazione di ricercatori a tempo determinato, assegnisti di ricerca, contrattisti, etc.

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

La proposta favorirà la generazione di attività e

collaborazioni e creerà le premesse per uno sviluppo di attività imprenditoriali innovative; il tutto si tradurrà in un miglioramento e valorizzazione del territorio, con conseguente incremento del tasso di innovazione e mitigazione/interruzione delle attività generanti inquinamento.

INDICATORI DI AVANZAMENTO

Numero di boe multi-parametriche installate.

Miglioramento della qualità e tutela dell'ambiente marino-costiero

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Per garantire una corretta gestione sia nella fase di sperimentazione, sia nelle fasi successive, sarà necessario instaurare collaborazioni e partnership tra Soggetti Istituzionali, Enti di Ricerca e Imprese operanti nel settore.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Cittadini, operatori del settore (pesca e mitilicoltura), Amministrazione .

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Recupero cave dismesse

ASSE D'INTERVENTO

Sviluppo urbano

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

FATTIBILITÀ

Media.

CLASSIFICAZIONE

Materiale.

CONTENUTO TECNICO

Le cave sono, in generale, di nocumento all'ambiente per due ordini di problemi, che si evidenziano in differenti periodi rispetto alla fase di utilizzazione delle cave stesse.

Il primo, che si presenta nel corso del periodo di sfruttamento delle cave, si esprime nella creazione di fronti verticali che la vegetazione non è in grado di coprire, nell'accelerazione dei fenomeni erosivi, nelle frane indotte e nell'impoverimento delle falde acquifere. Il secondo si presenta al termine del periodo di utilizzazione delle cave, e concerne l'uso di quelle aree abbandonate, frequentemente trasformate in discariche di rifiuti urbani e industriali.

Il presente progetto ha l'obiettivo di individuare le aree che, a seguito di passate attività estrattive, versano in stato di degrado paesaggistico, ambientale ed idrogeologico, e di caratterizzarle come siti il cui ripristino e recupero rivestano un interesse pubblico generale prioritario.

L'obiettivo che si intende perseguire, quindi, consiste nel passare dallo sfruttamento e dal consumo delle risorse del territorio (le cave estrattive) al recupero e alla valorizzazione dell'ambiente, perché quei terreni tornino ad essere risorse al servizio della comunità, strumenti per migliorarne la qualità della vita.

La proposta progettuale prevede il censimento dei suoli provinciali con l'obiettivo di conservare ciò che è ancora intatto e recuperare ciò che è minato dal degrado, al fine di favorire lo sviluppo all'interno della provincia delle attività tradizionalmente esercitate dalle popolazioni e di nuove iniziative volte a realizzare sia produzioni agricole qualificate sia forme compatibili di turismo.



Per il raggiungimento di tale scopo si rende necessario:

- ☐ conservare e tutelare le caratteristiche naturali, ambientali e paesaggistiche degli ecosistemi presenti, in ragione della diversa zonizzazione della Provincia, evitando qualsiasi degrado del territorio e delle sue risorse;
- ☐ promuovere attività di studio, ricerca e sperimentazione scientifica ed economica nel rispetto ecologico del territorio;
- ☐ individuare, classificare e regolare i sistemi vegetazionali ed i popolamenti faunistici presenti nel territorio, sulla base di studi multidisciplinari e interdisciplinari;
- ☐ promuovere e valorizzare le attività agricole e forestali, garantendo le cure colturali e favorendo il miglioramento delle coperture boschive;
- ☐ mantenere e valorizzare gli aspetti culturali ed architettonici presenti nell'area, concorrendo alla riqualificazione di entità architettoniche significative che costituiscono una componente inscindibile con l'insieme paesaggistico nel quale sono inserite;
- ☐ individuare le attività tradizionali esercitate dalle popolazioni locali, con particolare riferimento all'artigianato e all'agriturismo;
- ☐ promuovere iniziative atte a consentire la fruizione dell'area ai fini culturali, didattici e ricreativi, favorendo la conoscenza, da parte della collettività ed in particolare dei giovani, dei valori ambientali esistenti nell'area proponendo, altresì, idonee strutture ricettive e ricreative;
- ☐ promuovere in genere lo sviluppo socio-economico delle popolazioni compatibilmente con le esigenze di tutela attiva dell'ambiente.

STATO ATTUALE

Studio di fattibilità.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

PRIMA AZIONE A FARSI

Redazione della progettazione preliminare e avvio censimento dei suoli.

PERIODO DI REALIZZAZIONE

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

Numero di suoli censiti.

Attività di studio, ricerca e sperimentazione avviate.

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

FONTI DI FINANZIAMENTO

LOCALIZZAZIONE

Provincia di Taranto.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Diffuso.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

L'ipotesi progettuale implica la realizzazione di attività di ricerca e formazione per la tutela dell'ambiente, che sono pienamente compatibili con le indicazioni generali alla base del progetto "Smart Area Taranto".

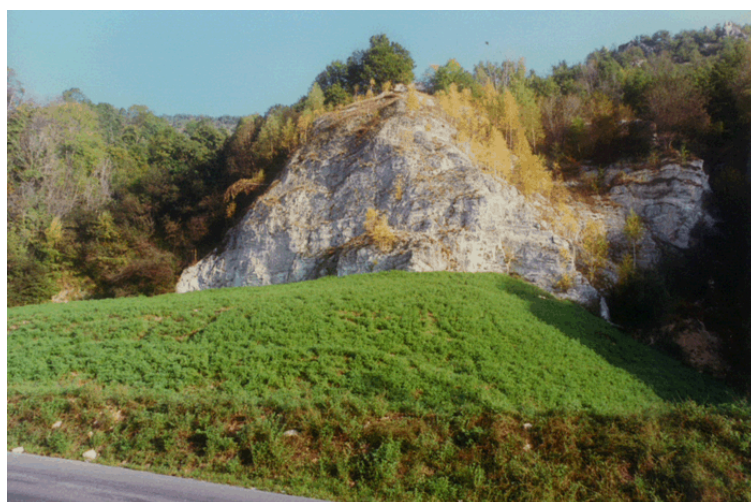
Inoltre, la proposta è coerente con gli obiettivi di Smart Area relativamente all'obiettivo strategico di consistente nel valorizzare e recuperare il territorio e rilanciarlo favorendo la creazione di nuove opportunità di sviluppo (idonee attività e strutture ricettive e ricreative) e ridefinendo l'immagine dell'intera provincia.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Start Up Polo Scientifico Tecnologico "Magna Grecia"

Smart Outskirts

IMPATTO AMBIENTALE



La proposta si caratterizza come capace di trasformare aree che deturpano, ed inquinano, il

territorio, in opportunità di riqualificazione e recupero alla fruizione collettiva.

La proposta si propone inoltre di garantire le cure colturali e favorire il miglioramento delle coperture boschive, mantenere e valorizzare gli aspetti culturali ed architettonici presenti nelle aree di intervento e conservare e tutelare le caratteristiche naturali, ambientali e paesaggistiche degli ecosistemi presenti.

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

Nella fase di realizzazione e gestione risulterà necessario poter disporre di personale ad elevata qualificazione, in ambito scientifico e tecnico-professionale.

A tal fine, potranno essere messe in atto le attività necessarie per completare/approfondire la formazione del personale richiesto.

Inoltre, la valorizzazione a fini culturali, didattici e ricreativi delle aree recuperate e valorizzate – che favorirà la conoscenza da parte della collettività, ed in particolare dei giovani, dei beni ambientali che il territorio propone – richiederà la disponibilità di personale caratterizzato da adeguata formazione professionale.

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

sviluppo economico delle aree interessate

% iniziative avviate

INDICATORI DI AVANZAMENTO

% di cave recuperate e valorizzate.

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Nella fase di recupero e valorizzazione sarà determinante la continua collaborazione tra piccole e medie imprese operanti nel settore ed Enti di ricerca; ciò al fine di valutare in maniera immediata i benefici e le eventuali criticità derivanti dall'attività di sperimentazione, e individuare, classificare e regolare i sistemi vegetazionali ed i popolamenti faunistici presenti nel territorio.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Cittadini, Enti di Ricerca, Amministrazione e Imprese.

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Rinnovamento Sede operativa ed amministrativa del Gruppo Ormeggiatori Società Cooperativa di Taranto. Interventi di demolizione con ricostruzione in ampliamento

ASSE D'INTERVENTO

Sviluppo urbano

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

FATTIBILITÀ

Alta.

CLASSIFICAZIONE

Materiale.

CONTENUTO TECNICO

L'intervento è rivolto alla ottimizzazione, ammodernamento ed efficientamento delle attività storiche del Gruppo Ormeggiatori che rivestono un ruolo essenziale al funzionamento delle attività logistiche del Porto di Taranto; esse sono riconosciute nelle N.T.A. del nuovo P.R.P. in adozione del Porto di Taranto, come caratterizzanti l'area. Ad esse si affianca, nelle intenzioni del proponente, un'ulteriore attività coerente con quella vocazione riconosciuta all'area di relazione con la città: sono previste attività informative "semplici" sulla logistica portuale destinate alla fruizione cittadina in generale, alla scolare in particolare. Esso rappresenta un'occasione di riqualificazione ambientale della testata del Molo Sant'Eligio. Un intervento di utilità anche pubblica, ad iniziativa privata.

STATO ATTUALE

Sede storica ormai insufficiente per capacità funzionali (disponibilità di aree e volumi, aspetti distributivi), strutturali (statica, termica, impiantistica), ed estetica (configurazione planivolumetrica, materiali usurati, relazione col luogo).

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

L'intervento ricade in area funzionale INT-1 del nuovo PRP del Ambito portuale di Taranto, appartenente al sotto-ambito di interfaccia Territorio-Porto. Non sono ammessi interventi diretti.

PRIMA AZIONE A FARSI

Redazione ed adozione da parte dell'Autorità competente di piano esecutivo per l'area INT-1, che tenga conto delle invarianti strutturali e degli indirizzi contenuti nelle N.T.A. del PRP, per rendere eseguibile l'intervento proposto.

PERIODO DI REALIZZAZIONE

2014-2016

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

Superficie lorda minima stimata del costruito mq 360 su area a richiedere in concessione demaniale

su molo di circa mq 900.

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

FONTI DI FINANZIAMENTO

Autofinanziamento.

LOCALIZZAZIONE

Porto mercantile di Taranto, Molo Sant'Eligio.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Puntuale.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

IMPATTO AMBIENTALE

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

INDICATORI DI AVANZAMENTO

Avviato studio di prefattibilità.

REALIZZAZIONE E GESTIONE

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Green road

ASSE D'INTERVENTO

Green Road

La Green Road è un itinerario attrezzato per la Promozione e lo Sviluppo del territorio delle Cento masserie e dell'arco rurale jonico che da Crispiano giunge fino a Pulsano ed il suo splendido mare.

La Green Road è un sogno collettivo che l'ardire di alcuni giovani operatori economici ed istituzionali del territorio sta facendo vivere a tutta la comunità di Terra Jonica.

Si tratta di un sogno o, più propriamente, di una meravigliosa possibilità che anima quella porzione di Puglia compresa tra il Grande Salento e la Terra di Bari; si tratta della scommessa di reinventarsi un futuro per questo territorio ... un futuro che abbia un cuore antico, un futuro che fondi le basi dello sviluppo sulle fondamenta solide della propria storia, delle proprie tradizioni e sulla certezza della assoluta unicità di questa meravigliosa terra: il territorio delle Cento Masserie e delle ceramiche di Grottaglie, dei vini forti e passionali e dell'olio color oro.

E' un territorio adagiato tra il primo (la piccola altura di Statte) ed il secondo gradino (le colline di Martina Franca) delle Murge tarantine che, volgendo verso oriente degrada verso il mare; un territorio di straordinaria bellezza naturalistica, che ha visto il fiorire dei primi insediamenti della Magna Grecia (di cui gli Ori di Taranto sono una luminosa testimonianza) e che ha visto tra il XV ed il XIX secolo un fiorire, in numero e qualità, di quella particolare organizzazione produttiva e sociale che è stata la Masseria.

Le aree rurali dell'arco jonico, per la loro condizione climatica e territoriale che favoriva la coltivazione dell'ulivo e delle viti così come dei pascoli per l'allevamento, è stato puntellato nei secoli di centinaia di insediamenti di questa natura, molti dei quali sono ancora aziende agricole di assoluto livello che cercano di migliorare ed adeguare la loro offerta estendendola al settore dei servizi territoriali di natura culturale, turistica, enogastronomica.

La Green Road è ... il filo verde ... l'elemento infrastrutturale che, costruita ed attrezzata, permetterà di collegare in modo proprio e dedicato le strutture ed i percorsi maggiormente significative del territorio delle cento masserie e dell'arco jonico.

Il presente studio muove dall'amore e dalla profonda conoscenza del territorio e contempla una serie di proposte progettuali miranti a creare un sistema organico di architetture e di infrastrutture, sistema in assoluta armonia con il sito e le sue valenze naturali.

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

L'Asse interagisce con tutti gli altri interventi scambiando effetti strategici in particolare con gli assi Smart City, Sviluppo logistico e Sviluppo turistico.



Questo Asse è uno degli strumenti di eccellenza per coinvolgere nella Smart Area ogni Comune facente parte del Gal delle Colline Joniche. Si tratta di mettere in rete le sinergie migliori da quelle geografiche e storiche a quelle naturalistiche ed enogastronomiche.

La strategia adottata ha quattro priorità:

- 1) ideare e sperimentare la messa a sistema dei comuni, quelli già conosciuti e quelli meno conosciuti, attraverso itinerari culturali originali che attraggano in modo accattivante cittadini e turisti verso la scoperta di angoli suggestivi, con modalità di percorrenza differenziate;
- 2) organizzare e sviluppare un lavoro tecnico-scientifico attorno al tema dei beni culturali e naturali "nascosti", che esercitano da sempre un fascino speciale;
- 3) garantire ed esaltare le peculiarità di ciascuno dei territori coinvolti a partire dal paesaggio, la storia fino a giungere ai dialetti, le tradizioni popolari e le specialità enogastronomiche;
- 4) creare e realizzare un circuito di promozione del turismo culturale dei comuni del Gal Colline Joniche.

FATTIBILITÀ

Alta.

CLASSIFICAZIONE

Materiale / Immateriale

CONTENUTO TECNICO

Il progetto, nella sua globalità denominato Green Road, comprende una serie articolata di interventi territoriali da realizzare ed organizzare con steps organici e funzionali; sommariamente esso prevede:

- una pista ciclabile, la Green Road, che attraversi l'intero territorio collegandolo;
- la realizzazione di aree di interscambio intermodale (auto – bici, ferrovia bici) che consteranno nella realizzazione di parcheggi in aree strategiche, ovvero nelle aree di accesso al percorso della Green Road;
- la realizzazione di un grande contenitore di eventi, ovvero la realizzazione di una grande arena all'aperto;
- la realizzazione di percorsi tematici con aree di sosta lungo i diversi percorsi;
- la realizzazione di ippovia ed altri percorsi per trekking e mobilità lenta.

E' ferma nostra intenzione, infatti, porre le utenze "deboli" (pedoni e ciclisti) al vertice della gerarchia della mobilità e del sistema infrastrutturale, in sintonia con quello che sta avvenendo nelle aree urbane e periurbane europee più progredite prestando particolare attenzione agli equilibri infrastrutturali e paesaggistici per non gravare su quest'ultimi con incombenti strutture dissonanti con il contesto.

STATO ATTUALE

Il progetto si sta sviluppando mediante Tre soggetti attuatori:

Il soggetto privato: si tratta, in particolare, dei proprietari di alcune masserie che hanno avviato i

cantieri di recupero e riqualificazione degli immobili in chiave agrituristica;

Il soggetto misto, pubblico-privato, GAL Colline Joniche: il GAL ha già completato la fase progettuale e sono in fase di preparazione i bandi necessari, di cui alla misura 313 assi1-2-3 del PSL - Creazione di itinerari naturalistici ed enogastronomici, per l'esecuzione delle opere attinenti la realizzazione di itinerari turistici sull'asse Crispiano-Grottaglie-Pulsano;

Il soggetto pubblico: non si è ancora attivato. Il ruolo del soggetto pubblico è di ovvia importanza in quanto è il soggetto preposto alla realizzazione di tutte le infrastrutture materiali (collegamenti con piste ciclabili, aree di interscambio, riqualificazioni di beni pubblici, ecc.) ed immateriali (reti territoriali) di uso comune e vocate ad essere le fondamenta su cui poggiano le iniziative private.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

La scarsa capacità dei soggetti interessati a lavorare in sistemi complessi che richiedono l'elaborazione di strategie, azioni ed interventi integrati su più linee di attività;

l'inerzia degli enti pubblici particolarmente aggravata dalla scala dell'intervento che richiede quindi la presenza attiva di diversi enti territoriali e le sinergie delle loro competenze.

PRIMA AZIONE A FARSI

Costruzione del sistema territoriale tra i vari attori coinvolti e progettazione esecutiva;

Individuazione di un **Facilitatore istituzionale**, ovvero di un soggetto corredato di precisi poteri, che possa assolvere il compito di cerniera tra tutti gli enti pubblici e gli altri soggetti coinvolti ovvero gli stakeholders territoriali.

PERIODO DI REALIZZAZIONE

2012-2015

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

L'intervento per sua natura è articolato e può essere modulato secondo le esigenze economiche e gli obiettivi fissati nel tempo. Sommarariamente possiamo dividerlo nel modo seguente:

1° tratto Green Road, l'asse principale "storico", ovvero quello che lega il percorso delle cento masserie nell'agro Crispianese compreso tra i confini di Massafra/Statte e Grottaglie: Km 18;

2° tratto Green Road, la prosecuzione verso il mare ... passando dal quartiere delle ceramiche di Grottaglie Carosino ... Pulsano: Km 25;

3° tratto Green Road, tutti i percorsi secondari.

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

Stimato di circa 40.000.000,00 Euro.

2013 - 2015 : 1° tratto Green Road : 10 milioni di Euro



N.B: l'importo può anche oscillare sensibilmente in funzione del progetto esecutivo che si intende poi realizzare, lasciando il tipo di intervento molti gradi di libertà che dipenderanno dalle scelte future.

FONTI DI FINANZIAMENTO

Fondi Strutturali gestiti dal GAL Colline Joniche PSR 2007-2013;

Fondi legati al Piano di finanziamenti CYRONMED della Comunità Europea;

Fondi legati a possibili rimodulazioni del Piano Regionale dei Trasporti

Fondi privati degli imprenditori coinvolti;

LOCALIZZAZIONE

Asse territoriale direttrice GAL Colline Joniche: Carosino, Crispiano, Faggiano, Grottaglie, Monteiasi, Montemesola, Monteparano, Pulsano, Roccaforzata, San Giorgio Jonico, Statte.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Diffuso.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Costruire una dinamica di crescita territoriale basata su un nuovo modello di sviluppo socio-economico centrato sulla Green economy e sull'economia solidale.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Totale.

IMPATTO AMBIENTALE

a basso impatto ambientale con interventi di tutela, conservazione e valorizzazione del territorio interessato dal progetto.

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

Da definire

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

INDICATORI DI AVANZAMENTO

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Gal Colline Joniche, Consorzio Turistico 100 Masserie, ed altri possibili soggetti da costituire nel corso della realizzazione progettuale

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Aziende agricole, operatori turistici, società di servizi, micro imprese, enti pubblici.

DENOMINAZIONE INTERVENTO

Piattaforma informatica per la convergenza dei progetti di riqualificazione ed innovazione su nuove iniziative produttive

ASSE D'INTERVENTO

Diversificazione produttiva Infrastrutture/ICT

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

Smart City

Ricerca, formazione e start-up nuove iniziative imprenditoriali in campo ambientale

FATTIBILITÀ

Media.

CLASSIFICAZIONE

Immateriale

CONTENUTO TECNICO

L'uso delle tecnologie digitali ha, come è noto, effetti importanti sulla produttività e sulla competitività delle imprese e, a naturale ricaduta, del territorio. Da risorsa di "back office" finalizzata ad ottenere vantaggi competitivi in termini di operatività, costi, tempi e qualità, la tecnologia ICT va gradualmente trasformandosi anche in risorsa di "front office" destinata a supportare attività fondamentali per l'azienda.

D'altro lato, la competizione sui mercati richiede una gestione della conoscenza scientifica e tecnologica sempre più complessa e articolata che richiede il contributo di più attori. Come è infatti naturale, quando la base di conoscenza diventa complessa, il luogo dell'innovazione non è più la singola impresa, che risulta inadeguata, ma diventa la rete di imprese.

Per tali motivazioni i sistemi locali non possono solo crescere quantitativamente, ma devono anche crescere qualitativamente con un grande sforzo di innovazione e le tecnologie ICT, in questo contesto, rappresentano un elemento qualificante della competitività a livello di sistemi territoriali.

L'obiettivo della proposta progettuale è la realizzazione di una piattaforma infotelematica, basata sui paradigmi degli ecosistemi digitali e del cloud computing, che permetta di gestire contenuti digitali a supporto di iniziative imprenditoriali della "Smart Area Taranto", quali a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- Favorire la nascita e lo sviluppo di nuove realtà di impresa in ambiti innovativi (creatività e cultura, green economy, agricoltura di qualità, commercio sostenibile, innovazione tecnologica, servizi alle imprese, servizi di accoglienza, ecc.) grazie alla messa a sistema dei servizi esistenti ed il coinvolgimento del territorio per la costruzione di ambienti favorevoli alle nuove imprese (p.e. sgravi fiscali, messa a disposizione di aree e locali, politiche di costruzioni di reti, filiere e distretti,...).
- Creazione di un ecosistema virtuoso di supporto a nuove imprese creative e ad alto contenuto di conoscenza per promuovere la rigenerazione economica del territorio, valorizzare le tradizioni e le competenze proprie dell'area tarantina, promuovere il patrimonio di conoscenza che derivano dai risultati della ricerca ed attrarre nuovi talenti, favorendo la collaborazione fra pubblico e privato.
- Creazione di progetti intersettoriali riguardanti le aree dell'Edilizia sostenibile (efficientamento

energetico e digitalizzazione di edifici pubblici e privati, residenziali e produttivi), della Cultura (virtualizzazione dell'offerta culturale per ampliarne la scelta e migliorarne la fruizione), del Sociale (iniziative per il superamento del digital divide culturale, servizi legati alla Smart Home), della Pubblica Illuminazione, del Turismo, al fine di avviare l'implementazione di nuovi servizi ed offerte coerenti con lo spirito Smart e Green.

- Promozione di Reti di imprese finalizzate alla ricerca e progettazione di nuovi modelli di welfare per supportare istituzioni locali, imprese private, sociali e cooperative nella costruzione di soluzioni innovative in grado di far fronte ai nuovi rischi sociali. Dalla realizzazione di un ecosistema digitale possono scaturire soluzioni concrete a portata di imprese già attive nel territorio e nuovi servizi in grado di affrontare problemi sociali, creando nuova occupazione.
- Sviluppo di una piattaforma capace di aggregare comunità di interesse e di apprendimento fornendo ambienti strutturati di sviluppo e diffusione di conoscenza, valorizzando i saperi della città e della provincia, contrastando la rapida obsolescenza della conoscenza, al fine di sostenere l'innovazione partecipativa, creare nuove opportunità di lavoro, incrementare la competitività e attrattività del territorio.
- Realizzazione dello Sportello Unico del Lavoro, teso a varare il "job center", in grado di raccogliere gli input provenienti dal variegato mondo pubblico e privato del lavoro e di incrociarlo con le domande sociali e domande di lavoro per dare risposte al cittadino/lavoratore disoccupato.
- Dotare il territorio di una "Agenda Digitale", creando una Community Network provinciale secondo gli assi strategici di Internet come diritto, We-government, Digital economy ed industrie creative, piattaforma tecnologica Taranto Smart City.
- Analisi dei modelli organizzativi in uso nelle realtà di riferimento del territorio (imprese leader dei vari settori, cooperative, associazioni, PA..) per la creazione di un repertorio di best practices organizzative da diffondere per agevolare lo sviluppo integrato dell'area.
- Sostegno alle reti di impresa, per costituire reti "trans-territoriali" e "trans-settoriali" che riescano a sfruttare i vantaggi della specializzazione, tipici delle PMI, con le economie di scala consentite dalla crescita dimensionale, strutturando percorsi che facilitino la diffusione di ulteriori opportunità di collaborazione e sinergie sempre più strette fra le imprese del territorio vocate all'export.

STATO ATTUALE

Idea progettuale.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

N/A

PRIMA AZIONE A FARSI

Redazione progettazione preliminare

PERIODO DI REALIZZAZIONE

Progettazione preliminare: mesi 1
Progettazione definitiva: mesi 2
Progettazione esecutiva: mesi 3
Realizzazione dell'intervento: 24 mesi

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

Progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva: euro 200.000,00
1° anno: euro 5.000.000,00
2° anno: euro 5.000.000,00

FONTI DI FINANZIAMENTO

Agenda Digitale Italiana (ADI) istituita il primo marzo 2012 con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione; il Ministro per la coesione territoriale; il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca e il Ministro dell'economia e delle finanze.

LOCALIZZAZIONE

Territorio della provincia di Taranto.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Diffuso.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

Le città sono diventate il punto focale delle politiche e delle strategie economiche del nuovo millennio.

Gli orientamenti di sviluppo economico degli organismi e dei legislatori internazionali seguono i "megatrend" che caratterizzano la città del 21° secolo. Tali "trend" sono:

- (i) l'incessante crescita della popolazione con un continuo aumento del livello di urbanizzazione,
- (ii) un significativo impatto ambientale delle città che consumano il 75% dell'energia mondiale e sono responsabili dell'80% delle emissioni di CO₂, con un rilevante impatto economico e sociale per il consumo e lo spreco smisurato di risorse vitali,
- (iii) una vasta globalizzazione che espone le realtà urbane a dinamiche opposte o di crescita continua (con problematiche di sovraffollamento, congestione, inadeguatezza dei sistemi di trasporto) o di declino (inversione del traffico, degrado delle infrastrutture, minori disponibilità economiche e di sviluppo).

I trend suddetti sono stati considerati nell'ambito delle azioni che costituiscono la cosiddetta "European Digital Agenda". L'agenda digitale europea è una delle sette principali iniziative della strategia "Europa 2020" avviata dalla Commissione europea nel marzo del 2010 con lo scopo di affrontare e superare la crisi economica che sta investendo l'area euro e preparare l'economia alle sfide del prossimo futuro. Gli obiettivi primari sono quelli di "ottenere vantaggi socio-economici sostenibili grazie a un mercato digitale unico basato su internet veloce e superveloce e su

applicazioni interoperabili" consentendo di raggiungere alti livelli di occupazione, produttività e coesione sociale, con un'economia sempre più "green" caratterizzata da basse emissioni di carbonio. Per realizzare tali obiettivi, l'agenda digitale attribuisce un ruolo cardine alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, soprattutto Internet, diventate ormai parte integrante delle attività socio-economiche dei paesi e pertanto da utilizzare e sfruttare quanto più possibile.

Il progetto proposto intende realizzare un "luogo virtuale" nell'ambito della Smart City/Community ove l'utilizzo pianificato e sapiente delle risorse umane e naturali, opportunamente gestite e integrate mediante le numerose tecnologie ICT già disponibili, consente la creazione di un ecosistema capace di utilizzare al meglio le risorse e di fornire servizi integrati e sempre più intelligenti (cioè il cui valore è maggiore della somma dei valori delle parti che li compongono).. Il concetto di "piattaforma virtuale" richiama la possibilità di poter entrare in relazione con la comunità in cui si vive e gli elementi che ne fanno parte, andando a costruire un rapporto vantaggioso sia per i singoli che per la stessa comunità, realizzando una Smart Community sostenibile, confortevole, attrattiva, sicura.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

Start up Polo scientifico e tecnologico Magna Grecia
Iniziative/aziende innovative in campo ambientale
Efficienza energetica reti edifici
Mobilità sostenibile
Riduzione emissioni
Qualità urbana
Miglioramento dell'infrastrutturazione del territorio nella prospettiva di sviluppo dell'area e di attrazione degli investimenti
Sistema Turistico Territoriale
Green Road

IMPATTO AMBIENTALE

N/A

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

Il progetto, oltre a creare innovazione tecnologica e di processo, mira a realizzare un'innovazione nel prodotto "capitale umano" che si sostanzia in nuovi profili professionali che integrano raffinate competenze.

Questi profili professionali, tanto unici quanto essenziali per il territorio, saranno il risultato di attività formative specifiche orientate a membri del team di progetto, operatori culturali, stakeholder, insegnanti e soci di associazioni culturali, con l'obiettivo di potenziare competenze complementari a quelle di cui si dispone.

Il target principale nella creazione di competenze eccellenti resta quello dei "native digital", cioè quella fascia della popolazione nata dal 1980 in poi che è cresciuta in un contesto pervaso da tecnologie digitali, solita ad agire in "multi-tasking", utilizzatrice di Internet e strumenti di social networking e di mobile computing.

Oltre ai "native digital", un secondo target di riferimento è rappresentato da coloro che già eventualmente operano nel mondo del lavoro e che hanno comunque un interesse a condurre marketing territoriale mediante tecnologie ICT.

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

Per poter effettivamente costruire un luogo virtuale intelligente, è necessario adottare un approccio multidisciplinare e integrato che parta dai bisogni della città e dagli obiettivi che si vogliono perseguire, identificando l'innovazione digitale come strumento e non come finalità del cambiamento e coinvolgendo i diversi settori della società (scuola, turismo, ambiente, energia, ecc.) e la molteplicità di sistemi (e.g., sistemi di telecontrollo, sistemi di supporto alle decisioni e pianificazioni, sistemi di comunicazione, ecc.) già messi in campo e comunque disponibili sul mercato. In una città, nei suoi settori, diverse risorse (umane e tecnologiche) possono essere viste come fonti preziose di dati e informazioni che, se "intelligentemente" elaborate e correlate, possono contribuire alla nascita di quell'insieme di servizi in grado di migliorare la vita quotidiana delle persone che vivono la città e/o delle persone che, provenendo da altre realtà territoriali, necessitano in ogni caso di conoscere informazioni utili per potersi muovere agevolmente in un contesto a loro non conosciuto.

INDICATORI DI AVANZAMENTO

Gli indicatori di avanzamento del progetto sono pertanto rappresentati da:

- Numero di servizi attivati sulla piattaforma
- Numero di utenti attivi
- Percentuale di popolamento delle basi dati

REALIZZAZIONE E GESTIONE

Per raggiungere gli obiettivi della proposta progettuale, si deve tener conto della dimensione fondamentale di gestione dell'informazione in un contesto di inclusività e coesione territoriale, di open government, di sostenibilità (sotto il profilo IT, energetica e ambientale), e di opportunità di cooperazione e sviluppo tra Pubbliche Amministrazioni, imprese, finanza e cittadini. Gli attori coinvolti infatti sono molteplici come anche gli ambiti organizzativi e tecnologici.

Risulta evidente che tale varietà, per poter essere efficacemente valorizzata e sfruttata, necessiti di un piano di coordinamento e quindi di una governance costante con una visione unitaria e integrata.

Tuttavia, se da un lato l'adozione di una visione unica, multidisciplinare e integrata di gestione della risorse e conseguentemente dei dati e delle informazioni che queste possono generare può garantire efficienza e servizi per città più attrattive e competitive, dall'altro però sussistono ostacoli alla piena attuazione dell'approccio che non possono essere trascurati. Allo stato dell'arte, i dati/informazioni dei diversi settori della società sono memorizzati e utilizzati in sistemi tipicamente "verticali" eterogenei, tra loro non connessi, costituiti da numerose unità organizzative. Questo comporta un'intrinseca difficoltà per gli amministratori delle città nel coordinare a pieno ed efficacemente tutte le forze e le attività in campo, rendendo al contempo più laboriosa la fruizione dei servizi disponibili. L'obiettivo primario quindi è quello di arrivare a individuare un modello "orizzontale" (possibilmente unico) di riferimento sul quale convergere al fine di ottenere integrazione, cooperazione, inclusione e massimizzazione degli investimenti e degli obiettivi delle pubbliche amministrazioni, realizzando le condizioni di ampia replicabilità, scalabilità e di sviluppo. Occorre quindi dare un impulso significativo per innescare e, poi, accompagnare un ciclo virtuoso di sviluppo dell'offerta e della cultura della domanda che trovano nella standardizzazione e nella replicabilità elementi per uno sviluppo competitivo e sostenibile.

In tale contesto, la progettazione di sistemi a supporto delle decisioni in grado di ottimizzare l'intero ciclo di pianificazione ed espletamento dei servizi ai cittadini ed alle imprese è da considerarsi il volano per indurre gli enti locali a misurarsi su una problematica importante delle Smart Communities.

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

Enti locali, imprese, cittadini



DENOMINAZIONE INTERVENTO

Piano città 2012-2017

ASSE D'INTERVENTO

Sviluppo urbano

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

FATTIBILITÀ

Alta.

CLASSIFICAZIONE

Materiale.

CONTENUTO TECNICO

I Comune di Taranto ha, nello scorso 2012, presentato alcuni progetti di riqualificazione urbana richiedendo che essi fossero ammessi al Piano nazionale per le città.

Il Piano, predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è finalizzato alla riqualificazione di aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate.

Le proposte ammissibili devono:

- riguardare aree urbane circoscritte;
- prevedere un insieme coordinato di interventi di riqualificazione;
- dare priorità ad uno o più fra i seguenti criteri:
 - ◇ immediata cantierabilità degli interventi;
 - ◇ riduzione dei fenomeni di tensione abitativa, di marginalizzazione e degrado sociale;
 - ◇ miglioramento della dotazione infrastrutturale (compresi i sistemi di trasporto urbano);
 - ◇ miglioramento della qualità urbana, del tessuto sociale e ambientale e contenimento del consumo di suolo non edificato.

L'insieme delle proposte progettuali presentate dal Comune di Taranto prevedeva un impegno economico di circa 68 milioni di euro, dei quali 45 a carico della componente pubblica e 23 dei privati.

Per l'attuazione degli interventi è stato istituito, a livello nazionale, un fondo a decorrere dall'esercizio finanziario 2012 e da rifinanziare sino al 2017.

Il fondo nazionale disponibile per il Piano città, che ammonta a 224 milioni di euro, è stato successivamente incrementato di ulteriori 95 milioni di euro, provenienti da programmi Pon (Reti e mobilità). Per l'utilizzo di tale ulteriore somma è stato posto il vincolo che la destinazione riguardi le città individuate come zone franche urbane (delibera Cipe 14/2009) situate in Sicilia, Puglia, Campania e Calabria.

Delle 12 città che possiedono le caratteristiche richieste soltanto 10 hanno presentato progetti per il piano città. Pertanto, Taranto ha visto aumentare le proprie possibilità di usufruire dei finanziamenti aggiuntivi.

STATO ATTUALE

Il Comune di Taranto ha deliberato l'adesione al Piano Città il 4 ottobre 2012.

Gli interventi presentati, il cui valore ammonta a 68 milioni di euro, hanno superato la prima fase di selezione da parte della Cabina di Regia nazionale attivata per il Piano Città.

Successivamente, nel gennaio 2013, la Cabina di Regia nazionale ha individuato in 24 milioni di euro il contributo che il Ministero delle Infrastrutture metterà a disposizione per la realizzazione di interventi di ambientalizzazione ed edilizia sociale nel quartiere Tamburi.

Di tale importo, circa 15 milioni di euro saranno utilizzati per la realizzazione di 154 alloggi di edilizia residenziale pubblica; i restanti 9 milioni di euro verranno utilizzati per la realizzazione di un'area verde da collocare fra l'edificato e la zona industriale.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

PRIMA AZIONE A FARSI

Al fine di ottenere finanziamenti per i prossimi anni di utilizzabilità del fondo nazionale Piano città, sarà necessario individuare un insieme coordinato di interventi di riqualificazione urbana per i quali si potranno richiedere nuovi finanziamenti per ciascuno degli anni nei quali verrà rifinanziato il fondo per il Piano Città.



L'insieme degli interventi, opportunamente integrati, realizzabili per mezzo del Piano Città e degli altri che il Comune potrà nei prossimi anni avviare potrà costituire elemento rilevante per la riqualificazione ed il complessivo miglioramento della qualità del sistema urbano tarantino.

PERIODO DI REALIZZAZIONE

Anni 2013-2017 (periodo nel quale sarà attivo il fondo)

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

Progetti ammessi a finanziamento.

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

Il numero ed i costi degli interventi candidabili nei prossimi anni a finanziamento dipenderà dall'entità dei fondi con i quali, anno per anno, verrà rifinanziato il Piano città nazionale.

FONTI DI FINANZIAMENTO

Fondo nazionale per il Piano Città.

LOCALIZZAZIONE

Porzione del territorio cittadino di Taranto, includente le aree di Città Vecchia, Porta Napoli e Tamburi.

TIPOLOGIA INTERVENTO

Diffuso in ambito areale.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE

IMPATTO AMBIENTALE

Gli interventi proposti sono finalizzati alla riqualificazione di aree urbane degradate. Pertanto, i risultati conseguibili produrranno effetti positivi sulla complessiva qualità urbana.

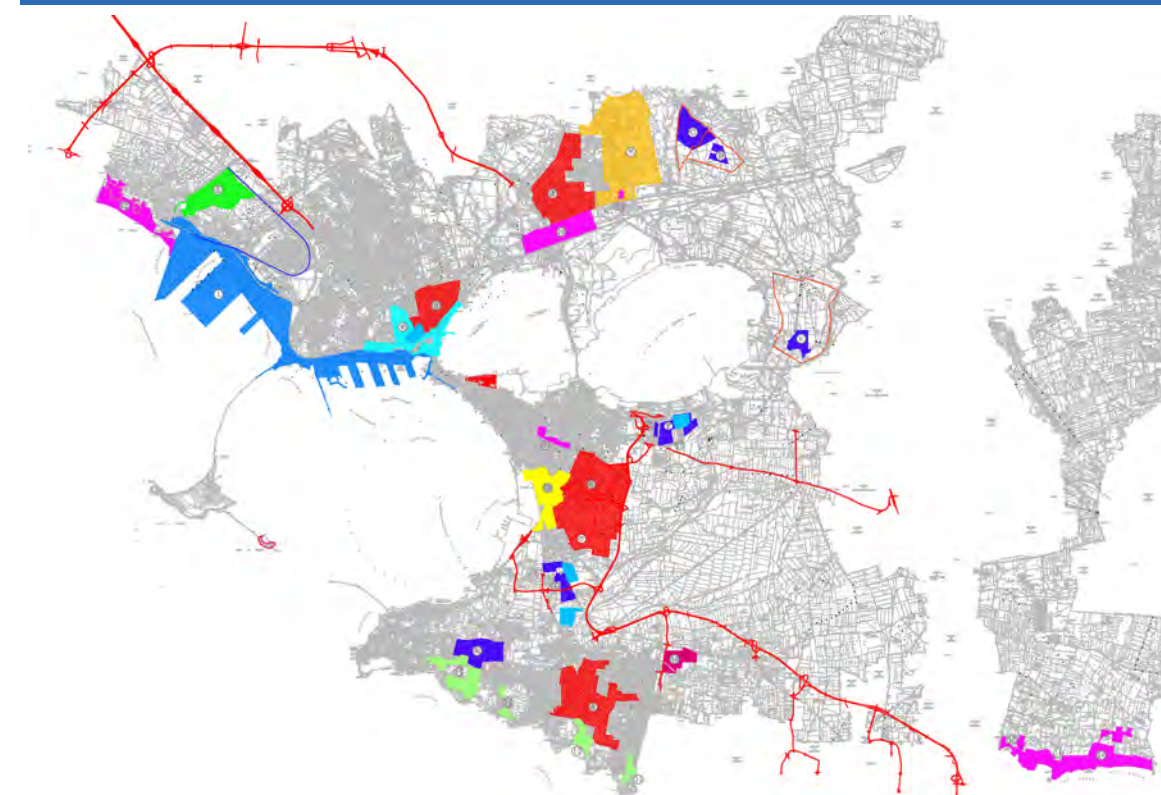
INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

INDICATORI DI AVANZAMENTO

REALIZZAZIONE E GESTIONE

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA



DENOMINAZIONE INTERVENTO

Nuovo PUG della città di Taranto – Contributo alla redazione del DPP

ASSE D'INTERVENTO

Sviluppo urbano

ASSI CON CUI L'INTERVENTO SCAMBIA EFFETTI

FATTIBILITÀ

Alta.

CLASSIFICAZIONE

Immateriale.

CONTENUTO TECNICO

Il Piano Regolatore Generale attualmente in vigore nel Comune di Taranto è quello adottato nel settembre del 1974 ed approvato con Decreto regionale n. 421 del 20/03/1978.

Il PRG, soltanto parzialmente attuato, appare uno strumento non più adeguato alla pianificazione e gestione del territorio, essendo stata la città significativamente trasformata nel corso dei quasi quattro decenni intercorsi dalla sua redazione.

Ai sensi dell'art. 11 della L.R. n. 20/2001, il Comune dovrà provvedere alla redazione del Piano Urbanistico Generale (PUG). In particolare, si dovrà adeguare il vigente PRG alle leggi regionali attraverso l'approvazione del PUG, conservando ciò che nel PRG vi è di positivo e, nel contempo, superandone i limiti.

Il PUG è lo strumento che dovrà permettere la definizione dell'assetto strutturale del territorio comunale, finalizzata alla tutela ed alla valorizzazione della sua identità ambientale, storica e culturale; inoltre, consentirà di definire le previsioni programmatiche finalizzate al soddisfacimento dei fabbisogni nei settori residenziale, produttivo e infrastrutturale.

Fase indispensabile per la redazione del PUG è costituita dall'approvazione del Documento Programmatico Preliminare (DPP) attraverso il quale verranno raccolti dati di analisi del territorio, evidenziandone i vincoli esistenti, le opportunità, i punti di forza e le debolezze. Il DPP dovrà descrivere gli obiettivi e le strategie che il PUG perseguirà, fornendo le prime indicazioni relative alle proposte da formulare per raggiungere gli obiettivi di piano.

Pertanto, il DPP costituisce una tappa fondamentale nel percorso di redazione del PUG, dovendo contenere l'analisi dello stato di fatto e le prime interpretazioni future del territorio, ancorandole ai bisogni della collettività.

L'attività di realizzazione del DPP potrebbe positivamente utilizzare alcune delle indicazioni contenute nel Progetto Smart Area. In particolare, il DPP potrà arricchirsi degli elementi che potranno contribuire a caratterizzare il territorio con un maggiore livello di "smartness" rispetto alla condizione attuale.

Conseguentemente, l'intero documento Smart Area Taranto, opportunamente rianalizzato e rimodulato in relazione alle specificità della redazione del DPP, potrà costituire un valido contributo per la definizione delle linee guida dello stesso DPP.

STATO ATTUALE

Ipotesi di affidamento della redazione del DPP.

DIFFICOLTÀ DA RIMUOVERE

PRIMA AZIONE A FARSI

PERIODO DI REALIZZAZIONE

La redazione del DPP, che richiede la esecuzione di un insieme di attività finalizzate alla raccolta di dati di analisi del territorio, richiederà 10 mesi dall'affidamento dell'incarico professionale.

DATI MISURANTI L'INTERVENTO

COSTI E LORO RIPARTIZIONE NEGLI ANNI

FONTI DI FINANZIAMENTO

Il "Contributo alla redazione del DPP del PUG" può nascere da un'analisi dettagliata del documento Smart Area e quindi può, quindi, essere prodotto in tempi e con costi molto limitati.

Circa l'eventuale successivo affidamento dell'incarico per la redazione del DPP, sarà necessario verificare se risulterà ancora possibile usufruire dei finanziamenti messi a disposizione dalla Regione Puglia.

LOCALIZZAZIONE

La redazione del DPP riguarderà l'intero territorio comunale tarantino.

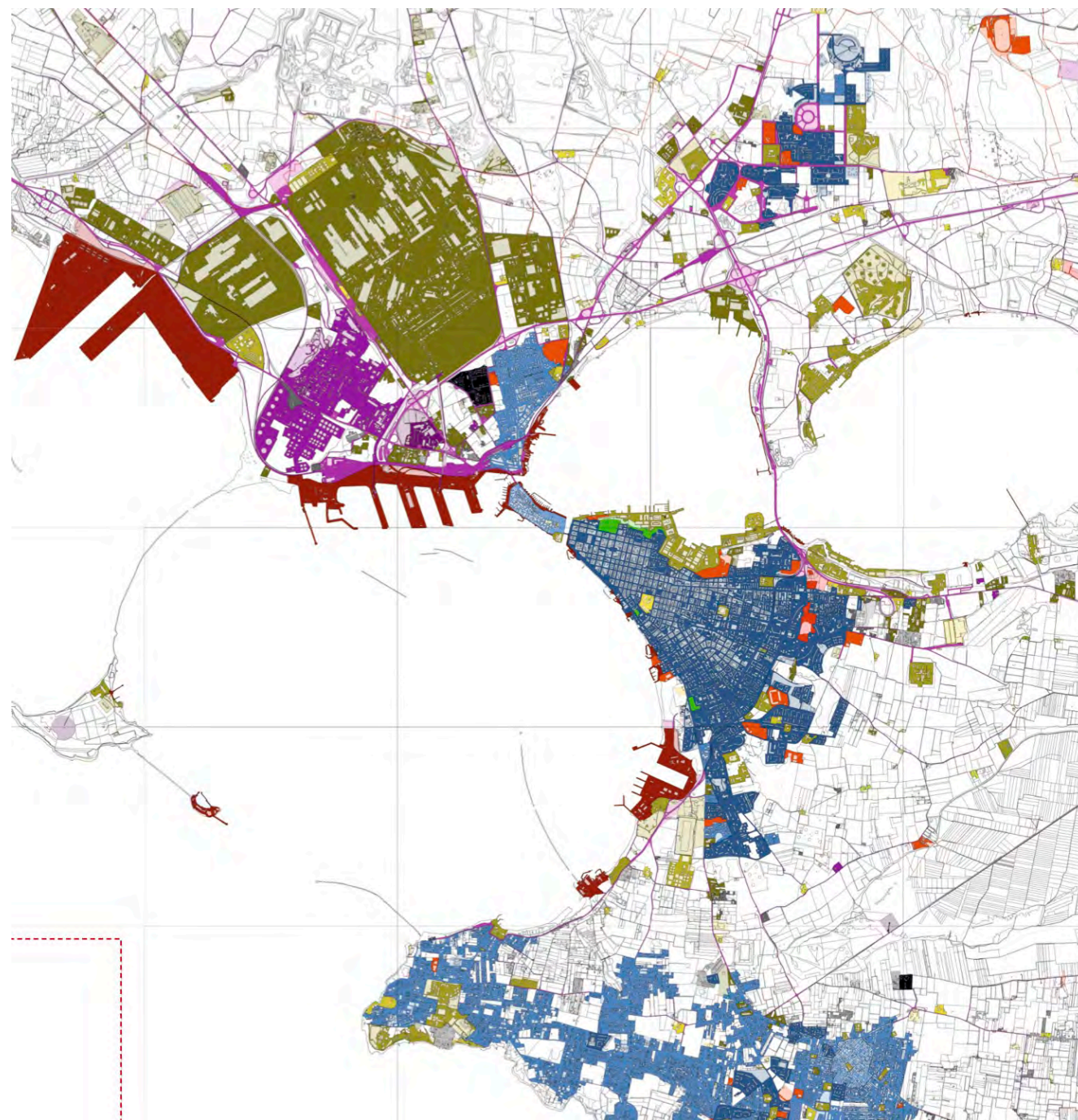
TIPOLOGIA INTERVENTO

Areale.

CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SMART AREA TARANTO

L'accoglimento all'interno del Documento Programmatico Preliminare del PUG delle indicazioni metodologiche ricavabili dall'analisi delle ipotesi progettuali riportate in Smart Area Taranto potrà contribuire a rendere maggiormente realizzabili le proposte, e ad omogeneizzare gli obiettivi di PUG e Smart Area.

COMPATIBILITÀ CON ALTRE PROPOSTE



IMPATTO AMBIENTALE

INCIDENZA SULL'OCCUPAZIONE

INDICATORI SPECIFICI DELLA PROPOSTA

INDICATORI DI AVANZAMENTO

REALIZZAZIONE E GESTIONE

BENEFICIARI DELLA PROPOSTA

L'intera realtà territoriale tarantina.

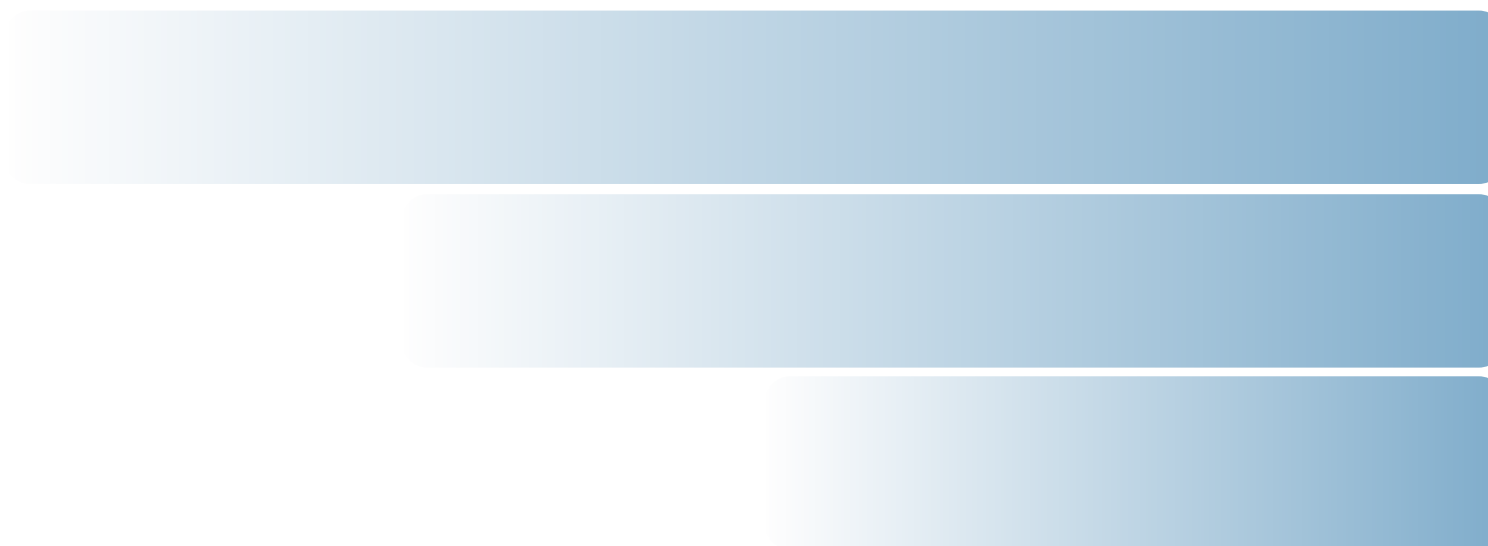


GENNAIO 2013





Attivazione di una
SMART AREA
nel territorio di Taranto

DOCUMENTAZIONE ALLEGATA



DOCUMENTAZIONE ALLEGATA

Tabella riepilogativa contenente la articolazione preliminare (Assi e interventi) ipotizzata per SMART Area Taranto

Ipotesi di attivazione di una SMART Area nel territorio di Taranto						
 Confindustria Taranto		 CONFINDUSTRIA PER LA SOSTENIBILITÀ		Comitato tecnico per progetti Smart area: dr. Antonio Prota ing. Lorenzo Ferrara dr. Antonio Galeone geom. Massimo di Giuseppe ing. Gianfranco Tonti		
Asse	Responsabile/ Soggetti coinvolti	Sub-ambiti / tematiche	Collaboratori	Soggetti cooptabili	Prime azioni a farsi	Note
Ricerca, formazione e start-up nuove iniziative imprenditoriali in campo ambientale	Responsabile: Ferrara Soggetti coinvolti: - ATS: * Università di Bari * Politecnico di Bari * CNR * ARPA Puglia - DIPAR - ENEA	Finanziamento Start-up Polo Scientifico Tecnologico "Magna Grecia" - ATS + DIPAR (si veda Progetto Scientifico del Polo)				
		Finanziamento attività di sperimentazione in campo di bonifiche a basso costo				
		Finanziamento iniziative-aziende innovative in campo ambientale				
		Nuove iniziative: • progetto e intervento di bonifica su un'area prospiciente il Mar Piccolo mediante tecniche di Fitoremediation; • sviluppo di nuova tecnologia di bonifica di falde inquinate da idrocarburi mediante interventi in situ (non utilizzando tecniche di pump and treat); • sviluppo industriale di nuova tecnologia per il trattamento a basso costo di rifiuti liquidi e reflui recalcitranti; • sviluppo industriale di sensori innovativi per il rilevamento della radioattività in prossimità di cassonetti con rilevatori a basso costo; • impianto per il trattamento dei sedimenti marini dragati. Progetto Emas Jonio (Certificazione Ambientale Territoriale).			• Progetto e intervento di bonifica su un'area prospiciente il Mar Piccolo mediante tecniche di Fitoremediation; • Sviluppo industriale di nuova tecnologia per il trattamento a basso costo di rifiuti liquidi e reflui recalcitranti. Progetto Emas Jonio (Certificazione Ambientale Territoriale).	
SMART City	Responsabile: Galeone / Tonti Soggetti coinvolti: - ENEA - CNR	Efficienza energetica reti edifici		• Consorzio ANCE Energia - Politecnico di Milano	Progetto Innovance -(Esperienza Pilota)	Finanziato Industria 2015 Efficienza Energetica - Industrializzazione
		Mobilità sostenibile		• Politecnico di Bari - Università di Bari- Dipartimento Informatica	Progetto City Logistics	• Piano di Sviluppo Distretto della Logistica - Nuova vertenza Taranto - Consulta per lo Sviluppo
		Riduzione emissioni (ambito generalizzato)		• Politecnico di Bari - Università di Bari- Dipartimento Informatica	Progetto City Logistics	• Piano di Sviluppo Distretto della Logistica - Nuova vertenza Taranto - Consulta per lo Sviluppo
		Qualità urbana (sicurezza urbana, monitoraggio qualità aria, smart social communities) Smart Social Communities Smart Cultura e Turismo Qualità urbana		Politecnico di Bari - Università di Bari - Politecnico di Bari - Università di Bari - Politecnico di Bari	Progetto SLIMSAFE Progetto I-HABITAT: piattaforma per la realizzazione di Habitat intelligenti per i beni culturali e paesaggistici Progetto Smart Outskirts - tutela e gestione delle risorse ambientali nelle periferie degradate	Finanziato Industria 2015 Mobilità sostenibile- Industrializzazione Proposta già presentata nel precedente bando Smart Cities e non finanziata. Proposta già presentata nel precedente bando Smart Cities e non finanziata - ipotesi di presentazione sul nuovo bando
Sviluppo logistico	Responsabile: Puglisi Soggetti coinvolti: - ENEA - DILOG (Distretto Logistico Pugliese)	Miglioramento dell'infrastrutturazione del territorio nella prospettiva di sviluppo dell'area e di attrazione degli investimenti		Fondazione Mezzogiorno Sud orientale	Progetto "Network e valorizzazione aree per insediamenti produttivi e infrastruttura NGN (New Generation Network)	
		ICT: studio di un sistema di gestione integrata del nodo intermodale. Analisi delle modalità per il contenimento di costi e tempi di movimentazione e stoccaggio.		Centro di Competenza ICT Daisy Net	Progetto LOGIN	Finanziato Industria 2015 Made in Italy - Industrializzazione
Sviluppo turistico	Responsabile: Prota Soggetti coinvolti: - ENEA	Ipotesi di integrazione fra Polo museale ed altre risorse/iniziative di interesse culturale-turistico presenti nel territorio (non soltanto cittadino)		Provincia di Taranto	Recupero del "Sistema Turistico Territoriale"	Progetto non finanziato dalla Regione Puglia per vizi formali (unica provincia della Regione)
		Elaborazione di un piano di comunicazione incentrato sulla ridefinizione dell'immagine prevalente della città: da area di degrado ad area di attrazione.		Provincia di Taranto	Progetto di sistema della promozione del territorio - Marchio "Terra Jonica"	Nuova vertenza Taranto - Consulta per lo Sviluppo
Sviluppo Urbano	Responsabile: Tonti / Marinaro Soggetti coinvolti: - ENEA	Città Vecchia: interventi di valorizzazione immobiliare, con particolare riferimento alla definizione di interventi per sub-aree.				
		Città Vecchia: incentivazione nuove attività (commercio, servizi al turismo)				
		Borgo: riqualificazione urbana, valorizzazione lungomare, estensione delle aree pedonali, potenziamento dei poli di attrazione.				
		Riqualificazione urbana: - Tamburi, anche con riferimento alle indicazioni provenienti da APQ Tamburi; - Salinella: anche con riferimento a Variante Piano Salinella				
Diversificazione produttiva Infrastrutture / ICT	Responsabile: Di Giuseppe Soggetti coinvolti: - Politecnico di Bari - ENEA	Messa a punto di tecnologie innovative per il decommissioning di sistemi complessi.			Sviluppare in loco centri di ricerca che si occupano di eco-design	
		Piattaforma Informatica nella quale far convergere tutti i progetti di riqualificazione, innovazione e idee su nuove attività produttive.				B - Clever
Green Road	Responsabile: Prota Soggetti coinvolti: - GAL - colline Ioniche - Provincia di Taranto - Comuni interessati - ENEA	Sviluppo di turismo identitario (rurale, culturale, enogastronomico, ecc.) secondo la logica propria della Soft economy e del Turismo sostenibile, strumenti fondamentali, secondo i dettami della Nazioni Unite, per accelerare la transizione della cultura internazionale verso le dinamiche Green Economy.			Portale Offerta Turistica e Produttiva	
		Studio di logiche di sviluppo integrative ed innovative per le Masserie ed Aziende agricole che insistono sulla Green Road (energie rinnovabili, network turistico) ovvero sviluppo di protocolli per la realizzazione di interventi edilizi ecosostenibili e con la logica Green, per tutte le aree rurali interessate				
		Analisi e fattibilità per l'individuazione di percorsi in sede propria e/o promiscua e delle tecniche di realizzazione di questo asse verde attrezzato				
		Individuazione ed organizzazione di attrattori territoriali sulla Green Road (Arenà per eventi culturali, Museo della cultura contadina, ecc) da affiancarsi al Quartiere delle Ceramiche di Grottaglie				

Per consultare la documentazione richiamata nel presente documento si è ritenuto utile attivare, presso il sito internet di Confindustria Taranto, una opportuna sezione. Accedendo all'indirizzo *smartarea.confindustria.ta.it* sarà possibile, dopo autenticazione, interrogare l'archivio nel quale sono conservati i documenti di seguito elencati. Il sito permette sia la consultazione sia lo scaricamento della documentazione.

Indice documenti consultabili presso il sito internet di Confindustria Taranto

- ◇ Tabella riepilogativa contenente la prima articolazione (Assi e interventi) ipotizzata per SMART Area Taranto
- ◇ Informativa Camera dei Deputati – 01/08/2012
- ◇ Decreto Legge 7 agosto 2012 n°129 – Disposizioni urgenti per il risanamento e la riqualificazione del territorio della città di Taranto
- ◇ Legge 4 ottobre 2012 n° 171 – Conversione in legge del decreto-legge 7 agosto 2012, n. 129, recante disposizioni urgenti per il risanamento ambientale e la riqualificazione del territorio della città di Taranto. (12G0194)
- ◇ Documento SMART AREA elaborato da Confindustria Mezzogiorno
- ◇ Relazione programmatica presentata dal presidente Cesareo e dal nuovo gruppo dirigente di Confindustria Taranto ed approvata dall' assemblea dei soci
- ◇ Legge Regionale del 3 agosto 2007 n° 23 – Promozione e riconoscimento dei distretti produttivi
- ◇ Partenariato di Confindustria Taranto con università, politecnici, centri di ricerca in due progetti Riditt – MISE , per il trasferimento tecnologico alle imprese nei settori dell'ambiente e delle misure elettriche
- ◇ Holding di partecipazione per acquisire quote di capitale in imprese innovative, per erogare servizi alle imprese nel settore della innovazione e per progettare interventi formativi in collaborazione con le università, promossa e costituita da Confindustria Taranto
- ◇ Accordo di programma con la regione Puglia, Consorzio Asi per la realizzazione di un centro direzionale di interesse regionale nell'ex – Cisi di Taranto
- ◇ Polo Scientifico Tecnologico "Magna Grecia"
- ◇ ATS "scientifica" composta da: Università di Bari, Politecnico di Bari, CNR e ARPA Puglia
- ◇ Europa 2020 – una strategia per una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva
- ◇ Quinto rapporto sulla coesione economica, sociale e territoriale (COM (2010) 642/3
- ◇ Contratto di sviluppo
- ◇ Fondo per la crescita sostenibile