



I

SOCIALISTI MARCHIGIANI

RIFLESSIONI SUL RECOVERY PLAN



La comunità Socialista delle Marche ha elaborato un documento di idee e proposte per un Recovery Plan che possa dare risposte concrete ai territori e alle nostre comunità.

Tanti Compagni si sono riuniti in gruppi di lavoro tematici, si sono incontrati e confrontati per contribuire con le loro competenze, a dare suggerimenti al fine di realizzare un documento da mettere a disposizione del Partito nazionale.

Un lavoro fatto di passione, di concretezza che si spera possa avere risposte per dare una visione al paese e contribuire a costruire il futuro delle nostre generazioni.

I gruppi di lavoro sono stati suddivisi in base alle missioni:

GRUPPO 1	DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE, COMPETITIVITA' E CULTURA
GRUPPO 2	RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA
GRUPPO 3	INFRASTRUTTURE PER MOBILITA' SOSTENIBILE
GRUPPO 4	ISTRUZIONE E RICERCA
GRUPPO 5	INCLUSIONE E COESIONE
GRUPPO 6	SALUTE



MISSIONE 1

**DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE,
COMPETITIVITÀ E CULTURA**

CLUSTER LOCALI “CULTURA & AMBIENTE FRA MARE-COLLINA-MONTAGNA” E MINISTERO DEL TURISMO

Le Marche è l'unica Regione che può, giustamente, essere identificata con lo slogan “l'Italia in una Regione” perché, in uno spazio territoriale estremamente limitato, offre la montagna, le colline e il mare. Un territorio però che, se è facilmente raggiungibile percorrendo le vallate dal mare ai monti, ha ancora troppe difficoltà per superare le colline fra una vallata e l'altra per mancanza o insufficienza di infrastrutture viarie (l'adeguamento e rettifiche percorsi viari principali SS. Adriatica al fine di decongestionare il traffico sulle direttrici N-S delle città anche in riferimento all'inquinamento atmosferico e di sicurezza del traffico; l'adeguamento dei percorsi viari interni: es. da Pesaro-Fano-Urbino-Cagli-Pergola-Sassoferrato-Fabriano ed in particolare per agevolare la realizzazione di una complanare alla A14 per liberare la viabilità principale nelle città, la rete ferroviaria Falconara-Orte-Roma, la Fano-Grosseto, etc.).

All'interno delle vallate “a pettine” marchigiane c'è tutto ciò che nei millenni la natura ha modellato sotto diversi aspetti **ambientali** e che nei secoli ha sviluppato una **cultura** rintracciabile in ogni ambito della vita e laboriosità delle nostre genti: Piceni, Umbri, Etruschi, Galli, Romani, Medioevo e Rinascimento hanno lasciato tracce uniche e ben tangibili. Una costa variegata con angoli incantevoli e spiagge che possono soddisfare le varie esigenze, ma che dovrebbero essere salvaguardate con più decisione perché non si fa turismo balneare senza spiagge; città e località di mare di notevole richiamo culturale, balneare e sportive; porti e aeroporti che potrebbero favorire grandi flussi da dirottare per le più svariate attività; colline con suggestivi panorami mozzafiato ricche di affascinanti borghi storici e luoghi di culto che necessitano di maggiore valorizzazione e coinvolgimento; “teatri gioielli” di varie dimensioni e diffusi in tutta la regione; un'enogastronomia che racchiude il meglio dei prodotti che il mondo ci invidia (tartufo, olio, formaggi, vini di altissimo pregio); un artigianato ed un'industria “made in Marche” conosciute nel mondo; paesaggi naturali di inaudita bellezza e particolarità; i monti del Nerone, Catria, Sibillini dai quali si possono ammirare panorami mozzafiato che spaziano da San Marino all'Amiata, dal Gran Sasso al Mar Adriatico; rievocazioni storiche e folklore che le Pro Loco hanno saputo valorizzare e portato ad alti livelli di partecipazione, coinvolgimento e notorietà; percorsi di Bike, trekking sempre più diffusi e sentieri di fede che si rifanno ai viandanti del passato; un sistema ricettivo tipologicamente diversificato e diffuso su tutto il territorio che richiede, specialmente quello alberghiero, di essere ammodernato con urgenza

mentre sarebbero auspicabile nuove forme di ricettivo diffuso soprattutto recuperando i borghi e casolari di pregio dimenticati dell'entroterra senza dover per forza cementificare nuove aree.

Per tutti questi motivi proponiamo le seguenti iniziative:

- che l'offerta turistica venga articolata in **cluster contenuti in comprensori e percorsi vallivi dal mare ai monti**. Promuovere le Marche solo per compartimenti (aggregatori) "monotematici" e sottovalutare la sua pluralità e diversità storica, culturale ed ambientale di un comprensorio, significa favorire i grandi centri e dimenticare i piccoli, cosa inaccettabile in un'ottica socialista. Una ricchezza che, per essere valorizzata al meglio e diventare l'originale e caratteristico "Prodotto Marche", deve passare attraverso l'aggregazione di comprensori territoriali-longitudinali (mare-collina-monte), non troppo grandi, ma nemmeno troppo piccoli al fine di essere in grado di assemblare e coordinare efficacemente le variegata e le più dinamiche "risorse" del territorio. Spetterà alla Regione il compito di realizzare una nuova organizzazione della "governance" regionale che consenta una sintesi operativa dei vari comprensori sia per un'adeguata conoscenza e interscambialità all'interno della stessa regione così come per la promozione in Italia e all'estero anche seguendo le iniziative nazionali. Il fine è anche quello di mettere tutte le località allo stesso livello di competitività e non favorire soltanto le grandi realtà già affermate.
- **Ripristinare il Ministero del Turismo** al quale le Regioni dovranno far riferimento e, contemporaneamente, "rianimare" il comatoso **ENIT** che, se adeguatamente modernizzato e rivitalizzato, può svolgere un ruolo importantissimo nel mondo. Questo perché, la realtà di oggi, l'offerta culturale e turistica di una regione deve essere coordinata per avere una maggiore e proficua visibilità. Enti pubblici ed associazioni private (vedi associazione di categoria) ad indirizzo culturale, turistico, naturalistico, sportivo ed enogastronomico, ecc.. agiscono troppo spesso individualmente non creando sinergie utili alla promozione del territorio che tanto ha da offrire. In sostanza, il nostro "sistema turistico" è vissuto e agisce fine a sé stesso perché ci sono troppi individualismi-egoismi. Per questo, dopo aver definito gli "aggregatori e/o comprensori territoriali", dopo aver organizzato l'accoglienza, dopo aver definito l'offerta, dopo avere individuato i modi, i tempi ed i mercati dove far promozione e

quindi aver fatto “programmazione”, ciò che riteniamo assolutamente fondamentale è **l’organizzazione capace di rendere facilmente USUFRUIBILE** tutto quanto programmato. Non basta una utile e necessaria digitalizzazione di tutto il sistema, è necessario una “organizzazione di guide” sotto forma appunto digitale così come di professionisti multilingue che abbiano una conoscenza profonda del territorio che soltanto la scuola di alto livello può fornire.

DIGITALIZZAZIONE E RETE PUBBLICA

Prima ancora di poter parlare di proposte concrete sulla programmazione e competitività in questo “villaggio globale”, è necessario che ci siano le condizioni base per la competizione. Come tutti i concorrenti in una corsa dei cento metri partono dalla stessa linea, così tutti i soggetti che operano nel territorio devono poter avere le stesse condizioni di uguaglianza operativa. Per questo riteniamo che sia fondamentale che l’accesso ai New Mass Media (Internet e derivati) possa avvenire in modo veloce, uniforme e disponibile in tutto il territorio marchigiano. Riteniamo quindi che far arrivare la rete internet in tutto il territorio regionale - sia essa in cavi, fibra o etere - al fine di garantire questo diritto alla connessione uguale per tutti, debba essere **compito dello Stato e non lasciato in mano ai privati**.

Una volta risolto questo problema si dovrà procedere anche all’introduzione di innovazioni che riguardano l’offerta e l’accoglienza. Il sistema informativo generale deve ovviamente essere il risultato di una chiara capacità di sintesi, organizzativa e professionale sia a livello comunale, provinciale e regionale che da tutti coloro coinvolti nell’organizzazione dell’offerta e dell’accoglienza (operatori e centri dell’accoglienza turistica –IAT-, Pro Loco, associazioni di categoria, balneari, teatri, musei, parchi, oasi naturali, associazioni culturali, sportive, ecc.). Sarà quindi necessaria un’adeguata formazione nell’ambito della promozione, accoglienza o a contatto con il pubblico e saper orientare il turista sia esso culturale che vacanziero o altro. Inoltre, ogni Comune dovrebbe essere dotato di una App dove il turista possa accedere alle informazioni culturali-turistiche-logistiche dell’intero territorio di riferimento, anche prima di partire dalla sua residenza per poi avere un riscontro preciso e ben organizzato sul posto. L’App dovrebbe promuovere itinerari culturali, naturalistici, enogastronomici, attività sportive, trasporto ed altro così come gli indirizzi degli uffici di informazione e di coloro in grado di fare accoglienza. Fondamentale che la App

contenga anche uno specifico racconto del “bene” di interesse in modo di divenire una “guida esaustiva” dello stesso. L’App organizzata all’interno dai singoli comprensori territoriali, una volta assemblata in una unica App regionale, diventa anche uno strumento di facile fruibilità ed utilizzabilità quotidiana.

COMPETITIVITÀ E SEMPLIFICAZIONE BUROCRATICA

Il turismo nelle Marche ha un impatto sul PIL regionale del 10-11% (dati del 2019). Una realtà economica che è la conseguenza di un insieme di attività riconducibili alla maturità ed evoluzione culturale ed operativa di un territorio. Per essere valorizzata e renderla competitiva, deve essere messa in condizione di lavorare nel modo più agile e semplice possibile. La burocrazia, la frammentazione, la disorganicità e gli egoismi settoriali sono, attualmente, gli ostacoli più grandi che impediscono un concreto stimolo alla crescita. Soprattutto la burocrazia è un peso per molti operatori che complica e moltiplica le pratiche necessarie per un regolare e semplice svolgimento della propria attività. Disomogeneità fra gli attori pubblici di riferimento come Regione, Provincia, Comune, Pubblica Sicurezza, Sistema Sanitario, Enti vari, ecc... rendono il lavoro estremamente farraginoso e difficoltoso. Sarebbe quindi urgente digitalizzare, in modo uniforme, tutte quelle procedure burocratiche con piattaforme e sistemi operativi uguali ed interconnessi al fine di avere un solo interlocutore con il quale confrontarsi ed operare.



MISSIONE 2

RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA

AGRICOLTURA SOSTENIBILE

Una proposta che si potrebbe fare per sostenere un'agricoltura sostenibile è quella di: **Creare 5 distretti biologici** (uno per provincia) con coordinamento regionale per dar vita ad una **ECOREGIONE** partendo dal ruolo fondamentale **dell'agricoltura biologica**.

Non dobbiamo dimenticare che la nostra regione è ai primi posti come produzione di prodotti biologici e si può dire che – Girolomoni- è stato il pioniere italiano del biologico. Portare la maggior parte delle aziende agricole a coltivare con la pratica del biologico sicuramente centrerebbe l'obiettivo posto, migliorando le prestazioni climatico ambientali non solo delle imprese agricole ma di tutto il territorio. (tutela suolo, acque).

Le aziende agricole biologiche certificate di qualità potranno stare alla base di filiere agroalimentari sostenibili. (allevamenti biodinamici di capre per produrre caprini, utilizzo di oche in vigna come tutela e controllo del terreno, filiere delle farine, dei semi unita all'arte della panificazione con farine da agricoltura biologica...non da ultimo la bioedilizia)

Con una elevata percentuale di aziende agricole biologiche certificate il nostro territorio regionale potrà diventare una vera e **propria oasi verde** con grandi spazi all'aria aperta, dove il paesaggio sarà ancora più protagonista dello sviluppo di un sistema virtuoso che unirà agricoltura, turismo valorizzazione dei beni naturali e culturali.

Agricoltura biologica collegata in sinergia con le comunità locali le strutture ricettive, le autorità e gli istituti di formazione per contribuire a formare una nuova idea di sostenibilità.

Con una mente visionaria e stando alle nuove regole e standard che dovrebbero modificare con queste nuove linee del Recovery potrebbe nascere nelle aree interne un istituto di formazione che partendo dalla "Carta di fonte avellana" si interessi die cambiamenti del clima (esiste un progetto).

ECONOMIA CIRCOLARE

Il tema della circolarità non riguarda solo l'allocazione di fondi per le tecnologie dedicate e si esaurisce come con un elenco di progetti, quanto piuttosto la visione e l'approccio metodologico da mettere in campo per realizzare questa sperata transizione ecologica.

Una visione e un metodo senza il quale la vita degli italiani e dei Marchigiani in particolare non potrà

migliorare. Per quel poco che siamo riusciti a vedere in termini di progettualità della regione Marche ci sono dei pezzi che però insieme dovrebbero portarci a fare un ragionamento su un'economia nuova circolare e reciproca. Quella ambientale, sociale e umana. La circolarità, infatti, è fatta di consapevolezza che c'è sempre un ritorno, c'è un'uscita e un'entrata e c'è una tenuta complessiva di sistema.

Come mettere insieme tutte queste progettualità guardando in maniera lungimirante quali sono i risultati che ci aspettiamo. Se in un dato quartiere accanto al superbonus 110% lavoro alla riqualificazione della piazza, alla modifica del trasporto urbano e oltre alla raccolta differenziata che nella nostra regione si posiziona buoni livelli, mi preoccupo di creare impianti di riciclo dei rifiuti e della loro trasformazione e recupero, metto insieme dimensioni che il Piano tocca in punti diversi. L'unico pezzo di congiunzione per vedere se chiudo il cerchio, l'anello di congiunzione fra i pezzi e il complesso, sono i risultati attesi.

Se ho un progetto per le aree interne di valorizzazione dei borghi: riqualificazione di una piazza, un progetto di rimboschimento e utilizzo della filiera del legno per efficientamento energetico degli edifici pubblici e degli edifici scolastici metto insieme diversi punti del piano e chiudo il cerchio.

ENERGIA RINNOVABILE, IDROGENO E MOBILITA' SOSTENIBILE

PRODUZIONE

La produzione di idrogeno rappresenta una delle priorità di azione per la costituzione di una filiera che permetta lo *scaling up* delle applicazioni. È importante individuare in questo segmento di filiera in prima battuta le tecnologie più adatte alla produzione di idrogeno per i vari settori di intervento (e.g. elettrolisi, reforming del gas naturale). Nello scopo di questa analisi settoriale sull'ambito della produzione, trovano sede diverse argomenti tra cui la modalità di produzione stessa dell'idrogeno, legati alla fonte primaria, alla tipologia di produzione, centralizzata e distribuita, alla certificazione di origine e temi legati ai servizi, come il *Power-to-Gas* e il bilanciamento delle reti.

Produzione distribuita

La produzione distribuita di idrogeno considera l'installazione di sistemi di medio-piccole dimensioni per la produzione di idrogeno, specialmente da sistemi elettrolitici. Questo paradigma di produzione

fa uso di fonti rinnovabili più accessibili, eliminando alcuni passaggi come la tassazione e gli oneri di rete. L'idrogeno così prodotto si caratterizza per un costo dell'impianto più alto rispetto a quello relativo alla modalità centralizzata e un'efficienza di conversione minore, ma permette tuttavia di abilitare tutta una serie di end user (prosumer).

Produzione centralizzata

La produzione centralizzata di idrogeno prevede l'installazione di macro-centrali capaci di produrre elevati quantitativi di H₂ da trasportare e poi distribuire per le varie applicazioni. Il maggior vantaggio è il costo contenuto della produzione dato dalle maggiori efficienze dei sistemi di grandi dimensioni, e dall'economicità di altri sistemi produttivi come lo *Steam Methane Reforming* (SMR). Tuttavia, il costo della produzione in questo caso deve tenere conto anche dei costi di distribuzione e trasporto che a certe condizioni potrebbero mostrarsi superiori rispetto al caso precedente.

Il trasporto, la distribuzione e il trattamento dell'idrogeno rappresentano una parte molto importante dell'intera filiera, oltre che essere un contesto molto articolato di soluzioni e applicazioni che si agganciano da un lato alla produzione dell'idrogeno e dall'altro lato con i vari usi finali, sia come utente finale (utenza domestica o industriale) che come utente commerciale (rivenditore). Grazie al recente sviluppo delle celle a combustibile e dell'utilizzo di fonti di energia rinnovabile, l'idrogeno oggi diviene anche combustibile per la mobilità CO₂-free e combustibile, oltre che materia prima, per la de-carbonizzazione di numerosi processi industriali e civili. In questo contesto è chiaramente prevedibile un aumento delle necessità di trasporto e distribuzione per soddisfare i diversi bisogni di consumo energetico. Inoltre, lo sviluppo di nuove tecnologie, quali ad esempio bombole in composito ad alta pressione, permette il trasporto di maggiori quantità di prodotto mantenendo gli standard di sicurezza.

MOBILITÀ

Il tema della mobilità riveste un particolare interesse nell'ambito delle tecnologie dell'idrogeno, sia per l'impatto potenziale sulle strategie di decarbonizzazione degli ambienti urbani, sia per la vicinanza alla maturità commerciale di molte delle tecnologie attualmente disponibili. Le tematiche fondamentali legate al settore della mobilità idrogeno sono state già analizzate in sede di definizione del *Piano Nazionale di Sviluppo 'Mobilità Idrogeno Italia'*, elaborato da H2IT nel 2016 e poi inserito nel Decreto Legislativo N°257 del 2016 di recepimento della Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione

di un'infrastruttura per i combustibili alternativi¹. Tale piano è stato aggiornato e ampliato nel Novembre 2019, come contributo alla discussione sull'aggiornamento della Direttiva DAFI nel contesto nazionale e ai cui contenuti si rimanda per ulteriori approfondimenti². Con la pubblicazione della *Regola tecnica di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione di idrogeno per autotrazione* Decreto del Ministro dell'Interno di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti del 23 ottobre 2018³, l'Italia si adegua agli standard europei e si apre al mercato dei veicoli idrogeno. La versione finale del PNIEC pubblicata a dicembre 2019 include l'idrogeno in tutte le dimensioni analizzate. In particolare, il Piano indica un obiettivo specifico per l'utilizzo di idrogeno verde in ambito trasporti pari ad almeno l'1% delle FER trasporti al 2030, attraverso l'uso diretto nelle auto, negli autobus, nel trasporto pesante, in alcune tratte ferroviarie non elettrificate e nel trasporto marittimo o attraverso l'immissione nella rete del gas.

Mobilità su gomma

All'interno della tematica vengono affrontati diversi tipologie di mobilità su gomma; auto, autobus, camion e veicoli per la movimentazione di materiali. I veicoli a celle a combustibile possono ormai fornire un servizio di trasporto paragonabile ai veicoli alimentati con combustibili tradizionali, in termini di tempi di rifornimento e autonomia, ma con emissioni allo scarico nulle. Anche se i veicoli a batterie rappresentano una alternativa molto competitiva soprattutto su brevi percorrenze, l'uso della tecnologia dell'idrogeno ha la potenzialità di affermarsi nel settore del trasporto pesante e nell'utilizzo di autobus con lunghi tempi di utilizzo sia in percorso urbano che interurbano.

Mobilità ferroviaria

I treni ad idrogeno sono considerati una soluzione competitiva per quelle tratte attualmente non elettrificate e con bassa frequenza di servizio, ma con discrete percorrenze. Tali condizioni sono molto diffuse nel trasporto ferroviario, rendendo la mobilità ferroviaria ad idrogeno interessante dal punto di vista economico. I treni a celle a combustibile sono una realtà già in servizio passeggeri in alcuni Paesi europei in sostituzione delle soluzioni tradizionali, il cui *business case* positivo è stato evidenziato anche da studi europei.

Mobilità marittima

Il trasporto marittimo sta subendo forti pressioni internazionali per quanto riguarda le emissioni. Di

conseguenza si registra un notevole incremento delle attività finalizzate allo sviluppo di soluzioni efficaci per abbattere le emissioni provocate dai traffici marittimi. In un contesto più allargato, i porti (così come gli aeroporti) rappresentano uno snodo chiave, dove diverse tipologie di mobilità possono far sinergia e dove le tecnologie dell'idrogeno possono essere validamente utilizzate per tutte le esigenze (mobilità, chemicals, generazione elettrica). In questo senso la filiera nazionale può contare sulla presenza di leader di mercato mondiali per sviluppare i primi prototipi e permettere la transizione verso una mobilità marittima green. Ugualmente interessante può essere l'utilizzo di combustibili ad alto contenuto di idrogeno quali l'ammonica.

Realizzare una rete di stazioni di rifornimento

Non è possibile sviluppare un mercato per i veicoli a celle a combustibile senza la presenza di un'adeguata infrastruttura di produzione e distribuzione dell'idrogeno. Questa priorità può essere affrontata attraverso l'implementazione di un Piano Attuativo in grado di supportare lo sviluppo della mobilità stradale e ferroviaria lungo le tratte TEN-T core e quella marittima nei porti, incentivando sinergie tra TEN-E e TEN-T allo scopo di creare un dialogo diretto tra produzione, utilizzo, trasporto, e quindi incrementare la domanda di idrogeno. Tale piano di sviluppo dovrà essere inserito in un programma coordinato che veda nell'idrogeno un punto importante della strategia nazionale, in linea con gli impegni di decarbonizzazione e sostenibilità del settore energetico europeo, per lo sviluppo della filiera industriale, con interventi specifici a livello nazionale e territoriale.

Prevedere un sostegno pubblico per l'acquisto di veicoli e per la realizzazione delle stazioni di rifornimento

Solo le industrie private sono nella posizione di implementare la necessaria infrastruttura di rifornimento, e le case automobilistiche potranno sviluppare e commercializzare veicoli FCEV solo se una minima rete di distribuzione sarà pianificata e realizzata. Il sostegno pubblico è particolarmente necessario durante le prime fasi di sviluppo, sia nell'acquisto dei veicoli che nella realizzazione delle stazioni di produzione e rifornimento. Risulta necessario fissare obiettivi chiari e raggiungibili per lo sviluppo della tecnologia, identificando azioni specifiche nel quadro della mobilità su gomma, ferroviaria e marittima ed erogando incentivi specifici per la riduzione dei costi di investimento ed operativi, in grado di permettere lo sviluppo di un mercato specifico di settore

nel rispetto del principio di neutralità tecnologica.

USI ENERGETICI

La tematica affrontata è principalmente quella del *Gas-to-Power*, legata ai generatori di potenza allacciati alla rete o *off grid*, quindi primariamente all'uso di *fuel cells* e turbine. I nuovi scenari di sviluppo del sistema energetico valorizzano l'utilizzo dell'idrogeno come materia prima, combustibile, stoccaggio e come vettore energetico in tutte le possibili applicazioni che porterebbero ad una riduzione delle emissioni di gas serra: industria, trasporti, settori energetico e residenziale/edilizia. La nuova strategia europea "*Eu Hydrogen Strategy*" riconosce all'idrogeno un ruolo fondamentale nella decarbonizzazione spinta, con la possibilità di raggiungere l'80% di riduzione delle emissioni di CO₂ nei diversi settori, come quello energetico, dove è possibile decarbonizzare anche in luoghi in cui l'elettrificazione diretta non è sempre possibile. L'idrogeno ha il vantaggio di poter essere immagazzinato a lungo termine e utilizzato per bilanciare variazioni stagionali nella domanda di elettricità o di generazione da fonti rinnovabili. In questo contesto, lo scopo principale di questo tavolo è l'analisi delle tematiche specifiche legate al settore energetico, ed in particolare per quel che concerne i temi legati alla produzione elettrica da idrogeno a supporto del sistema energetico (e.g. reti di trasmissione e distribuzione, servizi di rete). Sia le celle a combustibile che le turbine a gas sono utilizzabili per applicazioni di potenza stazionaria, con il vantaggio della flessibilità nei sistemi elettrici con una crescente quota di rinnovabili variabili.

Favorire l'iniezione di idrogeno verde e blu nell'infrastruttura di trasporto e distribuzione del gas

Le celle a combustibile hanno la possibilità di operare con *blending* variabili sia di combustibili puliti (idrogeno e biometano), sia di gas naturale per celle a combustibile ad alta temperatura; questo rappresenta un grande punto di forza in un'ottica di progressiva decarbonizzazione del settore energetico. Le turbine a gas allo stato dell'arte possono già lavorare con *blending* di H₂ nella rete gas fino al 10-15% in volume, mentre interventi di retrofit sul parco esistente possono allineare anche le macchine più datate a tenori H₂ entro questo limite. Per i prossimi 5/10 anni verosimilmente questa soglia di *blending* non sarà superata nella rete gas; questo implica un graduale passaggio tecnologico verso macchine di nuova generazione 0-100% H₂NG *fuel-flexible*. Al crescere della domanda e dell'offerta di idrogeno, la riconversione di tratti della rete gas al trasporto di H₂ puro rappresenta un'opportunità per valorizzare l'infrastruttura esistente, senza comportare importanti costi aggiuntivi per il sistema energetico. Favorire l'iniziazione di idrogeno blu, al fine di

consentire un passaggio graduale verso l'uso dell'idrogeno.

EFFICIENZA ENERGETICA E RIQUALIFICAZIONE DEGLI EDIFICI

FOTOVOLTAICO

L'aspetto che mi interessa sottolineare su questo tema dell'energia solare è quello di incentivare la realizzazione di impianti fotovoltaici sui tetti, soprattutto quelli dei capannoni, favorendo in maniera più puntuale quegli interventi che oltre a garantire energia rinnovabili, permettono anche di risolvere questioni rilevanti come, ad esempio, le coperture ancora molto diffuse in eternit dei capannoni industriali ma anche in quelli agricoli.

TUTELA DEL TERRITORIO E DELLA RISORSA IDRICA

DISSESTO DEL TERRITORIO

È ormai a tutti noto che i cambiamenti climatici stanno modificando in maniera irreversibile le condizioni di vita nel nostro pianeta.

La tropicalizzazione del clima sta cambiando gli scenari ambientali anche nel nostro paese, la nostra regione in particolare, è soggetta a periodi ormai ricorrenti di siccità estiva e dall'altro lato a momenti in cui le precipitazioni determinano esondazioni nelle valli e creano forti pericoli di instabilità nelle nostre colline, nelle nostre montagne, con smottamenti e frane.

La situazione è simile in tutto il territorio regionale anche perché la caratteristica della Regione Marche è quella di un susseguirsi alternato di colline e valli, ortogonali rispetto al mare e alla catena appenninica, in ogni provincia ci sono almeno due valli importanti.

I nostri fiumi hanno perlopiù carattere torrentizie, lungo il loro corso si sono insediate le città e i centri più popolosi.

Il concatenarsi di questi eventi ha determinato delle alluvioni importanti e di pochi anni fa l'esondazione del Misa a Senigallia o quella del Metauro nel quartiere di Metaurilia a Fano.

Nel tempo sono stati fatti diversi interventi di regimazione di corsi d'acqua che soprattutto nelle parti centrali e terminali sono tutti arginati, soluzione necessaria ma non risolutiva e che spesso tra

l'altro aumenta la velocità delle acque che invece va frenata e rallentata durante il suo percorso, per questo sono necessari interventi più rispettosi dell'aspetto naturale dei corsi d'acqua, con la predisposizione di zone di laminazione naturali spontanee da non confondersi con le casse di espansione, richiedono una manutenzione molto più limitata e che restando umide per periodi abbastanza lunghi, diventando delle piccole oasi naturali garantendo una notevole biodiversità.

Fuori degli argini vanno poi create dove è ancora possibile, delle larghe fasce verdi boscate con il doppio compito di frenare la velocità delle acque, e di arricchire questi ambiti naturali che in prossimità delle città e dei centri abitati possono assumere anche l'aspetto di boschi urbani.

Interventi di questo tipo, soprattutto considerando che le nostre vallate, in prossimità dei fiumi sono percorse anche da piste ciclabili e sentieri, ci consentirebbero anche una forte valorizzazione dei degli ambiti ambientali e storico-culturali, il patrimonio di mulini, le vecchie opere fluviali, le chiesette rurali che si incrociano percorrendo i corsi d'acqua e che spesso raccontano la nostra storia, infine interventi con queste caratteristiche contribuiscono in maniera fondamentale anche a ridurre il CO2 presente nell'aria.

Non meno importante è la tutela delle nostre montagne delle nostre colline e dei nostri paesaggi, purtroppo la nostra Regione anche per le caratteristiche dei nostri suoli formati da argille e arenarie, sono molto soggette a frane e smottamenti, uno studio della provincia di Pesaro e Urbino di qualche anno fa attestava la presenza di circa 30.000 tra frane e smottamenti nel proprio territorio.

Un territorio assolutamente fragile che richiede investimenti importanti per le situazioni più gravi ma che potrebbe prevedere accordi con un minimo di ritorno economico con gli agricoltori per interventi sui dissesti minori.

RISORSA IDRICA

I cambiamenti climatici mettono in evidenza il tema della risorsa idrica, della disponibilità di acqua dolce necessaria per la vita della flora e della fauna e dell'uomo come uno dei più rilevanti.

In molti sostenevano che in futuro le guerre si sarebbero combattute per l'acqua, a quel punto purtroppo siamo già arrivati, ma anche dove non si fanno o faranno guerre, il tema dell'utilizzo dell'acqua e in particolare dell'acqua potabile è assolutamente rilevante e non ammette ritardi. In provincia di Pesaro e Urbino negli ultimi 10 anni si sono verificate almeno 7 emergenze idriche che

sono state limitate da provvedimenti restrittivi di emergenza di scarso impatto (divieto di annaffiare orti e giardini, di lavare le macchine ecc.), per cui i cittadini non se ne sono accorti più di tanto, ma in alcune occasioni ci siamo trovati ad un passo dal razionamento.

La causa è dovuta al fatto che gran parte dell'acqua viene prelevata da invasi superficiali regolati da dighe, bacini di pochi milioni di mc. che si svuotano facilmente se non piove e se i corsi d'acqua (torrentizi) diminuiscono la loro portata.

Gli invasi nel pesarese soprattutto di proprietà ENEL non hanno avuto nel tempo una manutenzione efficace e si sono riempiti di fango, minore acqua vuol dire anche un più facile riscaldamento e il proliferare di fioriture algali che ne mettono in discussione la loro potabilizzazione.

È evidente che l'equilibrio stando così le cose, è estremamente precario, prefigura anni difficili. Occorre prevedere interventi importanti di manutenzione e pulizia degli invasi e assicurarsi una parte di risorsa da pozzi profondi, meno soggetti al condizionamento delle precipitazioni.

Quanto sopra sul versante degli approvvigionamenti ma molto lavoro c'è da fare anche sul versante della distribuzione, spesso siamo in presenza di spezzoni di acquedotti non collegati in una rete unica che sarebbe in grado di compensare specifiche carenze territoriali.

Acquedotti o pezzi di essi sono obsoleti e vanno sostituiti anche per eliminare le perdite che in alcune situazioni sono ben al di là di quelli fisiologiche, un grande lavoro da fare.

CICLO DEI RIFIUTI

Nella nostra regione abbiamo da tempo deciso che la modalità di raccolta dei rifiuti sia quella differenziata su questa strada abbiamo ottenuto anche importanti risultati, molti comuni della nostra regione presentano dei livelli di raccolta differenziata piuttosto alti, su questa strada ovviamente occorre insistere. Quello che invece non siamo stati in grado di fare è un sistema impiantistico in grado di rendere utilizzabile quello che raccogliamo in maniera differenziata.

Questo ragionamento Vale sia per i rifiuti urbani che per quelli industriali, occorre dare una svolta in questa direzione e dotarsi di impianti per l'umido l'indifferenziato che per alcune categorie di rifiuti industriali, indispensabili per completare il ciclo che per arrivare all'economia circolare.

La realizzazione degli impianti ci permetterebbe di non esportare i nostri rifiuti in altre regioni, diminuendo l'inquinamento dei trasporti e ci permetterebbe di avere risparmi notevoli visto gli

attuali costi di conferimento extra regione.



MISSIONE 3

INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE

ALTA VELOCITA' DI RETE E MANUTENZIONE STRADALE 4.0

La prima componente si focalizza sulle infrastrutture necessarie alle grandi linee di comunicazione del Paese, innanzitutto quelle ferroviarie, in un'ottica di mobilità rapida, sostenibile e tecnologicamente avanzata. Accanto a un consistente intervento sulla rete ferroviaria, che è stato ulteriormente potenziato nel Mezzogiorno grazie al supporto dei fondi FSC, sono previsti alcuni investimenti per la messa in sicurezza e il monitoraggio digitale di viadotti e ponti stradali nelle aree del territorio che presentano maggiori problemi.

Le risorse complessive per questa componente sono pari a 29,46 miliardi.

INTERMODALITA' E LOGISTICA INTEGRATA

La seconda componente prevede un programma nazionale per gli investimenti per la logistica e la digitalizzazione dei porti – a partire da Genova e Trieste e per il rinnovo delle flotte portuali e dei mezzi di terra e la navigazione fluviale. La componente è stata potenziata per finanziare investimenti nei porti del Sud, mentre sono stati eliminati gli incentivi al rinnovo delle flotte e del parco veicolare.

Le risorse complessive per questa componente sono pari a 3,68 miliardi.

Nella Missione 3 del Recovery Plan sono previste opere infrastrutturali che devono produrre effetti che cambino in meglio il futuro delle prossime generazioni. Ed il vincolo come noto è che queste opere debbono essere REALIZZATE entro il 2026, convergere verso la mobilità sostenibile e quindi cambiare l'approccio complessivo.

Ci sembra chiaro che vada colta questa occasione per modificare in profondità l'approccio alla realizzazione delle opere, e non sia solo finalizzato al fatto specifico, ma che anche dopo resti qualcosa nella progettazione, realizzazione ed utilizzo delle infrastrutture.

In quest'ottica il PNRR apprestato dal Governo il 12 Gennaio prevede che la gran parte dei 33,14 Miliardi, ben **27,86** vadano alle opere ferroviarie per invertire la rotta del trasporto. Se si considera che comunque già i programmi Europei prevedono che entro il 2030 il 30% delle merci che devono fare un tragitto oltre i 300 Km, vadano su treno, ed il 50% entro il 2050, si comprende bene come sia stato inevitabile che la scelta del PNRR ricada sulle FS.

Il PNRR favorisce l'AV Mi-BO-Fi-NA-Bari, lasciando scorta in maniera delinquenziale tutta la zona adriatica: da Bologna a Bari si andrà sulla linea esistente, che pur essendo aumentata di velocità a 200 Km/h, attraversa le città con notevoli rallentamenti e disagi.

E su questo vogliamo tornare successivamente.

Preso atto di ciò, nell'ambito del PNRR è stato inserito esclusivamente il raddoppio della Direttrice ORTE-FALCONARA M. ma per ridurre i tempi di trasferimento su Roma, ma soprattutto per collegare il Porto di Ancona al Tirreno e a Civitavecchia.

Il MIT-RFI e Regione Marche ed Umbria hanno stipulato un protocollo d'Intesa per il Potenziamento e Sviluppo della Direttrice. Tale lavoro, insieme alla nomina del Commissario, è importantissimo per raggiungere l'obiettivo. (PS: su tale protocollo fondamentale è stato l'apporto dell'Ing. Catraro).

Il PNRR allo stato attuale non prevede altro, almeno per quello che è dato sapere, in quanto nulla è pubblico di quanto sia previsto o in questa missione o nelle altre.

Pertanto, dopo una valutazione fatta possiamo avanzare le seguenti proposte, esclusivamente nell'ambito del PNRR rispetto alle Infrastrutture.

RADDOPPIO ORTE- FALCONARA M.ma:

- Innanzitutto, verificare che tale proposta rimanga, ove venissero ridiscusse le priorità del PNRR;
- Definizione di come finanziare eventuali tratte che rimanessero fuori dal PNRR;
- Organizzazione delle strutture operative per la realizzazione delle opere;
- Potenziamento Interporto.

LINEA FANO-URBINO

Tale linea, oggi sospesa, è stata inserita nell'ambito delle linee turistiche. Si propone che venga riattivata e che su di essa invece dei treni elettrici, vengano sperimentati ed utilizzati treni ad Idrogeno. Ciò favorirebbe, non solo la ripresa del traffico, ma anche la "transizione" all'ecologico.

USCITA PORTO DI ANCONA – S.S. 16

Dopo anni, l'uscita dal Porto di Ancona per allacciarsi in breve e senza problemi per la città alla S.S. ha trovato una soluzione, con i Progetto USCITA ANCONA NORD e l'Ultimo Miglio. È necessario chiedere che tali infrastrutture siano realizzate entro il 2026 inserendole nel PNRR.

È importante sottolineare come il NG Eu, preveda anche che tutti progetti siano bene definiti, sia individuata chiaramente l'organizzazione per l'esecuzione delle opere ed il loro monitoraggio. Quindi occorre chiedere espressamente che tali questioni vengano definite in maniera oggettiva e senza possibilità di valutazioni soggettive.

ARRETRAMENTO LINEA ADRIATICA CON A.C.

Pur non essendo possibile inserire tale nuova infrastruttura ferroviaria nell'ambito del PNRR, per ovvi motivi (non si farebbe nulla entro il 2026), proponiamo che almeno si faccia lo studio di tale progetto, da Bologna a Bari e si nomini un Commissario a tale scopo.

BARRIERE ANTIRUMORE

Le Barriere antirumore sulla ferrovia nella Regione Marche sarebbero devastanti, in quanto per rispettare i vincoli posti dal Ministero dell'Ambiente dovrebbero essere alte in tanti tratti fino ad 8.00 m. Per tale motivo le Marche si sono opposte ai progetti di RFI, ma la soluzione può essere una modifica della legge, in attesa che i treni diventino sempre più silenziosi, e per il 2025 sono previste novità in tal senso.

USCITA PORTO DI ANCONA – S.S. 16

Dopo anni, l'uscita dal Porto di Ancona per allacciarsi in breve e senza problemi per la città alla S.S. 16 ha trovato una soluzione, con il Progetto USCITA ANCONA NORD e l'ULTIMO MIGLIO. È necessario chiedere che tali infrastrutture siano realizzate entro il 2026 inserendole nel PNRR.



MISSIONE 4

ISTRUZIONE E RICERCA

La scuola è stata aggredita, prima dalla cultura della pianificazione, dell'offerta formativa, dalla burocrazia e dalla perdita di tempo istituzionalizzata.

La sinistra si è fatta mettere sotto dalla destra e di qui tutta una serie di idee sbagliate sul fatto che: la formazione debba internalizzare le funzioni, l'alternanza scuola-lavoro ecc. tutte cose che riguardano quello che viene dopo.

Non si tratta di non rientrare gli studi verso un certo tipo di percorso formativo. Una delle più grandi forze del nostro tempo, la burocrazia, è anche diventato uno dei potenziali nemici della società.

La burocrazia aumenta il suo potere se aumentano i regolamenti, se aumentano le procedure codificate, le cose di cui rendere conto per iscritto, le pianificazioni scritte di quello che si farà l'anno seguente.

La scuola non è più vista come un luogo in cui si realizza l'uguaglianza, ma bensì un'azienda dove produrre esecutori per un sistema economico che non ha lo scopo di promuovere, per l'appunto, uguaglianza, redistribuzione e pensiero critico, ma al massimo obbedienza ed efficienza.

L'alternanza scuola-lavoro rientra in questo contesto, si fa credere ai discenti che lo studio sia un lusso e che, se vuoi inserirti nel mondo del lavoro, devi per forza non perdere tempo sui libri di scuola ma andare a lavorare e questo è un grosso balzo indietro.

- Lo scopo della scuola è quello di dare delle basi sullo stato dell'arte, nel suo vero senso della parola, senza far chiedere agli studenti cosa serva un argomento specificatamente, per aumentare la cultura individuale.
- Lo scopo dell'Istituzione scolastica è quello di formare dei Cittadini emancipati e critici verso quello che li circonda.
- La formazione professionale deve essere svolta alla fine del ciclo obbligatorio di studi, tramite scuole di formazione, centri per l'impiego, finanziati in tutto o in parte dalle aziende.
- Per agevolare la formazione, si devono fare degli studi approfonditi sulle tipologie di lavoro che saranno richieste, dall'oggi ai prossimi venti/trent'anni, in modo da dare agli studenti, il migliore percorso formativo possibile e, di conseguenza, anche la formazione post scuola, può adeguarsi alle professioni che le aziende richiedono.
- Creare nuovi poli scolastici che abbiano tanto spazio esterno quanto quello interno
- Riconoscere il ruolo del dottorato, anche nel pubblico
- Migliorare il diritto allo studio, con borse che guardino anche al merito e che accompagnino poi tutti gli studenti anche nel mondo del lavoro

- Risorse per ricerca pubblica
- Rivedere i modelli di valutazione delle università e del percorso che porta alla docenza.



MISSIONE 5

COESIONE ED INCLUSIONE

La storia ci ha insegnato che l'Italia dopo le grandi tragedie si è sempre rialzata più forte di prima, ma oggi questo può avvenire soltanto se noi cittadini riacquistiamo fiducia nelle Istituzioni e credibilità agli occhi dell'Europa e un serio PNRR rappresenta l'unico strumento per il raggiungimento di entrambi gli obiettivi.

È dunque fondamentale che il Piano di Rilancio del nostro Paese non venga concepito come mero "sfruttamento" delle risorse del Recovery Fund, ma che ne sia assicurata la tempestività dell'utilizzo e l'efficacia dell'allocazione.

Da qui parte la nostra riflessione sulla missione numero 5 "COESIONE E INCLUSIONE" attraverso una dettagliata analisi degli strumenti e delle strategie di realizzazione degli obiettivi programmati e degli interventi suggeriti rispetto al contesto socioeconomico che caratterizza i nostri territori.

Particolare attenzione la dedicheremo alla Parità di Genere, pilastro della missione e ad uno specifico strumento di coesione sociale come il Cohousing.

PARTE I

IL CONTESTO SOCIO-DEMOGRAFICO E LE QUESTIONI SOCIALI EMERGENTI

La popolazione marchigiana continua ad invecchiare e continua a diminuire anche il tasso di fecondità, con valori superiori alla media nazionale; nelle Marche ci si sposa sempre meno e sempre più spesso con rito civile, sebbene il dato sia inferiore a quello nazionale. I dati confermano processi in atto già negli ultimi quindici anni ma evidenziano anche alcuni segnali che meritano attenzione, specie per quel che riguarda la fecondità.

In primo luogo, aumenta in misura esponenziale il numero di nati fuori dal matrimonio. Inoltre, a differenza di qualche anno fa, anche le giovani donne straniere fanno sempre meno figli, sebbene la presenza di minori stranieri in età scolare continui ad essere significativa.

Dal punto di vista delle strutture familiari, il cambiamento è notevole, in linea con quanto avvenuto nelle regioni del nord Italia: la tipologia prevalente, ma in diminuzione, continua ad essere quella della coppia con figli ed aumentano anche i nuclei mono-genitoriali.

Tuttavia, persistono alcune peculiarità. Rispetto al resto d'Italia, infatti, le Marche presentano un numero superiore di famiglie numerose e, sebbene in aumento, i nuclei ricostituiti mostrano un dato inferiore a quello nazionale. Nelle Marche continua ad essere importante la presenza dei figli: sebbene, infatti, diminuisca la percentuale di coppie con figli, l'aumento di quelle senza figli è piuttosto limitato.

Complessivamente si può affermare che si sta delineando sempre più chiaramente nelle Marche un bisogno crescente in campo socioeducativo e socio-lavorativo-abitativo, che affianca i tradizionali bisogni di natura sociosanitaria e di cura, che hanno tradizionalmente interessato la rete dei servizi di welfare della regione, così come di gran parte del Centro-Nord Italia.

Vi è un'emergenza disoccupazione, in particolare giovanile ma non solo, che porta con sé una serie di problemi di instabilità e fragilità economica ed abitativa. Tale emergenza richiede interventi coordinati fra sociale e servizi per l'occupazione.

Vi è il tema dell'investimento in capitale umano e come sostenerlo, con dati in parte positivi ed incoraggianti (diminuzione dei tassi di abbandono nel biennio delle superiori e forte aumento dei laureati), ma in parte più problematici (incidenza sostenuta di studenti con basse competenze, forte presenza di NEET fra i giovani, etc.). Di nuovo, i bisogni sono multidimensionali e richiedono spesso coordinamento ed interventi sia dal lato dei servizi sociali che di quelli di istruzione.

Vi è, infine, il tema del sostegno all'inserimento femminile nel mercato del lavoro per aumentare sia i tassi di attività che la qualità della conciliazione fra vita e lavoro per le donne nelle Marche. I tassi di copertura dei servizi per la prima infanzia (attorno al 16%) rimangono troppo bassi rispetto agli obiettivi fissati a livello di Unione Europea (pari ad almeno il 30%).

GLI OBIETTIVI STRATEGICI DI SISTEMA

RAFFORZAMENTO DEL SISTEMA DEGLI AMBITI TERRITORIALI SOCIALI

Le esperienze di questi anni indicano come sia maturata anche fra le amministrazioni locali la percezione di dover avere Ambiti Territoriali Sociali più forti a fronte di problematiche (dal mercato del lavoro alle conseguenze del terremoto) che lasciano sempre meno spazio ad azioni isolate di singoli Enti Locali. È necessario prevedere modelli di gestione associata più forti che vadano oltre il semplice convenzionamento fra Comuni.

RAFFORZAMENTO DEL LIVELLO DI INTEGRAZIONE DEGLI INTERVENTI.

Il rafforzamento di tale sistema va impostato a partire da tre linee di intervento:

- a. Integrazione socio-sanitaria: dopo quasi un decennio di austerità, il problema non sembra essere troppo quello di trovare nuovi strumenti di integrazione socio-sanitaria istituzionale (accordi fra ASL/Distretti Sanitari e Comuni/ATS) quanto quello di rendere effettiva la collaborazione a livello organizzativo fra professionisti del sociale e del sanitario, in un contesto in cui la scarsità quantitativa di risorse umane da entrambi i lati rende operativamente complesso il lavoro di coordinamento ed integrazione; occorre sviluppare un piano di investimenti in personale sia sul versante sociale che sanitario;
- b. Sul versante lavorativo, il riferimento è principalmente la normativa sul Reddito di cittadinanza nella parte relativa alle situazioni di fragilità sociale, laddove continua a darsi un ruolo importante all'integrazione tra servizi sociali comunali e centri per l'impiego;
- c. Omogeneizzazione dei raggruppamenti territoriali (coincidenza ATS/Distretti Sanitari/Centri per l'Impiego) previsti nelle varie politiche di welfare. Le dimensioni ed i territori ricompresi nei singoli ATS non sono gli stessi previsti per Distretti Sanitari o Centri per l'Impiego; tutto ciò rende complessa una efficace integrazione, comportando invece sovrapposizioni ed inefficienze. È quanto mai necessario avviare un percorso di convergenza che porti, in un periodo medio-breve, ad una sovrapposizione di Ambiti Territoriali Sociali, Distretti Sanitari e Centri per l'impiego, in modo tale che tutti gli attori, istituzionali e della società civile, presenti nei singoli territori possano maggiormente sviluppare una capacità di collaborare, senza dover continuamente trovarsi ad interagire con soggetti differenti a seconda della politica di welfare specifica.

AGGIORNAMENTO DEL SISTEMA DELLE PROFESSIONI SOCIALI

Si pone la necessità di un nuovo investimento in risorse umane nel welfare locale.

a. Una forza lavoro di professionisti quantitativamente più numerosa di oggi per far fronte ai bisogni della popolazione (non più quasi esclusivamente sociosanitari, ma anche socio-lavorativi ed abitativi);

b. Una forza lavoro con contratti e condizioni di lavoro più stabili per assicurare migliore qualità sia ai lavoratori che ai beneficiari degli interventi. Vi è una criticità relativa alla stabilizzazione di molti rapporti di lavoro che in questi anni sono rimasti precari per molti operatori del sociale; tutto ciò non solo ha creato precarietà dal lato dei lavoratori, ma anche più fragilità nella tenuta e nella continuità degli interventi. Questo va ovviamente condiviso con gli Enti Locali che hanno competenze specifiche in materia di acquisizione del personale e di contrattualistica;

c. Potenziale regolazione di nuove figure professionali da normare più puntualmente; il lavoro sul campo ha messo in luce come in questi anni di sperimentazioni e risposte a bisogni emergenti si siano affermate e diffuse sul territorio nuove figure, come ad esempio quelle dei “mediatori socio-culturali” o dei “tutor” nelle attività socio-lavorative degli ATS e dei Comuni, che pongono un tema di maggiore formalizzazione del profilo e delle competenze richieste per l’accesso alla professione anche al fine di istituzionalizzarle e legittimarne il ruolo. Ovviamente il tutto nel limite delle competenze regionali in materia;

d. Rafforzamento di attività formative che coinvolgano operatori di differenti enti appartenenti alla rete dei servizi: occorre rilanciare attività formative che abbiano il duplice obiettivo di immettere saperi e conoscenze nel sistema dei servizi territoriali e di permettere ad operatori e professionisti di diverse discipline (assistenti sociali, educatori, psicologi, etc.) ed Enti (Comuni, terzo settore, distretti, CIOF, etc.) di conoscersi e di costruire comunità professionali più coese; tali attività formative debbono riguardare sia aspetti tecnici-progettuali che impostazioni più generali del funzionamento delle reti dei servizi.

PIANO REGIONALE DI LOTTA ALLA POVERTA’

Rafforzamento del “servizio sociale professionale”: come previsto dal Piano Nazionale, occorre tendere al raggiungimento di un livello uniforme di dotazione di assistenti sociali in tutti gli ATS, che dovrà attestarsi, a regime, sul livello di 1 assistente sociale ogni 5.000 residenti. Stabilizzazione delle professionalità assunte in regime non stabile (contratti a tempo determinato) il che incide ovviamente anche sulla continuità e qualità del lavoro di presa in carico multidimensionale delle persone e delle famiglie a cui punta la misura di lotta alla povertà.

Il contrasto alla povertà non è più un semplice e temporaneo sostegno di natura monetaria, ma una reale opportunità di inclusione attiva del soggetto nel mercato del lavoro e nella sua comunità locale, per cui è fondamentale che nei casi complessi venga realizzata una efficace presa in carico multidisciplinare della persona. Questa presa in carico richiede la strutturazione di nuove forme di collaborazione interistituzionale (rete) tra i vari organismi coinvolti nella realizzazione delle politiche pubbliche in aree tradizionalmente distinte e scarsamente integrate.

Oltre agli Ambiti Territoriali Sociali (ATS) sono infatti coinvolti nel percorso i Centri per l'Impiego (Cpl), ed il sistema delle Agenzie Private per il lavoro convenzionate; i Distretti Sanitari (DS) ed i Dipartimenti di Prevenzione di ASUR, responsabili per la garanzia dei Livelli Essenziali di Assistenza sanitari; gli uffici regionali e periferici dell'INPS, responsabili per la verifica e concessione del contributo monetario collegato al Reddito di Cittadinanza; gli uffici di Poste Italiane, responsabili della distribuzione delle Carte RdC e dell'accoglimento delle domande per il Reddito di Cittadinanza; gli organismi del Terzo Settore, a vario titolo coinvolti nell'erogazione di funzioni socio assistenziali. Incentivare nuove modalità di collaborazione e di cooperazione tra gli enti competenti e garantire supporto agli ATS per l'elaborazione di processi di progettazione territoriale integrata, anche allo scopo di attivare partenariati pubblico-privati per il raggiungimento di un obiettivo comune di sviluppo locale.

INTERVENTI PER MINORI IMMIGRATI

La qualificazione della funzione educativa della scuola, per il successo formativo degli alunni stranieri e per il contrasto alla dispersione scolastica.

Premesso che la scuola è il luogo privilegiato di educazione, di formazione e di costruzione della convivenza multiculturale, è utile sostenere la crescita personale, l'integrazione sociale, culturale ed il successo scolastico/formativo dei giovani immigrati, promuovendo approcci, strumenti e percorsi che, integrando sistema scolastico, famiglie e servizi territoriali. È opportuno coinvolgere le diverse agenzie educative, gli attori e i servizi territoriali per condividere e sostenere l'obiettivo dell'inclusione sociale dei minori e dei giovani stranieri, con particolare attenzione ai giovani immigrati borderline per i quali vanno attivati percorsi utili a generare processi inclusivi all'interno del sistema scolastico, formativo e/o del lavoro.

SOSTEGNO ALLE PERSONE IN SITUAZIONE DI NON AUTOSUFFICIENZA

Per sostenere e potenziare effettivamente la domiciliarità è importante valorizzare la figura del *caregiver* attraverso adeguati corsi di formazione, da finanziare con risorse stanziare per le progettualità della Strategia Nazionale Aree Interne e attraverso interventi legislativi che tutelino questa delicata e molto faticosa attività di assistenza. Ciò per evitare che il caregiver diventi a sua volta soggetto fragile e bisognoso di assistenza o che sia costretto a rinunciare ad un reddito certo o a progressioni di carriera.

SOSTEGNO ALL'INVECCHIAMENTO ATTIVO

Promuovere il Servizio civile volontario degli anziani con l'obiettivo di agevolare l'impiego delle persone anziane in attività socialmente utili. Attraverso il servizio civile la persona anziana mette a disposizione della comunità, e in particolare delle giovani generazioni, la propria competenza, esperienza formativa, cognitiva, professionale ed umana per la realizzazione di attività progettuali finalizzate a dare concrete risposte ai fabbisogni sociali, culturali, artistici e della tradizione locale presenti sul territorio.

SISTEMA DEI SERVIZI PER L'INFANZIA, L'ADOLESCENZA ED IL SOSTEGNO ALLE FUNZIONI GENITORIALI

I servizi socioeducativi di cui alla L.R. 9/2003 risultano ormai superati in quanto pensati in una realtà sociale ed economica ben diversa da quella attuale. Pertanto, l'intero sistema risulta scarsamente coerente con i nuovi bisogni che le famiglie manifestano e che si sono andati delineando negli anni. Di conseguenza, l'adeguamento ad un contesto sociale ed economico sostanzialmente modificato richiede un suo complessivo ripensamento, attraverso l'individuazione di nuovi servizi/interventi ed il rafforzamento di alcuni già esistenti, nell'ottica di sostenere le famiglie nei loro compiti accuditivi ed educativi.

Individuare nuovi servizi rispondenti alle diverse esigenze delle famiglie stabilendone la relativa regolamentazione.

implementare il Sistema integrato di istruzione ed educazione 0-6 anni per garantire continuità tra sistema educativo e scolastico con l'obiettivo di costruire un sistema di qualità, che miri a:

- formazione congiunta degli educatori di nidi e degli insegnanti di scuola materna;
- coordinamento pedagogico che comprenda sia gli educatori che gli insegnanti;
- un progetto educativo completo che parte dall'inserimento al nido alla scuola primaria (dai 3 mesi fino ai 6 anni), quindi anche nell'ottica di uniformare le figure educative e gli insegnanti;

ripensare un sistema di finanziamento dei servizi 0-3 anni che garantisca accesso anche alle famiglie con basso reddito e che consenta il mantenimento dell'apertura dei servizi nonché la conservazione dei posti lavoro;

investire nell'educativa domiciliare, quale servizio di sostegno alla famiglia e quindi intervento di prevenzione dell'allontanamento nelle famiglie vulnerabili.

VOUCHER DI CONCILIAZIONE

I Voucher rappresentano una forma di sostegno alle famiglie ove entrambi i genitori risultino occupati ed abbiano un figlio in fascia di età 0-36 mesi, che frequenti uno dei servizi educativi per la prima infanzia previsti dalla L.R. 9/2003, regolarmente autorizzati ed accreditati.

Incrementare la platea dei beneficiari in maniera tale da garantire la tenuta del sistema dei servizi educativi 0-36 mesi, consentendo alle famiglie a basso reddito un accesso agevolato al costo delle rette.

PARTE II

Tre le priorità trasversali della missione: **donne**, giovani e sud

Parliamo di donne.

L'Europa è sempre stata amica delle donne italiane, questo perché la legislazione in materia di pari opportunità fino al 2000 è stata conseguenza degli input arrivati dall'Europa (nascita degli organismi di parità, congedi parentali, leggi sul lavoro, per citarne alcune) e la riduzione delle disuguaglianze di genere posta al centro del PNRR come obiettivo di crescita economica è essa stessa frutto delle

richieste che la Comunità Europea ci ha fatto attraverso le Country Specific Recommendation del 20 maggio 2020.

In questa ottica il PNRR avrebbe dovuto ambire ad essere la più alta espressione di risposta concreta agli stimoli e alle sollecitazioni europee, al contrario, invece di essere frutto di una governance paritetica di uomini e donne, nel proseguo dell'analisi si è rilevato in modo inequivocabile come la "parità di genere" sia usata solo come "formula di rito".

Ne è testimonianza l'esiguità delle risorse destinate a questa specifica parte della missione 4.5 miliardi, cioè il 2.3% dell'intero Piano.

La bozza in analisi questo recita "l'intero Piano mira all'empowerment femminile e al contrasto delle discriminazioni di genere e tali priorità non sono affidate a singoli interventi circoscritti in specifiche componenti ma perseguite in tutte le missioni del PNRR"

Solo proclami purtroppo.

Entrando ancora più specifico potremmo tra le varie criticità subito evidenziare come il Piano non ponga la giusta attenzione all'imprenditorialità femminile e non ponga al centro una vera riflessione sulle donne imprenditrici, lavoratrici autonome e professioniste, categorie non certo immuni alle difficoltà e alle problematiche legate al genere.

Parliamo di un milione e trecentoquaranta mila imprese guidate da donne, che rappresentano il 22% del totale delle imprese (principalmente micro, piccola, media impresa); molto spesso il ricorso all'autoimprenditorialità è dovuto alle problematiche di conciliazione o alla difficoltà di rientrare nel mondo del lavoro perché è impossibile acquisire nuove competenze.

Il numero di imprese femminili è ogni anno in crescita (dato ovviamente negativo durante la pandemia) e generalmente le donne sono occupate nei settori tradizionali (commercio, servizi alla persona, attività sanitarie); è dato particolarmente significativo che le imprenditrici che si dedicano alla green economy lo fanno per scelta etica più che per business.

Nella nostra società l'attività di lavoro autonomo non viene considerata family friendly, soprattutto per i lunghi orari, per la necessità della presenza continua e per il venir meno di tutte quelle garanzie tipiche del lavoro dipendente (malattia, assegni familiari, congedi ecc.).

Rispetto a questo quadro generale promuovere l'autonomia economica delle donne e l'autoimprenditorialità delle donne enunciando un generico sostegno all'imprenditoria femminile è un obiettivo troppo astratto e vuoto che se pur prevede la sistemizzazione e il ridisegno degli attuali strumenti di sostegno all'avvio e alla realizzazione di progetti innovativi per le imprese femminili, non può realizzarsi se non si definiscono in modo dettagliato due linee di intervento:

- Azioni concrete volte alla rimozione degli ostacoli che costituiscono una discriminazione diretta e indiretta alle donne che svolgono attività lavorativa autonoma
- Azioni concrete di sostegno e valorizzazione della cultura d'impresa femminile promuovendo un cambiamento culturale e sostanziale della società. Quindi non solo concessione di contributi a fondo perduto, ma un supporto reale in tutte le fasi della vita dell'azienda (da startup, nella fase del consolidamento o della trasmissione).

Non servono interventi spot di sostegno al reddito ma azioni durature e sistematiche **perché investire nell'imprenditoria femminile significa investire nello sviluppo del Paese: più competitività alle imprese femminili esistenti, significa maggiore produttività che a sua volta stimolerà la nascita di nuove imprese.**

Investire nell'imprenditoria femminili diviene in questo modo "soluzione e opportunità".

Siamo partiti dall'assioma che la crescita del Nostro Paese è legata alla presenza delle donne nel mondo del lavoro e concludiamo con la dimostrazione che questo non può avvenire se non con il superamento degli stereotipi affiancato da una maggiore e sicuramente più efficiente politica di welfare di supporto, inteso non come welfare assistenziale ma welfare collettivo; un welfare a cui far ricorso a prescindere dalle condizioni economiche o lavorative, non nella classica formula di strumento di sostegno al reddito ma attraverso investimenti strutturali in servizi.

Il PNRR rappresenta lo strumento ideale per la piena realizzazione degli obiettivi posti, ma alla luce delle lacune e delle generalizzazioni già sottolineate si suggerisce l'istituzione di un tavolo di consultazione specifico su cui il Governo e le Associazioni impegnate nelle questioni di genere possano reciprocamente assumersi impegni precisi sulla questione del lavoro delle donne, magari con una sezione dedicata alle imprese femminili.

PARTE III

CO-HOUSING

Il CO-HOUSING l'ho visto da sempre interessante ed ora che siamo in mezzo ad una epidemia che ci sta devastando e che lascerà segni indelebili su ognuno di noi ancor di più passata l'emergenza sanitaria ci sarà l'emergenza sociale bambini, ragazzi, adulti e anziani che faranno fatica a socializzare e a ricominciare a condividere le esperienze insieme ad altri (come si faceva un tempo pre-pandemia) ecco perché ritengo sempre più opportuno il CO-HOUSING

I CO-HOUSING sono complessi abitativi composti da alloggi privati corredati da ampi spazi comuni destinati alla condivisione tra i CO-HOUSER.

Vivere in CO-HOUSING significa vivere secondo uno stile di vita qualitativo, in equilibrio tra l'AUTONOMIA della casa privata e la SOCIALITÀ degli spazi comuni, all'interno di luoghi CO-PROGETTATI da e con le persone che li abiteranno.

Ovviamente saranno aggregazioni apolitiche, apartitiche, non accumulate da credi religiosi o ideologici.

Come veniva riportato nella premessa iniziale il CO-HOUSING mostra molti aspetti positivi per chi sceglie questo stile di vita:

- INCORAGGIAMENTO DELLA SOCIALITÀ
- AIUTO RECIPROCO
- RAPPORTI DI BUON VICINATO
- RIDUZIONE DELLA COMPLESSITÀ DELLA VITA
- MIGLIORE ORGANIZZAZIONE E DIMINUIZIONE DELLO STRESS

- RIDUZIONE DEI COSTI DI GESTIONE DELLE ATTIVITÀ QUOTIDIANE

Il CO-HOUSING non è un'utopia ma l'esperienza quotidiana di migliaia di persone in tutto il mondo. L'esperienza nasce in DANIMARCA negli anni '60, ed è oggi diffuso specialmente in DANIMARCA, SVEZIA, NORVEGIA, OLANDA, INGHILTERRA, GERMANIA, FRANCIA, STATI UNITI, CANADA, AUSTRALIA E GIAPPONE.

CO-PROGETTARE IL SENSO DELLA VITA

La progettazione partecipata è un percorso finalizzato alla fondazione della comunità, dei sistemi valoriali e dei modelli partecipativi che essa adotterà, alla sua organizzazione e all'accompagnamento verso uno stile collaborativo orientato alla qualità della vita.

È un approccio all'abitare inteso come "COMUNITÀ DI VICINATO" che si realizza attraverso questi passi:

- 1) L'aggregazione di persone, come premessa, condividano lo spirito collaborativo e l'idea che la vita in CO-HOUSING sia fonte di OPPORTUNITÀ e di MIGLIORAMENTO della qualità della vita.
- 2) Forte PERSONALIZZAZIONE e PROGETTAZIONE CONDIVISA di spazi e servizi pensati e decisi dalle persone che abiteranno in quel CO-HOUSING
- 3) PROGETTAZIONE FACILITATA da esperti (i facilitatori) che consenta al gruppo di FUTURI ABITANTI di sperimentare ed applicare metodi a supporto dell'organizzazione e della miglior gestione del BENE COMUNE e delle relazioni tra i CO-HOUSER

La PROGETTAZIONE PARTECIPATA riguarda sia il progetto edilizio vero e proprio – dove il design stesso degli edifici facilita i contatti e le relazioni sociali – sia il progetto di comunità: cosa e come CONDIVIDERE, come RELAZIONARSI, come GESTIRE i servizi e gli spazi comuni.

CREARE LUOGHI FATTI DI PERSONE in cui vivere CREDO CHE SIA BELLO, PIACEVOLE, SOSTENIBILE.

Riprendo le ultime tre parole sopra scritte: BELLO, PIACEVOLE, SOSTENIBILE

- Il RECUPERO e la RIQUALIFICAZIONE di patrimonio immobiliare degradato o dismesso: la RIGENERAZIONE URBANA, senza CONSUMO di nuovo suolo è il primo pilastro

- L'attenta VALUTAZIONE DELLA LOCALIZZAZIONE degli interventi in termini di quantità e qualità dei SERVIZI, AREE VERDI, DI RETE VIARIA E DI SISTEMI DI TRASPORTO nel territorio circostante

- Un processo FORTEMENTE ORIENTATO ALLA SOSTENIBILITÀ TOTALE, declinata in tre capisaldi:

- 1) SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE: edifici nelle classi energetiche più elevate che contengano i consumi e, anzi producano surplus al fabbisogno;
- 2) SOSTENIBILITÀ SOCIALE: un percorso volto a generare spazi e servizi che determinano grande qualità della vita per tutti gli abitanti, dei quartieri limitrofi e della città;

3) SOSTENIBILITÀ ECONOMICA: dettata dalle buone pratiche di condivisione, dai risparmi energetici e dal rapporto qualità prezzo estremamente competitivo.

CONCLUSIONI:

- LA PARTECIPAZIONE: proprio la partecipazione delle persone il fattore che chiude il cerchio del successo delle operazioni di CO-HOUSING.

Un progetto di CO-HOUSING parte solo con l'adesione preventiva dei futuri abitanti, i quali si costituiscono in GRUPPO PROMOTORE diventando contemporaneamente DESTINATARI ma anche i PROPONENTI del progetto stesso e con ciò assumendo un RUOLO ATTIVO sia nelle decisioni che riguardano la loro vita futura (abitazioni private, spazi e servizi comuni), sia nell'investimento necessario a far procedere tutto lo sviluppo del progetto.



MISSIONE 6

SANITA'

Il gruppo di lavoro, all'esito delle sedute (3) in cui si è riunito e si sono svolti i lavori, ha deciso di predisporre il presente documento scritto al quale assegnare una duplice valenza: una prima, riferita alle proposte migliorative ed integrative rispetto alla versione del PNRR licenziata dal Governo il 12.01.2021; una seconda, riferita più precisamente al contesto territoriale regionale marchigiano. Tale indicazione proviene dal fatto che le proposte elaborate dal gruppo sono suscettibili di essere spese sia a livello nazionale che regionale, poiché riguardano non semplicemente programmi e proposte da un punto di vista tecnico ma rappresentano un'idea di sanità.

Il gruppo di lavoro ha stabilito di suddividere le proposte in tre macroaree, a loro volta suscettibili di essere raccordate (se non, addirittura, ricomprese) nell'ambito di altre missioni indicate dal PNRR, segnatamente quelle relative ai trasporti ed all'informatizzazione.

Più precisamente, le proposte del gruppo di lavoro sono orientate verso

1. l'organizzazione sanitaria, con particolare riferimento al criterio di prossimità tra la domanda di cura e la prestazione sanitaria urgente e diagnostica
2. la digitalizzazione delle fasi a monte ed a valle della prestazione sanitaria, con particolare riguardo alla telemedica
3. la comunicazione e l'alfabetizzazione del paziente, con particolare riguardo al coinvolgimento dei pazienti nelle scelte più significative ed alla loro partecipazione ai processi decisionali per il tramite delle associazioni e delle organizzazioni.

L'organizzazione sanitaria.

La natura del diritto alla salute, unico dei diritti contenuti nella prima parte della Costituzione ad essere qualificato assoluto, richiede che lo stesso sia garantito in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale: al riguardo, appare opportuno valutare una modifica dell'assetto costituzionale (art. 117 Cost.) del riparto di competenza legislativa tra Stato e Regioni, quantomeno per quanto riguarda una minima comune disciplina dell'organizzazione sanitaria che ciascuna Regione dovrebbe essere tenuta a garantire.

Un assetto organizzativo adeguato dovrebbe tenere in considerazione il fatto che una risposta alla domanda di cura può essere garantita meglio strutturando un'organizzazione di prossimità rispetto alla stessa domanda di cura, nel senso che il criterio che dovrebbe essere utilizzato è quello di garantire il trattamento in urgenza delle prestazioni chiamiamole "di routine" in maniera piuttosto

diffusa riservando, poi, l'erogazione delle prestazioni in regime di elezione in alcuni, limitati, punti da collocare sul territorio in maniera strategica rispetto alle singole caratteristiche territoriali (a titolo esemplificativo, per quanto riguarda la Regione Marche, la struttura dovrebbe tenere conto della suddivisione tra zona costiera, media valle e montagna).

Sul punto, la proposta elaborata dal gruppo – spendibile sia a livello nazionale quale indicazione sull'assegnazione delle risorse, sia a livello regionale in funzione di proposta di modifica del PSR – consiste nella creazione di punti di intervento, utilizzando le strutture sanitarie ASUR già esistenti sul territorio e dismesse a seguito del D.M. n. 70/2015, nei quali garantire le prestazioni tipiche di pronto soccorso più frequenti e meno complesse. La proposta, poi, si compone di altri due pilastri, consistenti nella riformulazione del rapporto con i medici di medicina generale (anche, e non solo, in funzione di riduzione delle liste d'attesa e di una migliore gestione delle prestazioni diagnostiche programmabili nel tempo) e del rapporto con il privato convenzionato-accreditato. Tali due pilastri nascono dalla stessa esigenza, consistente nella possibilità di sfruttare i vantaggi competitivi che la Sanità pubblica consente loro di utilizzare: infatti, se da un lato i medici di medicina generale beneficiano di quello che, in gergo commerciale si definisce "pacchetto clienti", il privato convenzionato/accreditato beneficia anch'esso di una quota di mercato che la sanità pubblica non è in grado di assorbire. Occorre, quindi, ripensare tali due fronti di intervento per far sì che la sanità pubblica possa produrre delle economie (non solo in termini economico-finanziari). Al riguardo il gruppo di lavoro ha discusso di alcune proposte che, in questa sede non vengono espone in quanto non pertinenti col tema assegnato.

La telemedicina.

Il tema si lega, a doppia mandata, con quello delle infrastrutture e trasporti e con quello dell'informatizzazione. Il servizio di telemedicina necessita, per poter essere svolto, della creazione di un'infrastruttura tecnologica adeguata e sicura dal punto di vista del trattamento e della conservazione dei dati. Sul tema della creazione delle c.d. autostrade digitali, in particolare pensando alle aree interne, ci sono degli importanti margini di intervento che i fondi del PNRR potrebbero colmare.

La telemedicina, poi, è in grado di rappresentare una risposta al divario di collegamenti infrastrutturali che, sia in ambito nazionale che in ambito regionale, si può osservare con buona

evidenza. Contribuirebbe, poi, alla riduzione delle emissioni di gas di scarico, riducendo gli spostamenti dei pazienti legati alle prestazioni diagnostiche erogabili con quel regime.

La partecipazione del paziente.

Il gruppo di lavoro ha discusso del tema ritenendo che lo stesso debba essere affrontato dal punto di vista del “proprietario” del SSN, individuato nel paziente che, progressivamente (se mai lo è stato), è stato spossessato di tale ruolo e delle connesse prerogative.

Il tema si presta ad essere esplorato sia in ambito nazionale che in ambito regionale: sul primo versante, proponendo l’istituzionalizzazione di esperienze di partecipazione stabili tra associazioni-comitato ed enti del SSR con istituzione di un servizio permanente di partecipazione attiva dei cittadini alla programmazione regionale sanitaria; sul secondo versante, approfondendo la tematica della D.G.R. Marche n. 345/2019, attualmente ancora inattuata.

Il tema si presenta di interesse in quanto in diversi luoghi della versione della Missione 6 traspare il senso di inclusione e di coesione, Soprattutto per i pazienti fragili, con patologie croniche: se si parlano due lingue diverse non ci si può comprendere, per cui la formazione/informazione dei cittadini e, soprattutto, una loro alfabetizzazione sanitaria (in contemporanea con quella degli operatori sanitari) permette una vera condivisione, un vero ingaggio del paziente, una vera aderenza dello stesso alle indicazioni dei medici, che si trasforma in una (riconosciuta a livello internazionale da abbondantissima letteratura scientifica) maggiore sostenibilità del sistema e “a lungo termine, effetti su sicurezza e qualità dell’assistenza sanitaria”.