

Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali delle Marche

Le opere indifferibili per il sistema
economico marchigiano



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020



CAMERA DI COMMERCIO
DELLE MARCHE

Premessa	03
Obiettivi	04
Il contesto di riferimento	05
Le priorità infrastrutturali delle Marche.....	13
L'infrastrutturazione BUL e 5G	38
Conclusioni	47

Il presente documento, promosso dalla Camera di commercio delle Marche e redatto da Uniontrasporti scarl, ha lo scopo di sintetizzare le **priorità infrastrutturali indicate dal mondo associativo e imprenditoriale marchigiano** su cui occorre intervenire con urgenza per superare la condizione di isolamento in cui verte il sistema territoriale regionale, ulteriormente enfatizzata dalla crisi in corso (legata alla pandemia e al conflitto in Ucraina), e recuperare competitività rispetto ai mercati nazionali ed internazionali.

Nell'ambito del **Fondo di Perequazione 2019-2020** dedicato alle Infrastrutture, promosso da Unioncamere italiana, il sistema camerale marchigiano vuole rafforzare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale, mediante una serie di azioni che vanno da momenti di confronto e concertazione all'individuazione delle opere strategiche per le proprie imprese, dallo sviluppo di iniziative progettuali specifiche rispondenti alle esigenze del mondo imprenditoriale delle Marche alla sensibilizzazione delle PMI sui temi della Banda ultralarga e del 5G a favore della crescita della cultura digitale.

Il punto di partenza è la consapevolezza che un sistema infrastrutturale competitivo e sicuro, assieme ad una mobilità dei passeggeri e delle merci efficiente e fluida, sia un elemento prioritario per lo sviluppo economico dei territori e per la competitività delle imprese. Le dinamiche dei mercati - sia globali che locali - impongono **una visione strategica** sui principali sistemi infrastrutturali, orientata a sfruttare la vantaggiosa posizione geografica del nostro Paese, potenziandone la dotazione e l'accessibilità delle infrastrutture, al fine di rendere veloce e funzionale il transito delle merci, delle persone e delle informazioni.

Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali delle Marche vuole essere uno **strumento di proposta** per far giungere agli enti di governo centrali e locali le richieste del sistema produttivo regionale rispetto alle opere indifferibili e necessarie per tornare a competere sui mercati nazionali e internazionali, grazie ad una rete infrastrutturale completa ed estesa, ad una logistica efficiente e ad una connettività digitale performante, in grado di cogliere le opportunità dei cambiamenti del contesto socio-economico globale.

Lo stato di inadeguatezza del sistema dei trasporti delle Marche, solo parzialmente attenuato nel corso degli anni, amplifica e aggrava gli effetti della crisi economica globale aumentando la distanza con le aree del Paese e l'Europa. I punti di eccellenza regionale rischiano pertanto di essere penalizzati se non si interviene con la massima urgenza sul piano infrastrutturale attraverso un percorso di medio-lungo termine che possa **far uscire la regione dall'isolamento**.

Le difficoltà oggettive di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e dal territorio verso destinazioni nazionali e internazionali, la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci, mortificano le potenzialità di una regione che può vantare innumerevoli risorse, anche turistiche.

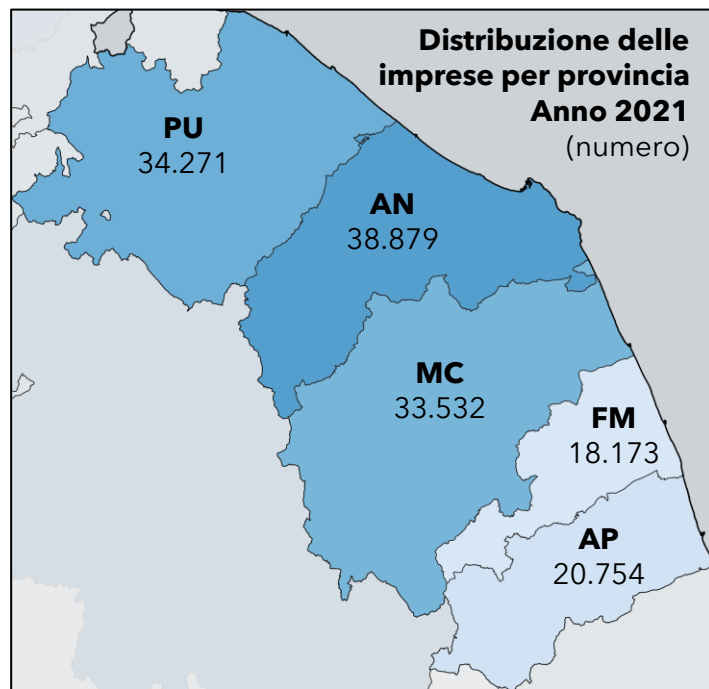
In tale contesto, il **sistema camerale marchigiano** intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo della infrastrutturazione del territorio.

A partire dal punto di vista delle imprese - che tiene conto del **«Manifesto delle categorie produttive»**, redatto a marzo 2022 - si giunge a definire un elenco strutturato di opere irrinunciabili per il sistema economico quale contributo concreto alla strategia di sviluppo del sistema infrastrutturale regionale, **in stretta sinergia e collaborazione con l'operato della Regione Marche**. Attraverso una **visione organica d'insieme**, che supera i confini regionali, l'auspicio è quello di raggiungere la concertazione anche con le regioni limitrofe, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Lazio, Abruzzo.

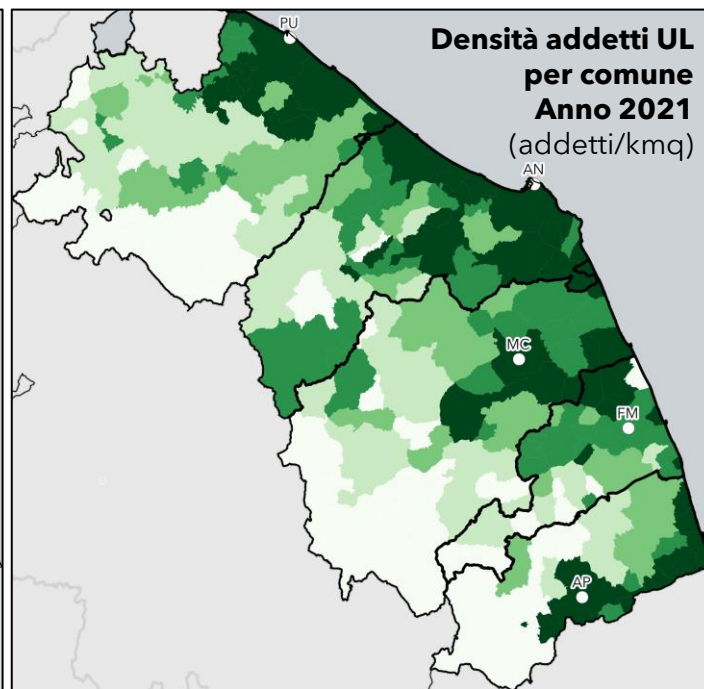


Il contesto di riferimento

- Quadro economico
- Specializzazioni economiche
- Commercio estero
- Offerta infrastrutturale
- Performance infrastrutturale
- Le Marche nel Ten-T



145.609 imprese attive
(14% del Centro)



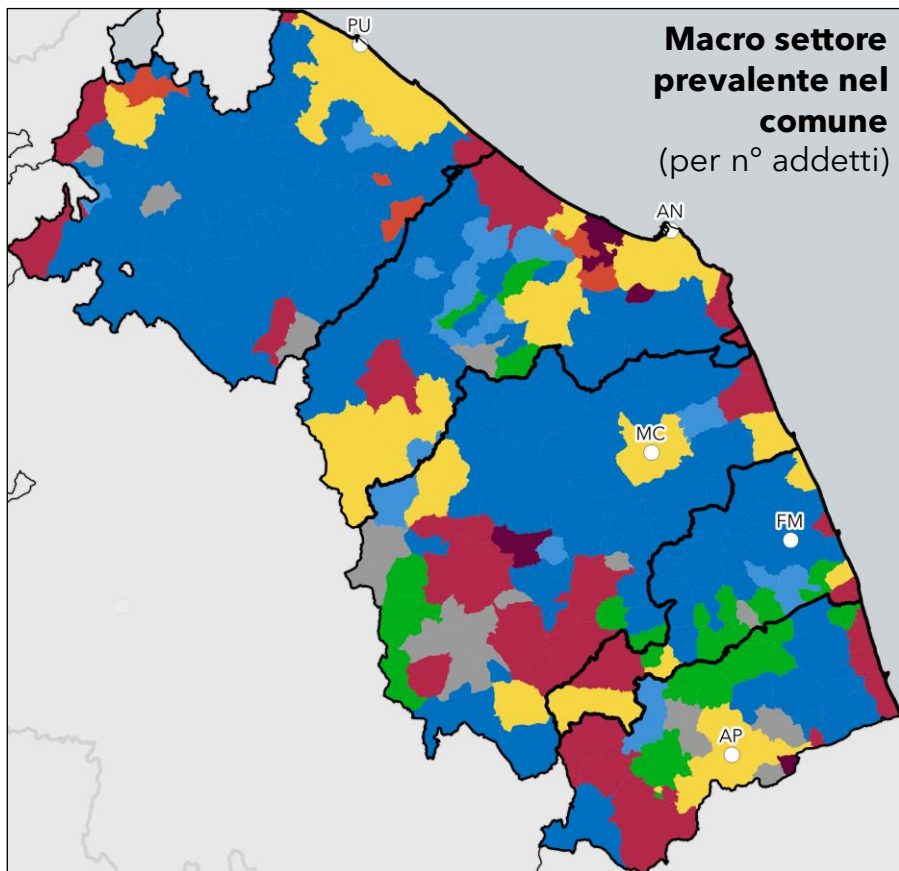
518.019 addetti alle unità locali
(13% del Centro)

- La regione Marche è la **12^a in Italia per ricchezza prodotta**: nel 2020 il **PIL regionale** ha raggiunto 39,4 miliardi di euro, il **2,4% del PIL nazionale** e l'**11,0% del Centro**, **-7,5% rispetto al 2019** (-3,2 miliardi di euro), di poco inferiore alla contrazione italiana (-7,9%) e del Centro (-7,9%)
- Il **PIL pro capite nel 2020** (26.179 euro rispetto a una media di 30.372 euro nel Centro, all'11° posto nella classifica delle regioni italiane) si è ridotto del **-6,9% rispetto al 2019**
- Il numero di **imprese attive**, 145.609 nel 2021, si è ridotto del **-0,1% rispetto al 2020** (+0,4 PU, -1,2% MC) e del **-0,9% rispetto al 2019** (-0,1% AP e FM, -2,4% MC)
- Il numero di **addetti alle unità locali** nel 2021 ha registrato un **+1,5% rispetto al 2020** (+2,8% AP, -0,2% FM) e **-0,5% rispetto al 2019** (+1,4% AP, -2,7% FM)

Il sistema imprenditoriale marchigiano è costituito per il **94%** da **micro imprese** (fino a 9 addetti) e il **5%** **piccole imprese** (10-49 addetti). Il **73% delle imprese attive** si concentra **nella province di Ancona (27%), Pesaro e Urbino (24%) e Macerata (23%)**. Circa il **29% delle imprese attive** sono **artigiane**. La ricchezza economica delle Marche ricade nella varietà di settori e di modelli di organizzazione della produzione che ha portato gli esperti a parlare di **«modello marchigiano»** (termine coniato dall'economista Giorgio Fuà): caratterizzato da un alto contenuto di fattori derivanti dalle tradizioni artigianali (quali l'esperienza, il *learning by doing*, la creatività). Tuttavia, i bassi livelli di tecnologia e di applicazioni nel settore della ricerca e sviluppo ne minacciano la capacità di competere nelle reti globali. Attraverso l'introduzione di nuove tecnologie e nuove professionalità nei processi produttivi, si potrebbero **cogliere le opportunità della digitalizzazione e dell'innovazione** nella comunicazione globale.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Registro Imprese 2021

Si evidenzia una forte specializzazione della regione Marche nel settore dell'**industria**, sia tradizionale che specializzata. La regione conta numerosi distretti, in particolare si segnala: il settore calzaturiero nell'ascolano, nel fermano e nel maceratese, quello delle pelletterie a Tolentino e quello degli strumenti musicali a Recanati, in provincia di Macerata. Si evince anche una discreta specializzazione nel settore dell'**agricoltura** (attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca, acquacoltura, ecc.), in particolare nella provincia di Ascoli Piceno, che ha il suo punto di forza nella pesca, e dei **servizi di accoglienza**. Nel contesto regionale spicca il **ruolo dominante della provincia di Ancona**, in cui si concentra il 32% degli addetti, seguita dalle province di Pesaro Urbino (22%) e Macerata (21%).



Indice di specializzazione
(Province vs Marche e Marche vs Centro)

MACRO SETTORE	PESO %	AN	AP	FM	MC	PU	MAR
AGRICOLTURA <small>Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura</small>	5%	0,9	1,3	1,1	1,1	0,9	1,2
INDUSTRIA TRADIZIONALE <small>Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.</small>	22%	0,8	0,6	1,6	1,1	1,1	1,8
INDUSTRIA SPECIALIZZATA <small>Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.</small>	10%	1,2	0,9	0,6	0,8	1,2	1,6
COSTRUZIONI <small>Edilizia, servizi di ingegneria</small>	8%	0,9	1,1	0,9	1,1	1,0	0,9
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE <small>Attività di trasporto e magazzinaggio</small>	9%	1,1	1,1	0,9	1,1	0,8	0,8
SERVIZI DI ACCOGLIENZA <small>Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.</small>	14%	0,9	1,2	0,9	1,0	1,1	1,0
COMMERCIO AL DETTAGLIO <small>Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli</small>	10%	1,0	1,1	0,9	1,0	0,9	0,9
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE <small>Banche e assicurazione</small>	2%	1,3	1,1	0,9	1,0	0,5	0,8
ATTIVITÀ AMBIENTALI <small>Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia</small>	1%	1,1	0,9	0,9	1,2	0,9	0,8
ALTRI SERVIZI <small>Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi</small>	18%	1,2	1,1	0,7	0,9	0,9	0,7
TOTALE	100%	31,7%	13,5%	11,1%	21,5%	22,3%	100%

L'indice di specializzazione è calcolato confrontando le percentuali locali di addetti (livello provinciale o regionale) nelle singole attività economiche con le percentuali globali (livello regionale o di macro area).

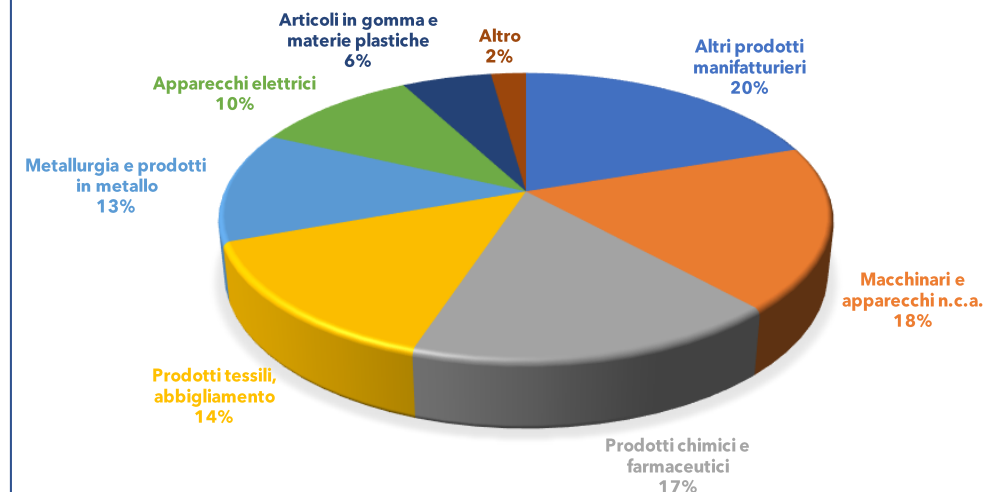
Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione a livello locale.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview 2021

- Nel 2021 il **commercio estero delle Marche** ha totalizzato **20,5 miliardi di euro** (2,2% del totale nazionale e 11,6% del Centro) con un saldo positivo di circa 4,6 miliardi di euro
- Il **58%** del commercio estero è diretto **verso Ue27** (post Brexit), a livello mondiale i **primi 5 Paesi destinatari** delle esportazioni marchigiane sono: **Germania** (14%), Francia (10%), Stati Uniti (8%), Belgio (7%) e Spagna (5%)
- La modalità di trasporto maggiormente utilizzata nelle esportazioni è il **trasporto su strada** (53%), soprattutto verso i paesi Ue (87%), seguita dal trasporto marittimo (33%); la modalità ferroviaria è marginale (1,3%)
- Le province di **Ancona** (35%), **Pesaro e Urbino** (24%) e **Ascoli Piceno** (20%) **formano il 79% dell'export regionale**
- La quasi totalità dei prodotti esportati (97,6%) deriva dall'**industria manifatturiera**, con il comparto dei **macchinari e dei prodotti chimici** che insieme concorrono al 35% dell'export marchigiano, seguono i prodotti tessili (14%) e i prodotti in metallo (13%)
- Le **esportazioni** contribuiscono per circa il **30%** alla formazione del **PIL regionale, nel 2021** hanno registrato una crescita del **+16% vs 2020** (+3% vs 2019), leggermente inferiore rispetto alla media nazionale (+18%), ma in linea con quella del Centro Italia (+15%).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat anno 2021, Ue post Brexit

Focus sull'export

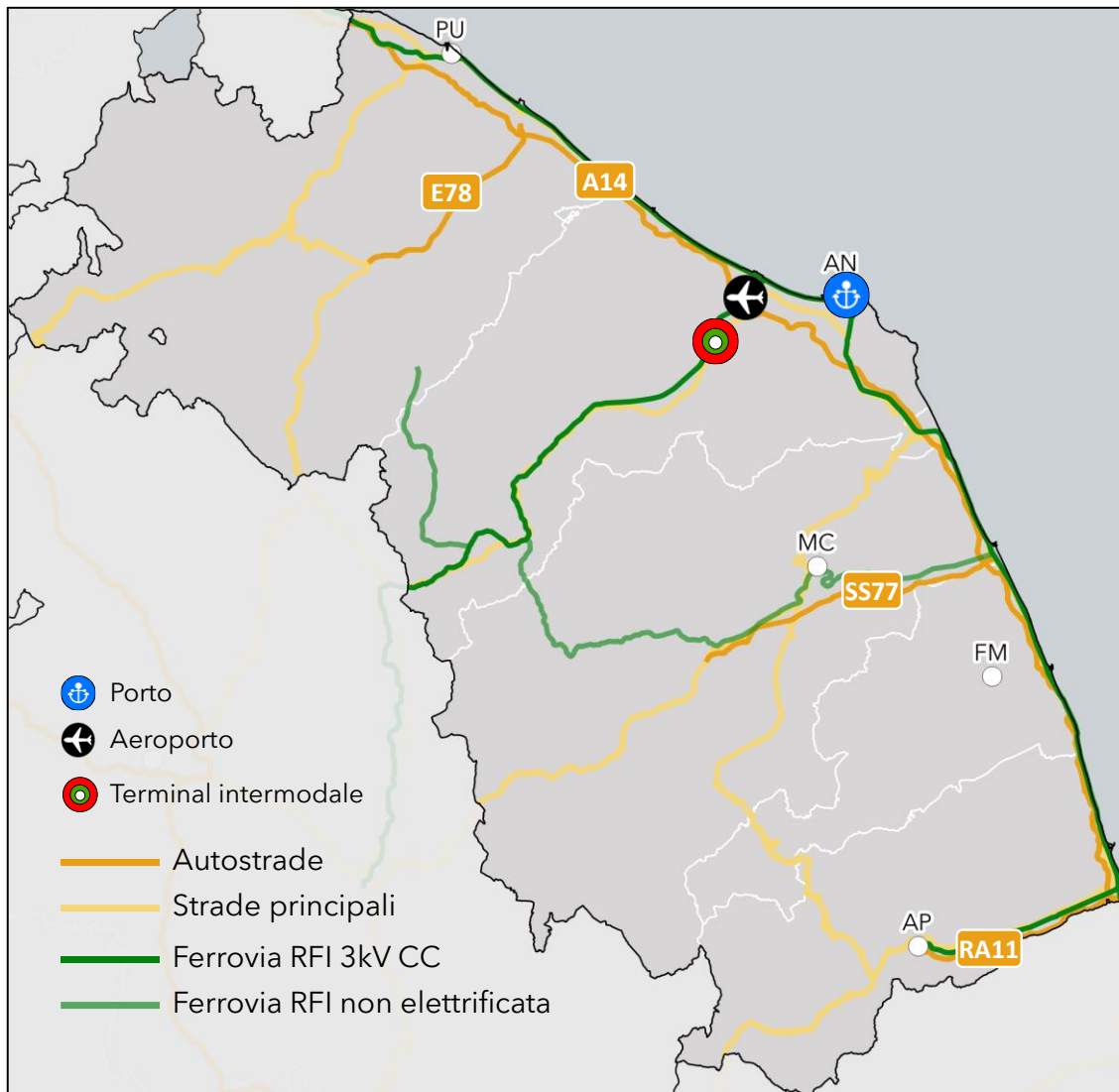


Modo di trasporto (export)

	58,3% (87,4% vs Ue)
	1,3% (1,3% vs Ue)
	32,9% (9,6% vs Ue)
	10,7% (1,8% vs Ue)
Altro	1,8% (0% vs Ue)

Destinazioni (2021)

	Germania 1.712 Mio €
	Francia 1.292 Mio €
	USA 1.026 Mio €
	Belgio 861 Mio €
	Spagna 645 Mio €



- **6.650 Km di rete stradale** di cui il 4% sono di categoria autostradale e il 19% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **386 Km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 69% elettrificata (3kV CC) e il 53% a doppio binario
- **1 porto di rilevanza internazionale: Ancona**, 11° in Italia per numero di **TEU** nel 2021, 167.338 unità (**+5% vs 2020, -5% vs 2019**); 15° per numero di **tonnellate**, circa 10,8 milioni (**+110% vs 2020, +0,5% vs 2019**); 15° per numero di **passengeri**, 724.661 (**+92% vs 2020, -39% vs 2019**), incluso nel Core Network europeo.
- **1 aeroporto: Ancona-Falconara**, 11° in Italia per trasporto **cargo** nel 2021, con poco meno di 7 mila tonnellate di merci (**+24% vs 2020, -2% vs 2019**); 27° per numero di **passengeri**, 241.242 unità, (**+60% vs 2020, -51% vs 2019**), incluso nel Comprehensive Network europeo.
- **1 interporto: Interporto Marche (o di Jesi)**, struttura dedicata ai trasporti intermodali, collegata con porto, aeroporto e viabilità di grande comunicazione (SS16 Adriatica, A14, ferrovia Roma-Ancona, SS76), incluso nel Core Network europeo.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Nel 2020 Uniontrasporti ha sviluppato un insieme di indici su scala provinciale che, tenendo conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale (stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e logistica), consentono di trarre delle **valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale attuale** regionale rispetto al più ampio contesto nazionale. Le 5 province marchigiane presentano una performance nel complesso molto carente rispetto a tutte le tipologie infrastrutturali considerate, evidenziando **un potenziale di sviluppo considerevole** che potrebbe essere valorizzato attraverso un'azione di coordinamento territoriale che tenga conto di **una visione organica sovregionale**. Nella classifica nazionale, le province che si posizionano relativamente meglio sono Ancona (54° posto) e Pesaro e Urbino (58°), la prima soprattutto grazie all'assetto portuale e ferroviario, mentre la seconda per quello stradale. **Le province di Ascoli Piceno e Macerata risultano quelle con il gap infrastrutturale più ampio** (rispettivamente all'83° e 86° posto in Italia).

Il territorio regionale è caratterizzato da un **contesto** orografico e infrastrutturale **poco favorevole**, data la significativa incidenza di aree montane (31%) e di zone rurali/scarsamente popolate (65%), una limitata presenza di accessi autostradali e di stazioni ferroviarie (anche in termini prestazionali, dato che solo Ancona e Pesaro Urbino sono dotate di una stazione di categoria Gold, mentre tutte le altre stazioni sono di categoria Bronze o Silver), presenza marginale di assi del Core Network europeo (anche se con prospettive di sviluppo a seguito della proposta del 14/12/2021 della Commissione europea che rivede il regolamento Ten-T 2013 e che è in corso di valutazione).

La **caratteristica struttura a «pettine» del sistema viario** (incentrato sull'asse adriatico e con i denti costituiti dagli assi vallivi), che si è creata spontaneamente, nel corso degli anni, sulla spinta delle dinamiche economiche e demografiche, rappresenta allo stesso tempo la causa e l'effetto degli squilibri territoriali esistenti.

Deficitaria è anche la performance ferroviaria soprattutto in termini di dotazione e funzionalità, il **31% della rete ferroviaria non è elettrificata**, il **47% è a singolo binario** (nella provincia di Macerata solo il 21% della rete ferroviaria è elettrificata e a doppio binario), l'offerta di treni in arrivo/partenza dai capoluoghi provinciali è limitata, così come i servizi di mobilità integrata in stazione (come TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.) e la copertura GSM-R. Il trasporto ferroviario risente anche degli ingenti tagli alle risorse praticati negli anni che hanno portato a una diminuzione della quantità e della qualità del servizio e un **preponderante utilizzo della modalità stradale***.

Punto di forza del sistema infrastrutturale regionale è la **Piattaforma logistica delle Marche**, costituita dal porto di Ancona, dall'interporto di Jesi, entrambi parte del Core Network europeo (corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico), e dall'aeroporto di Ancona (unico in regione), che tuttavia risentono di importanti carenze infrastrutturali sia rispetto alle connessioni di ultimo miglio (in particolare il porto di Ancona) sia in termini di possibilità di trasferimento modale (interporto di Jesi), sia di ampliamento dei collegamenti nazionali e internazionali (l'aeroporto).

* L'indagine realizzata nel 2021 da Uniontrasporti per Unioncamere Italiana, sui fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese, evidenzia che nel biennio 2019- 2020, circa il 77% delle imprese di trasporto e della logistica marchigiane hanno utilizzato il trasporto stradale, una percentuale superiore alla media nazionale (74%) e a quella del Centro Italia (72%).



La rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) è un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti), considerate rilevanti a livello comunitario, che svolge un ruolo centrale per il conseguimento degli obiettivi del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Il regolamento TEN-T (n. 1315/2013) traduce l'obiettivo generale di un sistema europeo di trasporto multimodale e definisce degli orizzonti temporali precisi per il suo completamento, a cui si aggiungono norme e requisiti infrastrutturali per tutti i modi di trasporto al fine di conseguire l'interoperabilità e la qualità della rete.

Entro il 2030 è previsto il completamento del **Core Network** (Rete Centrale), costituito da **9 Corridoi**, di cui **4 attraversano l'Italia** (Reno-Alpi, Mediterraneo, Baltico-Adriatico, Scandinavo-Mediterraneo). Oggi la priorità a livello europeo è **assicurare la continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, garantendo i collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti. Per l'Italia, questo si traduce in un importante **piano di potenziamento prestazionale e tecnologico** che prevede l'adeguamento agli standard europei (modulo, sagoma, peso assiale, lung. treni), l'interoperabilità attraverso l'implementazione del sistema ERTMS, la realizzazione di grandi opere di connessione all'Europa, l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di «ultimo miglio» a porti e aeroporti della rete Core. Gli Stati membri hanno concordato gli **obiettivi specifici (target) da raggiungere entro il 2030 per ciascun Corridoio**, per consentire la misurazione e il monitoraggio dello stato di conformità delle infrastrutture.

2 Corridoi del Core Network attraversano le MARCHE

(attualmente in sovrapposizione fino ad Ancona)

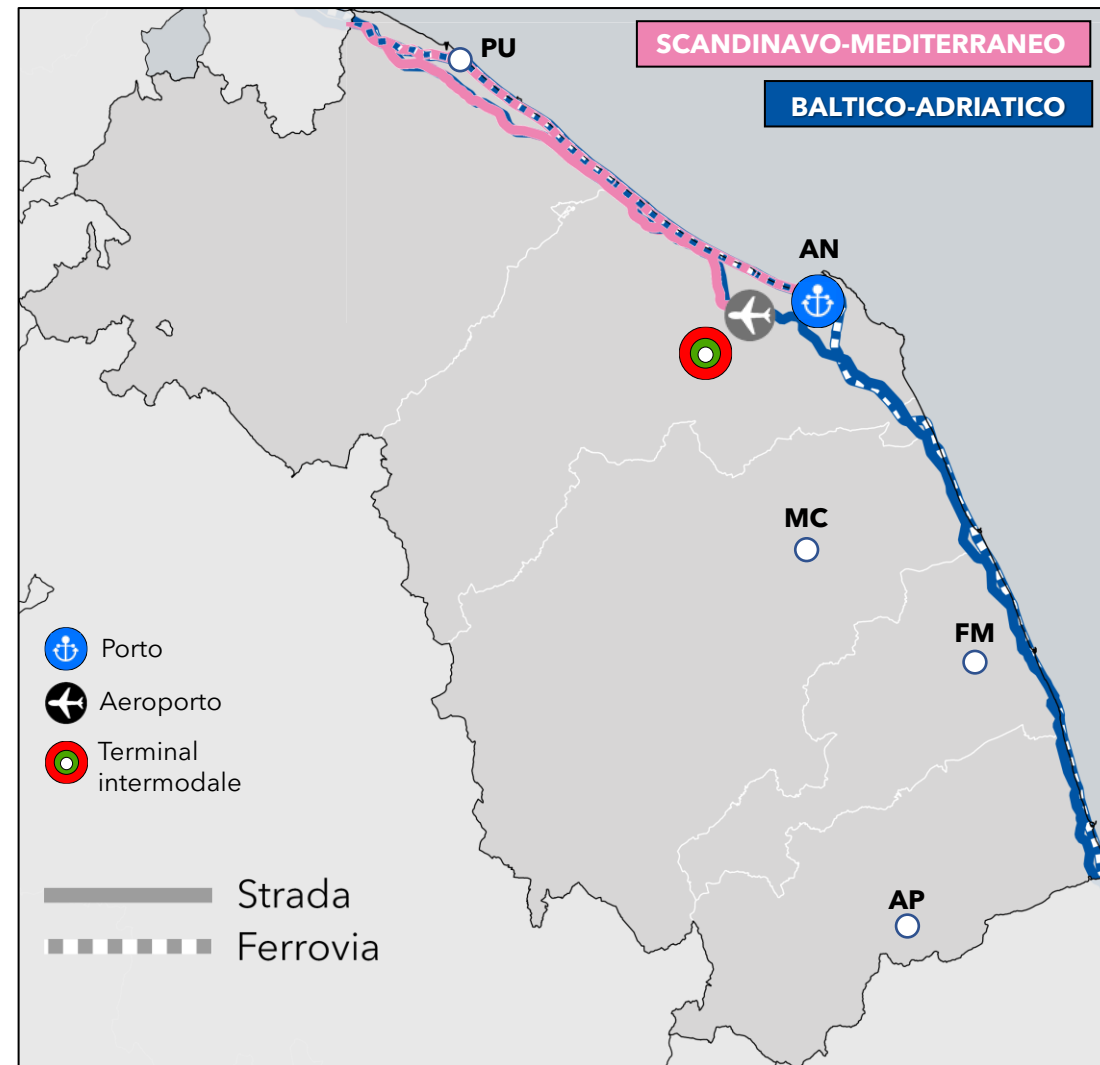
BALTICO-ADRIATICO

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

La mappa illustra la proposta di revisione del regolamento TEN-T (14/12/2021) della Commissione europea, in corso di valutazione, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) 1315/2013.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Nota: in evidenza (a colori) i nodi Core, in tonalità grigia il nodo Comprehensive.



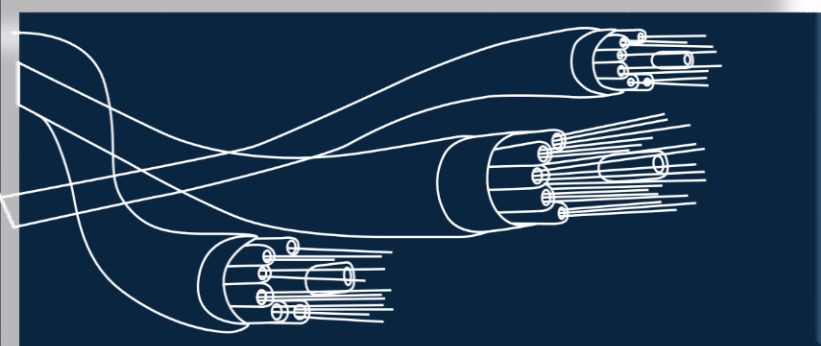
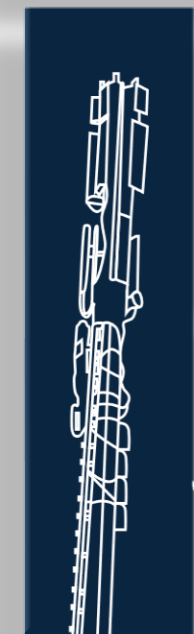
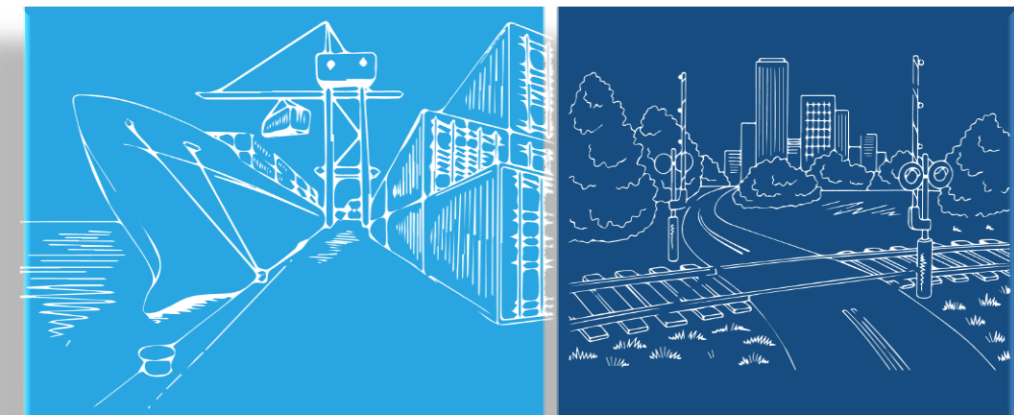
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Il 14/12/2021, nell'ambito del «Efficient and green Mobility package», la CE ha pubblicato la proposta di **revisione del Regolamento TEN-T 1315/2013** (attualmente in discussione presso le Istituzioni Europee), la cui **adozione è prevista entro il 1° semestre 2023**.

La proposta di revisione della Commissione europea risponde alla necessità di adeguare la politica della rete transeuropea dei trasporti ai molteplici cambiamenti intervenuti nel corso degli ultimi 10 anni, quali la crescente domanda di trasporto, le dinamiche geopolitiche (allargamenti dell'UE) e gli sviluppi della politica dei trasporti (liberalizzazione, interoperabilità e innovazione tecnologica).

La principale novità della proposta di revisione è l'**introduzione di un livello di rete intermedio** (che si aggiunge al Core e al Comprehensive, da adeguare rispettivamente entro il 2030 e il 2050) denominato **Extended Core** con orizzonte temporale il 2040, al fine di garantire un approccio graduale verso il 2050. La rete Extended Core comprende alcune sezioni prioritarie della rete Comprehensive. Rispetto al disegno di revisione da approvare, è prevista l'**estensione del Corridoio Baltico-Adriatico fino a Bari** attraverso la **direttrice adriatica** sia ferroviaria (linea convenzionale Ancona-Bari, nel livello Extended Core), sia stradale (Autostrada A14, nel livello Comprehensive).

Attualmente, i **principali gap infrastrutturali del Core Network** in territorio marchigiano, rispetto al target 2030, riguardano il **porto di Ancona** (collegamento stradale, capacità di espansione, fornitura di carburanti puliti) e l'**interporto di Jesi** (sistema ICT, connessione ferroviaria, limitazione della lunghezza dei treni).



Le priorità infrastrutturali delle Marche

Approccio metodologico

Quadro degli interventi nazionali

Macro obiettivi

Selezione delle priorità

Schede di dettaglio

L'approccio metodologico utilizzato per giungere alla selezione delle priorità indifferibili per il territorio regionale delle Marche si è basato sui seguenti step:

- Definizione del **quadro degli interventi programmati a livello nazionale** di interesse per la regione Marche, che mette anche in evidenza lo stato delle opere incompiute sul territorio
- Identificazione e contestualizzazione delle **esigenze del sistema imprenditoriale** emerse a livello territoriale, a partire dal «Masterplan delle infrastrutture stradali» della Regione Marche (aprile 2021, in corso di aggiornamento) e dal «Manifesto delle categorie produttive» (marzo 2022)
- Filtro dell'attenzione su **un numero limitato di opere** su cui il sistema camerale possa fare leva nei tavoli istituzionali attraverso un'**analisi per macro obiettivi di valenza regionale tenendo conto di una «vision regionale»** (le strategie infrastrutturali hanno una valenza almeno regionale e necessitano di una concertazione sovraregionale)
- **Selezione delle priorità infrastrutturali** tenendo in considerazione alcuni criteri oggettivi minimi di priorità (tra i quali, lo scopo e la rilevanza territoriale dell'opera, la possibilità di agire nel breve, medio o lungo periodo, le esigenze di trasporto cui assolverebbe l'opera ed eventuali risvolti di un mancato avanzamento o completamento) a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dal sentiment del territorio
- Focus dell'analisi solo sulle opere con un **alto livello di priorità**, ritenute di **maggior urgenza nel contesto regionale** e per le quali sono state sviluppate delle **schede di dettaglio**, nell'ottica di scegliere strategicamente alcune opere e portarle a termine.

Il quadro degli interventi programmati a livello nazionale rappresenta una fotografia delle **opere di interesse per il territorio marchigiano che beneficiano di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale** e che in quanto tali sono ritenute indispensabili e strategiche per lo sviluppo e la competitività del territorio a prescindere.

Tra le principali fonti consultate per la realizzazione del quadro di sintesi (di seguito riportato sotto forma di tabella) si evidenziano:

- **Sistema SILOS** (sistema informativo delle opere strategiche e prioritarie che nel corso degli anni sono state inserite nei documenti di programmazione, a partire dalla Legge Obiettivo del 2001) curato dall'ufficio studi della Camera dei Deputati e aggiornato annualmente (ultimo aggiornamento al 31/05/2022)
- **Allegato al Documento di Economia e Finanza 2022 «Dieci anni per trasformare l'Italia»**
- **Contratti di Programma** tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (CdP RFI 2022-2026 parte investimenti e CdP Anas 2016-2020)
- **PNRR** - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (approvato il 13 luglio 2021)
- **DPCM Opere Commissariate** (complessivamente, nell'anno 2021*, sono stati adottati 49 decreti del Presidente del Consiglio dei ministri che individuano 102 opere, di cui 4 nelle Marche**, e nominano 39 Commissari straordinari. Nel 2022, con il DPCM dell'11 maggio, si è concluso il commissariamento di ulteriori 15 opere proposte dal MIMS che conclude la fase dei commissariamenti prevista dal decreto legge cosiddetto «Sblocca cantieri»).

* In due fasi concluse formalmente ad aprile 2021 (DPCM 16 aprile 2021) e ad agosto 2021 (DPCM 5 agosto 2021). ** E78 Grosseto-Fano, SS4 Salaria, SS16-Porto Ancona, linea Orte-Falconara.









Oltre a riportare alcune informazioni descrittive dell'intervento (stato progettuale, costo, risorse finanziarie disponibili e anno di fine lavori previsto), nella colonna «nota», della tabella di sintesi, **vengono messi in evidenza 3 aspetti:**

- le opere da «**MONITORARE**», benché il focus del presente documento sia sulle nuove opere, dando per certe quelle già programmate a livello nazionale, è anche vero che alcune di esse necessitano di maggiore attenzione, di una «spinta» ulteriore da parte del territorio (come emerso dalla concertazione con il territorio), perché presentano elementi di criticità (di tipo politico/finanziario/tecnico) e quindi di incertezza sui tempi di realizzazione;
- le opere nel paniere di risorse del «**PNRR**», quindi le opere attenzionate nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, comprese anche le opere del **PNC (Piano Nazionale Complementare)**;
- le opere con «**COMMISSARIO**», contenute nei relativi DPCM precedentemente menzionati, alle quali **ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019**, dal 2021 è stato assegnato un commissario straordinario per accelerarne l'iter progettuale e/o realizzativo.








 OPERE FERROVIARIE	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE (%)	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Raddoppio Orte-Falconara Tratta Foligno-Fabriano	PFTE	1.919	0%	Oltre 2026	RFI	
Orte-Falconara: nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina	PFTE	1.112	70%	2026	RFI	
Orte-Falconara: raddoppio PM228 - Albacina	PFTE	130	100%	2026	RFI	
Collegamento Orte-Falconara con la Linea Adriatica Nodo di Falconara (1a fase) - Variante Falconara	Lavori in corso	174	100%	2023	RFI	
Collegamento Orte-Falconara con la Linea Adriatica Nodo di Falconara (completamento) - Nuova stazione di Montemarciano e potenziamento Interporto Jesi	Progettazione definitiva	66	55%	2026	RFI	
Velocizzazione tratte Orte - Falconara: Tecnologie per la velocizzazione sulle tratte prioritarie	Valutaz. fattibilità alternative progett.	36	100%	2026	RFI	
Velocizzazione AV/AC linea Adriatica	Valutaz. fattibilità alternative progett.	8.700	60%	n.d.	RFI	
Upgrading Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo Porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	PFTE	2.443	33%	2026	RFI	
Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	Lavori in corso	351	100%	2026	RFI	
Linea Fano-Urbino* - Valorizz. turistica ferrovie minori	n.d.	46	2%	n.d.	RFI	
Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina	Lavori in corso	110	100%	2026	RFI	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

* Il 29 dicembre 2020 l'Assemblea Legislativa della Regione Marche ha inserito il ripristino della ferrovia Fano-Urbino, sia a fini turistici che di trasporto pubblico locale, all'interno del DEFR 2021-2023.

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE (%)	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
E78 - Tratto 5 (2 corsie): Galleria della Guinza (Lotto 2) e Guinza-Mercatello Ovest (Lotto 3)	Progettazione esecutiva	90	96%	Oltre 2025	Anas	
E78 - Tratto 5 (2 corsie): Mercatello sul Metauro ovest-Mercatello sul Metauro est (Lotto 4)	Progettazione definitiva	100	4%	Oltre 2025	Anas	
E78 - Tratto 5 (2 corsie): Mercatello sul Metauro est - S. Stefano di Gaifa (Lotti 5-10) - Completamento	PFTE	260	0%	Oltre 2025	Anas	
E78 - Tratto 5: Variante di Urbania (dal km 215 al km 220)	Progettazione definitiva	130	6%	Oltre 2025	Anas	
Bretella di collegamento da San Marco (FM) a svincolo A14 Porto S. Elpidio	PFTE	10	100%	2026	Regione Marche	
Bretella di collegamento tra SS77 e SS16 (Macerata e Fermo)	Studio di fattibilità	24	100%	2026	Regione Marche	
Pedemontana delle Marche Fabriano Est-Sassoferrato	Progettazione definitiva	200	13%	2026	Anas	
Quadrilatero Marche-Umbria- Maxilotto 1 <ul style="list-style-type: none"> • Allaccio SS77-SS16 a Civitanova M. con realizzazione rotatoria e sottopasso ferroviario • Intervalliva di Macerata, tratto Sforzacosta (svincolo SS77) - Pieve e collegamento al capoluogo, tratto Pieve - Mattei • SS77 - Semi svincolo Menotre/Scopoli di collegamento tra la nuova SS77 a 4 corsie e la SS77 storica • Allaccio SS77 - SS3 a Foligno e collegamento con la SS316 • Intervalliva di Tolentino - San Severino Marche 	Progettazione definitiva <i>(ad eccezione della tratta SS77- emi svincolo Menotre/Scopoli in progettazione esecutiva)</i>	264	93%	n.d.	Quadrilatero Marche Umbria / Anas	






Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE (%)	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Quadrilatero Marche-Umbria - Maxilotto 2 <ul style="list-style-type: none"> • ML2-1.1. SS76 Fossato di Vico-Cancelli e Serra San Quirico-Albacina • ML2-2.1. Pedemontana delle Marche - 1° Lotto funzionale Fabriano-Matelica Nord e Bretella SS77-SP209 Km 9+600 • ML2-2.2.a Pedemontana delle Marche - 2° Lotto funzionale Matelica Nord-Castelraimondo Nord Km 8+200 • ML2 - Pedemontana delle Marche - 3° lotto funzionale tratto Castelraimondo Nord Castelraimondo Sud e 4° lotto funzionale Castelraimondo Sud-Innesto SS 77 presso Muccia • ML2 Sub 1.1 - SS76 - Perizia di Variante n. 6 	Lavori in corso	759	100%	2023	Quadrilatero Marche Umbria	
SS16 - Variante di Ancona - Ampl. 4 corsie Falconara-Baraccola - 1° Lotto, Falconara-Torrette (svincoli inclusi)	Lavori in corso	250	100%	2025	Anas	
SS16 - Nuovo collegamento tra la SS 16 e il Porto di Ancona (ultimo miglio stradale porto)	Progettazione definitiva	100	100%	n.d.	Anas	
Itinerario Civitavecchia-Orte-Ravenna-Venezia Riqualficazione E45/SS3 bis Orte-Ravenna	Lavori in corso	1.153	100%	n.d.	Anas	
Ammodernamento SS4 Salaria Interventi di adeguamento e messa in sicurezza	Lavori in corso	55	100%	n.d.	Anas	
Smart Road - SS4 Salaria	PFTE	19	n.d.	n.d.	Anas	
Potenziamento e raddoppio SS4 Salaria Tratto Trisungo-Acquasanta (Lotto 1.1 e Lotto 2)	PFTE (Lotto 2) / Lavori in corso	303	31%	n.d.	Anas	
Adeguamento SS4 in località Mozzano (AP)	Progettazione definitiva	n.d.	n.d.	n.d.	Anas	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE PORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE (%)	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Porto di Ancona Opere a terra: realizzazione di un terminal doganale presso l'area RFI ex scalo Marotti	PFTE	4	0%	n.d.	AdSP del Mare Adriatico Centrale	
Porto di Ancona (ultimo miglio ferroviario) Intervento lungomare nord con i materiali di escavo dei fondali marini per rettifica e velocizzazione linea	Progettazione definitiva	40	100%	n.d.	AdSP del Mare Adriatico Centrale	
Porto di Ancona (ultimo miglio stradale) Nuovo collegamento tra la SS16 e il porto di Ancona (3,3 km, Protocollo di Intesa siglato il 09.02.2017 tra MIT, Regione, Comune, Autorità Portuale, ANAS e RFI)	Progettazione definitiva	100	100%	n.d.	AdSP del Mare Adriatico Centrale	
Porto di Ancona (accessibilità marittima) Demolizione parziale attuale molo nord con regolarizzazione fondali; approfondimento fondali della banchina 26 e delle altre banchine commerciali	PFTE	23	100%	n.d.	AdSP del Mare Adriatico Centrale	
Porto di Ancona (accessibilità marittima) Opere a mare: 2a fase 2° stralcio realizzazione mt. 430 diga foranea di sottoflutto	Progettazione definitiva	40	0%	n.d.	AdSP del Mare Adriatico Centrale	
Porto di Ancona (Resilienza ai cambiamenti climatici) Banchinamento del fronte esterno Molo Clementino	PFTE	22	100%	n.d.	AdSP del Mare Adriatico Centrale	
Porto di S. Benedetto del Tronto (Resilienza ai cambiamenti climatici) Vasca di colmata per sedimenti dragaggi	PFTE	18	100%	n.d.	AdSP del Mare Adriatico Centrale	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE PORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE (%)	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Porto di Pesaro (Resilienza ai cambiamenti climatici) Vasca di colmata per sedimenti dragaggi	PFTE	11	100%	n.d.	AdSP del Mare Adriatico Centrale	
Porto di Ancona (Aumento selettivo capacità portuale) 2a fase opere a mare: lavori di completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti 1° stralcio funzionale	Lavori in corso	37	100%	2024	AdSP del Mare Adriatico Centrale	
Porto di Ancona (Aumento selettivo capacità portuale) 4a fase opere a mare; completamento 2a fase opere a mare; dragaggio del bacino portuale e conferimento sedimenti a tergo della scogliera nord	Progetto di fattibilità	n.d.	n.d.	n.d.	AdSP del Mare Adriatico Centrale	
Porto di Ancona (Attività industriali nel porto) Realizzazione nuovo piazzale in ampliamento a quelli esistenti, realizzazione nuova banchina di allestimento, allungamento del bacino di carenaggio	PFTE	40	100%	n.d.	AdSP del Mare Adriatico Centrale	
Porto di Ancona (Cold ironing) Sistema cold ironing per le navi traghetto ormeggiate nel porto storico di Ancona	PFTE	7	100%	n.d.	AdSP del Mare Adriatico Centrale	
Porti di Pesaro e S. Benedetto del Tronto (Cold ironing) Elettificazione delle banchine	PFTE	1	100%	n.d.	AdSP del Mare Adriatico Centrale	
 OPERE HUB INTERPORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE (%)	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Hub interportuale di Jesi Infrastrutture di allaccio - II° e III° lotto	Progettazione definitiva	n.d.	n.d.	n.d.	Società Interporto Jesi	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Le difficoltà oggettive di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e dal territorio verso destinazioni nazionali e internazionali, la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci, limitano fortemente le potenzialità di una regione che vanta numerose risorse, industriali e turistiche, nel relazionarsi con il resto dell'Italia e l'Europa.

In stretta sinergia con l'operato della **Regione Marche**, il sistema camerale marchigiano ritiene prioritario **superare l'isolamento del territorio regionale** intervenendo con la massima urgenza sul piano infrastrutturale, attraverso soluzioni progettuali pragmatiche, finanziariamente sostenibili e realizzabili in tempi ragionevoli, che accelerino il processo di modernizzazione delle reti infrastrutturali e favoriscano l'attrazione di investimenti, l'insediamento di nuove imprese e allo stesso tempo arrestino il fenomeno dello spopolamento e l'impoverimento del tessuto economico. L'obiettivo primario è quello di **favorire l'integrazione** del territorio regionale **nel contesto italiano ed europeo** efficientando i collegamenti tra la costa e l'entroterra e tra il nord e il sud della regione.

In quest'ottica, il territorio marchigiano si caratterizza per la presenza di **numerose opere incompiute**, è quanto mai fondamentale scegliere strategicamente poche opere su cui concentrare l'attenzione con l'obiettivo di portarle a termine, nella ricerca della complementarità e della concertazione interregionale.

Sono stati individuati **3 MACRO OBIETTIVI REGIONALI** che il sistema imprenditoriale marchigiano ritiene fondamentali per la competitività del territorio:

MO1. COMPLETAMENTO DELLO SCHEMA VIARIO A «MAGLIA» (rimettere in moto l'economia delle aree interne)

1a. Assi longitudinali (A14, Pedemontana)

1b. Assi trasversali (E78 Fano-Grosseto, SS4 Salaria) e intervallive (Mezzina, Val Potenza)

MO2. POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI FERROVIARIE (in ottica di riequilibrio modale, crescita sostenibile dell'economia regionale, integrazione nella «metropolitana d'Italia», mobilità sostenibile attraverso un maggiore utilizzo del treno)

2a. Assi longitudinali (linea Adriatica)

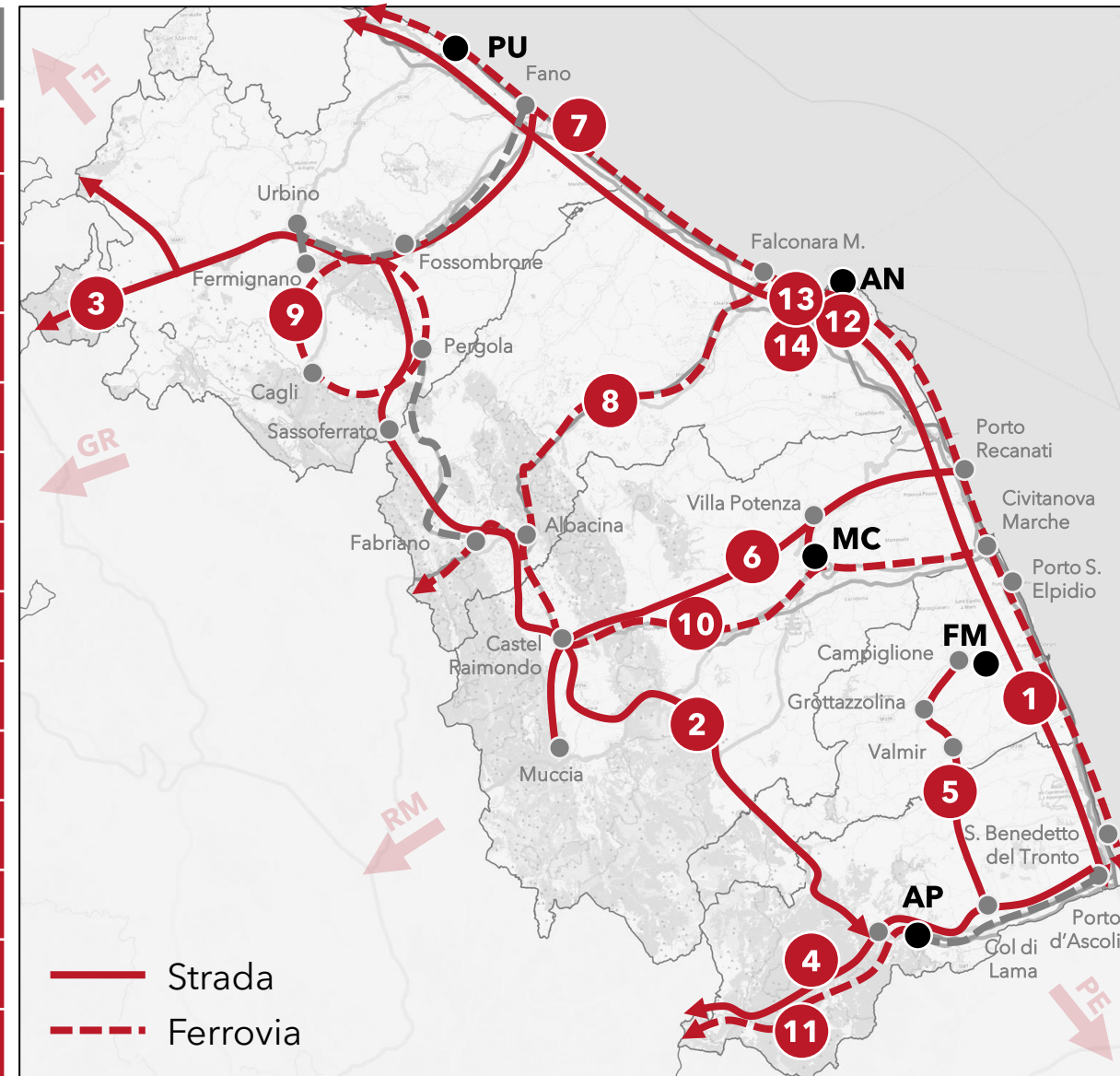
2b. Assi trasversali (Orte-Falconara, Chiusura anello ferroviario, Metropolitana Civitanova Marche-Albacina, Ferrovia dei due Mari)

MO3. VALORIZZAZIONE DELLA PIASTRA LOGISTICA DELLE MARCHE (integrazione porto/interporto/aeroporto come unica infrastruttura)

3a. Accessibilità ai 3 nodi

Sono state selezionate **14 Priorità nelle Marche** che rispondono ai 3 macro obiettivi precedentemente evidenziati.

MO	Intervento	N° rif. mappa
1a	 Autostrada A14 (terza corsia)	1
1a	 Pedemontana delle Marche (completamento)	2
1b	 E78 Fano-Grosseto (completamento)	3
1b	 SS4 Salaria (potenziamento)	4
1b	 Strada Mezzina (potenziamento)	5
1b	 Val Potenza (collegamento stradale)	6
2a	 Linea Adriatica (velocizzazione AV/AC)	7
2a	 Linea Orte-Falconara (potenziamento e raddoppio)	8
2b	 Chiusura anello ferroviario (Fabriano-Urbino)	9
2b	 Metropolitana di superficie Civitanova M.-Albacina	10
2b	 Ferrovia dei Due Mari (completamento)	11
3	 Porto di Ancona (ultimo miglio/SS16)	12
3	 Aeroporto di Ancona (potenziamento)	13
3	 Interporto di Jesi (intermodalità)	14



Nota: la numerazione da 1 a 14 ha l'unico scopo di relazionare la tabella con la mappa, non rappresenta una graduatoria.

N° 1

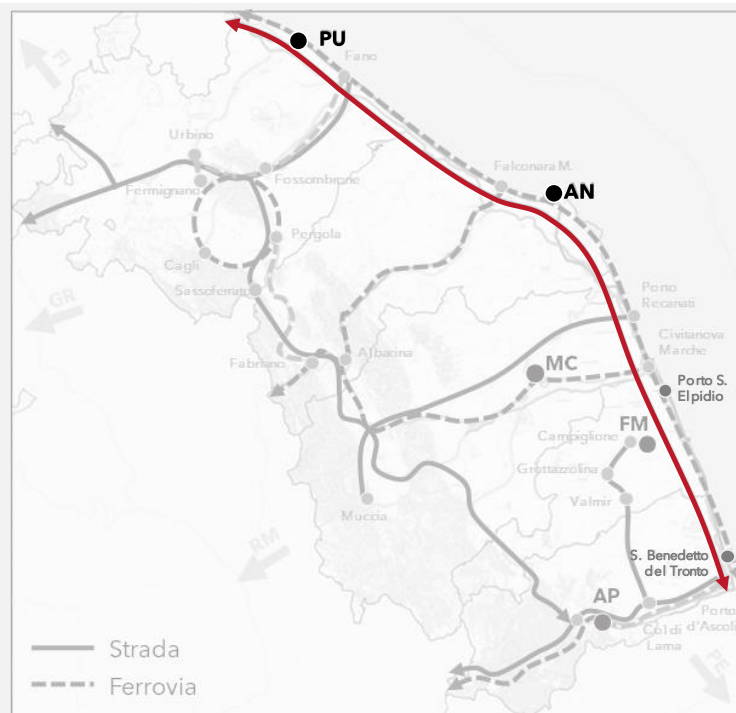


Opera
AUTOSTRADA A14
(TERZA CORSIA)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 1a
COMPLETAMENTO DELLO SCHEMA
VIARIO A «MAGLIA»



Fonte immagine:
elaborazione
Uniontrasporti

Descrizione

L'ampliamento a 3 corsie del tratto Rimini Nord-Porto Sant'Elpidio è stato ultimato, mentre il ritardo dei lavori verso sud è dovuto alla contrarietà di alcuni Comuni, in particolare Fermo e Porto San Giorgio, che avendo espresso parere negativo sull'intervento autostradale, hanno di fatto ritardato l'intero iter del Lotto 7 anche a scapito dei Comuni concordi. Pertanto, l'urgenza è quella di superare tale ritardo al più presto per consentire di affrontare la fase del completamento degli interventi autostradali:

- **Tratto Porto Sant'Elpidio-Pedaso** (progettazione definitiva)
Intervento più facilmente realizzabile: parere favorevole Consiglio dei Ministri e Commissione Parlamentare per le questioni regionali, Regione, Provincia e gran parte dei Comuni interessati. Il progetto è allo stadio definitivo e ha anche già superato la VIA (Ministero Ambiente)
- **Tratto Pedaso-San Benedetto del Tronto** (progettazione preliminare)
Sono in corso di valutazione 3 ipotesi di tracciato: allargamento sede attuale; tracciato attuale da destinare ad una sola direzione di percorrenza e realizzazione di tre corsie nel senso di marcia opposto in sede arretrata; arretramento dell'A14 all'interno di una fascia di 5 km e utilizzo dell'attuale tracciato A14, declassandola a strada ad alta percorrenza, come variante della SS16 Adriatica mediante l'introduzione di alcuni nuovi svincoli (studio di pre-fattibilità ambientale e progettazione preliminare già redatti dalla Regione Marche).

Costo	n.d.	Mio €
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Finanziarie/Tecniche	
Doc. programmazione		
Note		

Benefici

L'obiettivo è quello di restituire all'autostrada la sua principale funzione di collegamento di lunga percorrenza, liberandola dal traffico locale.

Azioni

Il «caso» del sequestro dei viadotti ha messo in luce la criticità del tratto: code chilometriche, disagi per gli automobilisti, viabilità alternativa in tilt, ripercussioni per il turismo e per i settori produttivi.

La Regione Marche ha chiesto al MIMS l'inserimento della progettazione preliminare, del tratto Pedaso-San Benedetto del Tronto, nel Piano economico-finanziario MIMS-ASPI.

N° 2

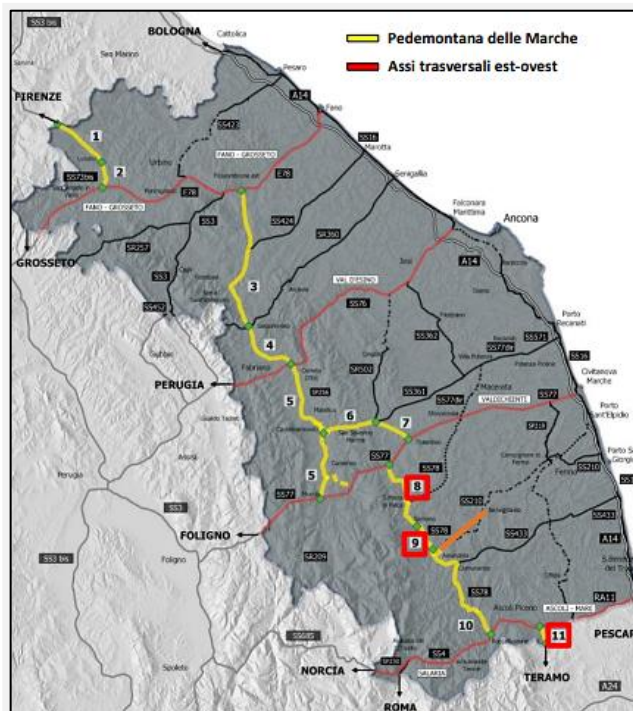


Opera
PEDEMONTANA DELLE MARCHE
(COMPLETAMENTO)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO/
PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 1a
COMPLETAMENTO DELLO SCHEMA
VIARIO A «MAGLIA»



Fonte immagine:
«Masterplan delle
Infrastrutture Stradali»,
Regione Marche, D.G.R.
481 del 19/04/2021

Descrizione

La strada Pedemontana costituisce il principale collegamento longitudinale delle aree più interne e si articola in tratti funzionali che possono avere caratteristiche e funzioni diverse a seconda delle zone attraversate. Le caratteristiche geometriche sono del **tipo C** (una carreggiata, due corsie), ma in alcuni tratti (Fabrianese) si può prevedere la progettazione adeguata ad un futuro potenziamento al tipo B. L'opera collega longitudinalmente le aree montane delle Marche, i singoli tratti collegano fra loro i principali assi trasversali est-ovest. Il progetto è diviso in **11 lotti**, di cui alcuni in corso di realizzazione (Lotti 1, 2, parte del 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9), alcuni in progettazione (Lotti 10,11, parte del 3), del valore complessivo di circa **1,5 miliardi di euro** (di cui finanziati circa 236 Mio €):

- **Lotto 1** (interregionale Emilia-Romagna - Marche): Carpegna - Lunano (75 Mio €)
- **Lotto 2**: Lunano - Sant'Angelo in Vado (20 Mio €)
- **Lotto 3**: Colleg. SS76-E78: Fossombrone - Sassoferrato (462 Mio €)
- **Lotto 4**: Colleg. SS76-E78: Sassoferrato - Fabriano (200 Mio € di cui 25 da FSC 21-27)
- **Lotto 5 (Quadrilatero)**: Fabriano-Muccia (117 Mio €, finanziati, per la tratta Matelica Nord-Muccia, con termine previsto nel 2023, il 23/11/2021 inaugurato il 1° stralcio funzionale Fabriano-Matelica Nord)
- **Lotto 6**: S. Severino Marche - Castelraimondo (60 Mio €)
- **Lotto 7**: Tolentino - San Severino (134 Mio € di cui 34 finanziati)
- **Lotto 8**: Caldarola/Belforte del Chienti - Sarnano (120 Mio € di cui 36 da PNC)
- **Lotto 9**: Sarnano - Amandola (80 Mio € di cui 24 da PNC)
- **Lotto 10**: Amandola - Comunanza - Roccafluvione (110 Mio €)
- **Lotto 11**: Collegamento R.A.11 Ascoli-Mare con SS81 «Ascoli-Teramo» (30 Mio €, finanziata la progettazione per 6 Mio € con PNC).

Benefici

Rilancio imprenditoriale delle aree interessate, che, dopo gli eventi sismici del 2016, potranno acquisire la centralità necessaria.

Azioni

La Regione Marche ha chiesto al MIMS l'inserimento di alcuni tratti nel CdP MIMS-ANAS 2021-2025 (Lotti 2, parte del 3, 4 e 7). Necessario completamento anche per stralci.

Costo	1.540 Mio €
Copertura	15 %
Fine lavori	2023 Lotto 5
Criticità	Finanziarie
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-2020
Note	

N° 3

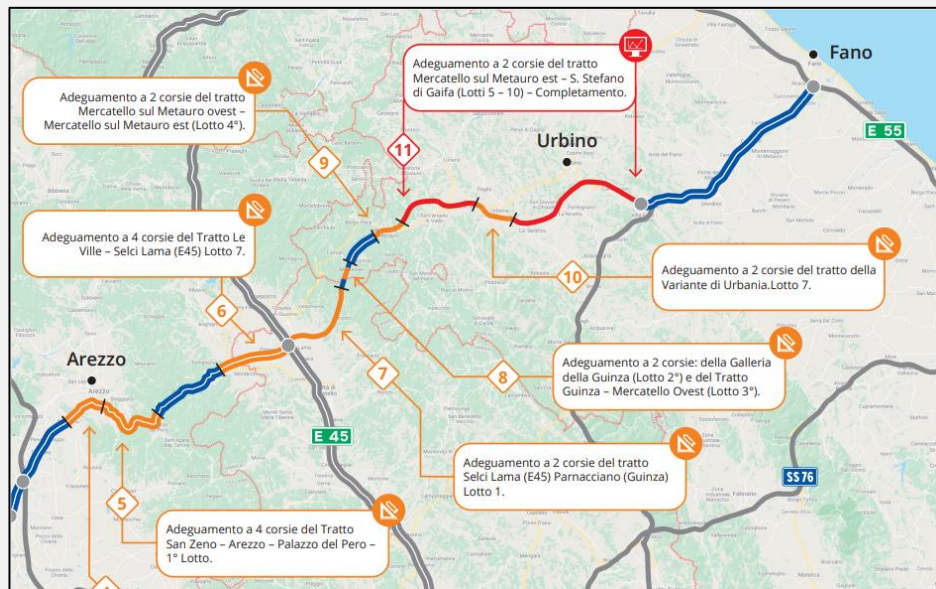


Opera
E78 FANO-GROSSETO
(COMPLETAMENTO)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 1b
COMPLETAMENTO DELLO SCHEMA
VIARIO A «MAGLIA»



Fonte immagine: Anas

Costo	580	Mio €
Copertura	17	%
Fine lavori	Oltre 2025	
Criticità	Finanziarie/Tecniche	
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-2020	
Note	Commissario Massimo Simonini.	

Descrizione

L'itinerario E78 «Grosseto-Fano» costituisce uno dei più importanti collegamenti trasversali tra i corridoi longitudinali tirrenico e adriatico. Il tracciato, che riguarda complessivamente 268 km (di cui il 65% in Toscana, il 30% nelle Marche e il 5% in Umbria), ha origine sulla Via Aurelia, all'altezza di Grosseto, e trova conclusione sull'autostrada Adriatica A14, in corrispondenza del casello di Fano (PU), nelle Marche. Allo stato attuale il progetto prevede 215 km a 4 corsie e **53 km, in territorio marchigiano, a 2 corsie** (compresa la Galleria della Guinza). Il piano riguarda il completamento dei tratti mancanti (97 km), attraverso 11 interventi, di cui 4 ricadono nel territorio marchigiano e rientrano nel «**Tratto 5 Selci Lama (E45)-S. Stefano di Gaifa**»:

- Galleria della Guinza (Lotto 2) e Guinza-Mercatello Ovest (Lotto 3)
- Mercatello sul Metauro ovest-Mercatello sul Metauro est (Lotto 4)
- Mercatello sul Metauro est - S. Stefano di Gaifa (Lotti 5-10) - Completamento
- Variante di Urbina (dal km 215 al km 220)

Benefici

L'opera rappresenta la chiusura a nord della rete della grande viabilità marchigiana ed unitamente alla cosiddetta «bretella di Urbino», in esercizio, consente anche il collegamento veloce tra due dei maggiori centri della provincia pesarese e la rete nazionale.

Azioni

La Regione Marche ha richiesto al MIMS l'inserimento nel CdP MIMS-ANAS 2021-25 l'adeguamento a **4 corsie** di tutto il tracciato, prevedendo un importo di 962 Mio € (cabina di regia con Marche-Umbria-Toscana per velocizzare la realizzazione dell'opera). Un lotto di raccordo con la bretella di Urbino dovrebbe essere inserito nella programmazione Anas, nel caso in cui la progettazione del tratto mancante umbro ritardasse per troppo tempo l'operazione di Project Financing.



N° 4

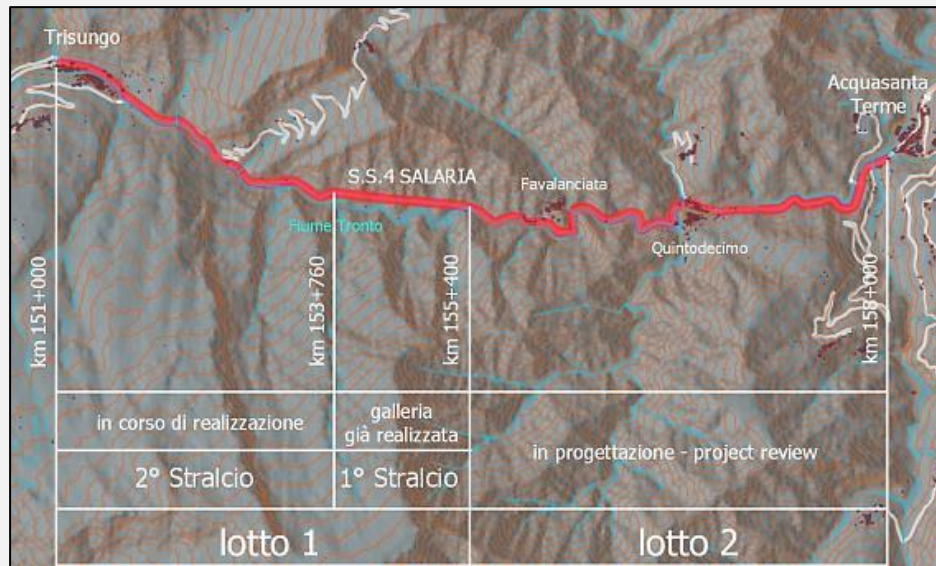


Opera
SS4 SALARIA
(POTENZIAMENTO)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO /
PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 1b
COMPLETAMENTO DELLO SCHEMA
VIARIO A «MAGLIA»



Fonte immagine: «Masterplan delle Infrastrutture Stradali», Regione Marche, D.G.R. 481 del 19/04/2021

Costo	303	Mio €
Copertura	31	% (1° lotto)
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Finanziarie	
Doc. programmazione		
Note	Commissario Fulvio Soccodato.	

Descrizione

La Strada Statale 4 «Salaria» è un **importante collegamento trasversale dell'Italia centrale**, che unisce Roma ad Ascoli Piceno, con un percorso di circa 170 km (90% Lazio e 10% Marche) in gestione Anas. Rappresenta, inoltre, l'asse stradale più importante di accessibilità e mobilità interna dei territori dell'Italia centrale colpiti dagli eventi sismici del 2016. La tratta marchigiana della SS4 (circa 63 km), rappresenta la chiusura a sud della rete marchigiana della «grande viabilità» con la funzione di collegamento regionale e, in misura minore, interregionale. È stata realizzata per 26,2 km a quattro corsie, nel tratto a maggiore densità di traffico (Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli), mentre nel rimanente tratto è stata adeguata quasi completamente ad una carreggiata per complessivi 36,6 km.

Il tratto mancante (7 km) riguarda l'**adeguamento del tratto tra l'abitato di Trisungo (AP) ed Acquasanta (AP)** ed è diviso in **2 lotti**:

- **Lotto 1**: in corso di realizzazione il 2° stralcio (con termine lavori prevista nel 2023), tratta Trisungo-Galleria Valgarizia, con un costo di 93,2 Mio €, mentre è già stato realizzato il 2° stralcio (Galleria Valgarizia)
- **Lotto 2**: in PTFE (progettazione di fattibilità tecnica economica), diviso in 1° stralcio di 2,9 km (dall'uscita della galleria Valgarizia allo svincolo tra Quintodecimo e Acquasanta Terme) con un costo di 146,2 Mio € e 2° stralcio di 1 km (tra la fine del primo stralcio e la loc. Santa Maria di Acquasanta Terme) con un costo di 64 Mio €.

Benefici

Gli interventi rientrano in un piano di potenziamento e riqualificazione.

Azioni

La Regione Marche ha chiesto al MIMS l'inserimento nel CdP MIMS-ANAS 2021-2025 del finanziamento del 2° lotto.

N° 5



Opera
STRADA MEZZINA
(POTENZIAMENTO)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
**PROGETTAZIONE/
LAVORI IN CORSO**

Macro obiettivo 1b
COMPLETAMENTO DELLO SCHEMA
VIARIO A «MAGLIA»



Fonte immagine:
elaborazione
Uniontrasporti

Descrizione

Il progetto della strada Mezzina è un asse strategico, che si attende da anni, di collegamento tra i territori provinciali di Fermo e Ascoli Piceno e in prospettiva anche con le province di Macerata e Ancona. La Provincia di Ascoli Piceno ha redatto il progetto preliminare per l'intero tracciato, da Castel di Lama a Fermo, e la Regione Marche ne sta finanziando la realizzazione su alcuni importanti tratti.

L'intervalliva Mezzina collega le due province mediante i seguenti interventi principali:

- adeguamento di alcuni tratti esistenti;
- realizzazione di un nuovo tracciato (extra urbana secondaria con 4 corsie) di circa 27 km da Campiglione a Valmir, in provincia di Fermo, passando per Grottazzolina;
- realizzazione di un secondo tratto di strada dallo svincolo dell'Ascoli-Mare (RA11) fino a Garrufo (provincia di Teramo).

Il nuovo tracciato complessivo interseca varie strade provinciali che collegano la costa con l'entroterra (quali SP157, SP112, SP238, SP92) migliorando anche il collegamento medio-collinare fra le due province. Lungo il tracciato sono previsti circa 3,5 km di viadotti e 4,2 km di gallerie.

Benefici

Migliorare l'accessibilità delle aree interne della regione.

Azioni

Necessario avviare il completamento anche per stralci.

Costo	n.d.	Mio €
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Finanziarie/Tecniche/Politiche	
Doc. programmazione		
Note		

N° 6

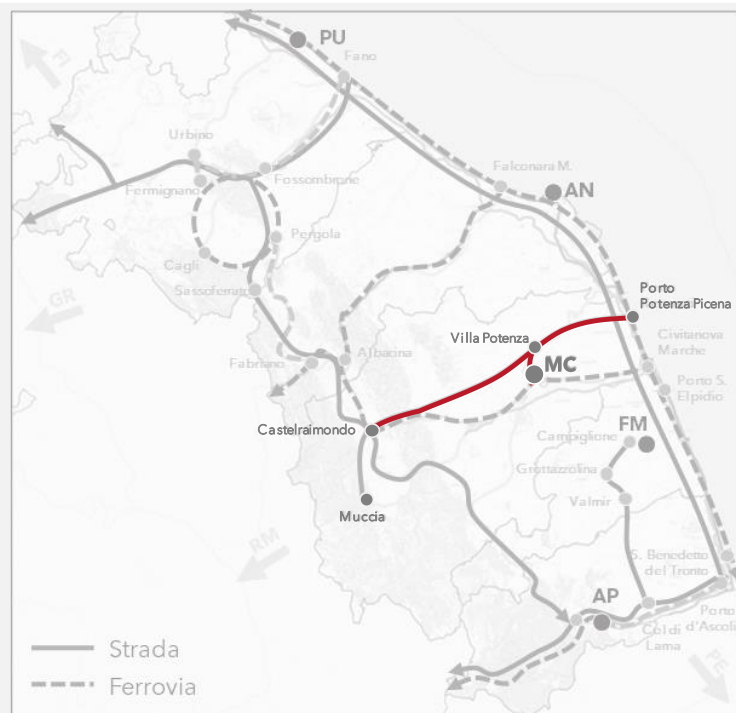


Opera
VAL POTENZA
(COLLEGAMENTO STRADALE)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 1b
COMPLETAMENTO DELLO SCHEMA
VIARIO A «MAGLIA»



Fonte immagine:
elaborazione
Uniontrasporti

Costo	n.d.	Mio €
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Finanziarie/Tecniche	
Doc. programmazione		
Note		

Descrizione

L'accessibilità della Valle del Potenza, nel maceratese, area centrale della regione, presenta una **situazione emergenziale** dal punto di vista della viabilità, a fronte della valenza produttiva manifatturiera che essa rappresenta (un tessuto socio economico molto importante che crea il PIL della regione).

Il progetto prevede:

- nuovo **casello autostradale** sulla **A14** a **Potenza Picena** (10 Mio €, PFTE e ACB a cura di ASpl), a cui collegare una serie di interventi di miglioramento delle arterie che confluiscono sul casello, e **nuova rotonda SS16-SP571** a Porto Recanati
- nuova **bretella stradale** di collegamento **Villa Potenza - A14**
- nuovo **collegamento Villa Potenza-Macerata** (26 Mio €, Studio fattibilità in corso, progettazione finanziata con fondi regionali pari a 0,47 Mio €) tra la SS77 Val di Chienti e la SS/SR361, classificato come C1
- nuovo tracciato e/o ammodernamento e ampliamento del **tratto Villa Potenza - Castel Raimondo** (SS361) fino all'intersezione con il Lotto 5 della Pedemontana/Quadrilatero, Fabriano-Muccia (in corso di realizzazione con ultimazione prevista nel 2023).

Benefici

Opere strategiche per il miglioramento della fruibilità dei servizi di una vasta area della provincia di Macerata e per l'incremento degli standard di sicurezza di alcune delle strade provinciali a più alto rischio di incidenti (SP571 e SS361) nonché di grande sostegno ad un tessuto produttivo di alto valore industriale ed economico.

Azioni

Uno studio di approfondimento del sistema camerale potrebbe rafforzare le richieste e gli investimenti della Regione Marche nel dare una risposta, attesa da troppo tempo, al sistema industriale (unire le forze per cercare di rimuovere quegli ostacoli che ad oggi impedirebbero l'intervento). Utilizzare il casello autostradale come leva per poi poter implementare una serie di altri interventi sui quali la Regione sta già lavorando.

N° 7

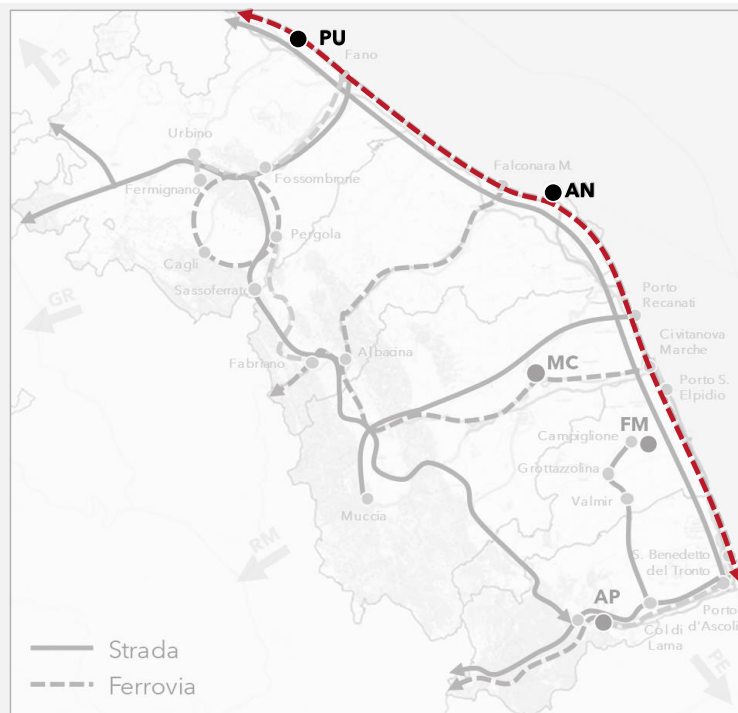


Opera
LINEA ADRIATICA
(VELOCIZZAZIONE AV/AC)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
VALUTAZ. FATTIBILITÀ
ALTERNATIVE PROGET.

Macro obiettivo 2a
POTENZIAMENTO DELLE
CONNESSIONI FERROVIARE



Fonte immagine:
elaborazione
Uniontrasporti

Descrizione

La linea Bologna-Lecce (Direttrice Adriatica), che collega il sistema dei porti meridionali (Brindisi, Taranto, Gioia Tauro) con il nord Italia e il centro Europa, sarà parte integrante dei **corridoi merci di interesse europeo** una volta approvata la proposta di revisione del Regolamento TEN-T 1315/2013 (attualmente in discussione presso le Istituzioni Europee), la cui adozione è prevista entro il 1° semestre 2023, che prevede l'estensione del Corridoio **Baltico-Adriatico** fino a Bari.

In questa prospettiva, sono previsti degli interventi su tutta la direttrice, in termini di velocizzazione e di adeguamento della sagoma.

Il dibattito sull'adeguamento AV/AC della linea, al fine di **adeguarsi ai crescenti volumi di traffico**, insiste sia sulla fattibilità dell'arretramento della linea sia sulla necessità urgente di upgrading tecnologico della linea esistente, dato che l'infrastruttura va potenziata tenendo presente l'impatto su un territorio densamente urbanizzato e ad elevata vocazione turistica.

Benefici

Gli interventi in essere sulla dorsale adriatica miglioreranno i **traffici passeggeri e merci**, arrivando a far guadagnare circa 30 min sulla Bologna-Lecce, aumentando la velocità dei treni fino a 200 km/h e incrementando la capacità dei volumi in transito.

Azioni

Richiesta di inserimento della progettazione dell'Alta Velocità. Le opere sarebbero molto ingenti anche solo per il tratto marchigiano perché si dovrebbe arretrare la linea (dato che la fascia costiera è fortemente antropizzata) e quindi di complessa realizzazione. Fondamentale il confronto con i rappresentanti dei territori per arrivare a **sostenere una posizione condivisa** che porti ad assumere la migliore soluzione possibile per il territorio.

Costo	8.700	Mio €
Copertura	60	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Tecniche/Finanziarie/Politiche	
Doc. programmazione		
Note		

N° 8

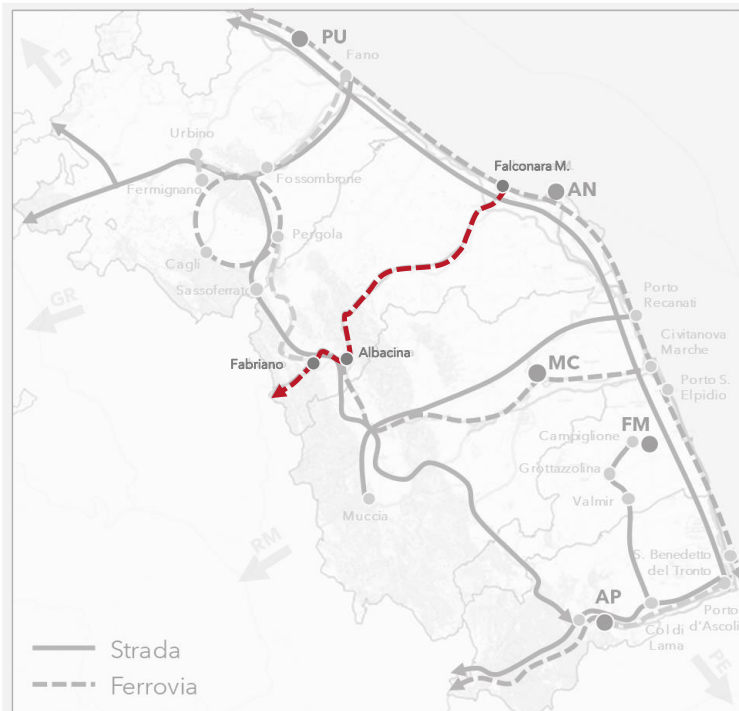


Opera
LINEA ORTE-FALCONARA
(POTENZIAMENTO E RADDOPPIO)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
**LAVORI IN CORSO/
PROGETTAZIONE**

Macro obiettivo 2a
**POTENZIAMENTO DELLE
CONNESSIONI FERROVIARE**



Fonte immagine:
elaborazione
Uniontrasporti

Descrizione

La linea trasversale appenninica Orte-Falconara, della lunghezza complessiva di 204 km, costituisce l'asse portante del sistema ferroviario umbro-marchigiano ed assicura il collegamento tra la dorsale Milano-Roma e la linea Adriatica Bologna-Lecce. La linea, interamente elettrificata, e dotata di CTC, è prevalentemente a semplice binario. Ad oggi sono stati attivati i seguenti tratti a doppio binario: Orte-Terni (29 km), Campello-Foligno (15,4 km) e Montecarotto-Jesi-Falconara (26 km), per un totale di 70,4 km, pari a circa il 35% della lunghezza complessiva. Il progetto si articola nei seguenti interventi in territorio marchigiano:

- Raddoppio Foligno - Fabriano (1.919 Mio €, 0% finanziati) - *Oltre 2026*;
- Raddoppio PM 228-Castelplanio con by pass Albacina (1.112 Mio €, 70% finanziati);
- Raddoppio PM 228 - Albacina (130 Mio €, 100% finanziati);
- Nodo di Falconara 1a fase - Variante Falconara (174 Mio €, 100% finanziati);
- Nodo di Falconara completamento (66 Mio €, 55% finanziati);
- Tecnologie per la velocizzazione sulle tratte prioritarie (36 Mio €, 100% finanziati).

Benefici di

Il progetto è di vitale importanza per l'ottimizzazione dei servizi interregionali: rappresenta l'opportunità per le regioni del centro Italia di **rafforzare il collegamento trasversale, merci e passeggeri, tra i versanti Adriatico e Tirrenico**. Attraverso l'aumento della capacità di trasporto, la riduzione dei tempi di percorrenza (39 min in meno da Ancona a Roma) e l'eliminazione delle interferenze con la viabilità stradale, sarà consentito il rafforzamento dell'offerta ferroviaria e quindi di una valida alternativa al trasporto su gomma, con i conseguenti benefici sia per l'utente finale che per l'ambiente.

Azioni

Monitorare l'iter di realizzazione, anche in ottica di scenario che include la chiusura dell'anello ferroviario a nord (con un ruolo cruciale del nodo di Fabriano).

Costo	3.437	Mio €
Copertura	33	%
Fine lavori	Entro 2026 (1a fase)	
Criticità		
Doc. programmazione		
Note	Commissario Vincenzo Macello, risorse PNRR	

N° 9

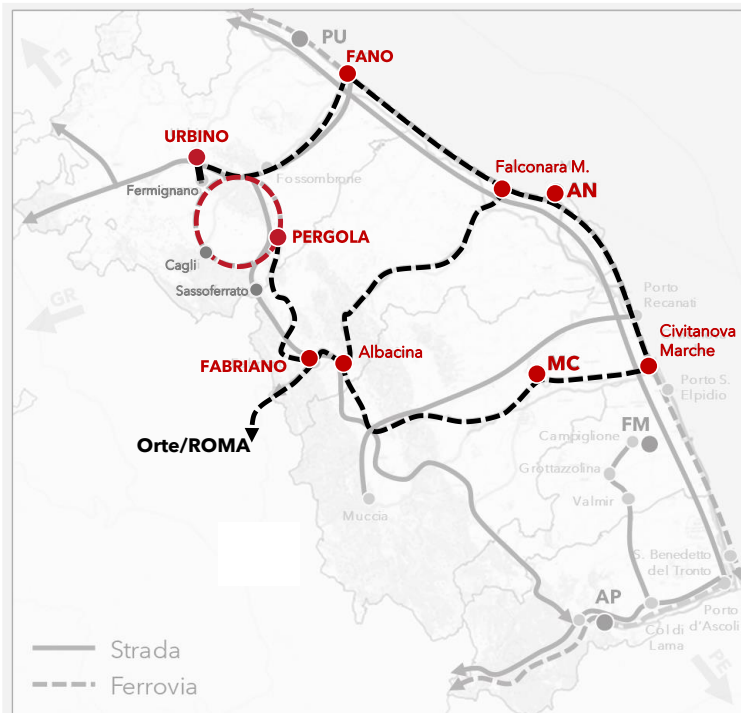


Opera
CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO
(FABRIANO-PERGOLA-URBINO)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
STUDIO DI
FATTIBILITÀ

Macro obiettivo 2b
POTENZIAMENTO DELLE
CONNESSIONI FERROVIARE



Fonte immagine:
elaborazione
Uniontrasporti

Descrizione

La linea «Fabriano-Pergola», primo tratto della Subappennina Italica, è stata riattivata a settembre 2021, al momento solo per fini turistici. Per la tratta Fano-Urbino (attualmente dismessa) è in corso di elaborazione uno studio di fattibilità da parte del MIMS e di RFI, finanziato nel 2019 dal Governo con 1 milione di euro. Per **chiudere l'anello a nord** sono in corso iniziative concrete per **collegare Fabriano a Urbino e Fano** con oggetto la tratta Pergola-Cagli-Fermignano-Urbino (smantellata nel tratto Pergola-Fermignano nel 1971).

Benefici

Rendere agevole, veloce e sostenibile il trasporto interno alla regione e verso Roma anche in ottica di shift modale in linea con gli obiettivi dell'Unione europea. La chiusura dell'anello ferroviario consentirebbe di ridare una dimensione quasi circolare o comunque di continuità al sistema e ai collegamenti su rotaia che da **Fabriano** ripartono verso Albacina/Macerata (linea oggetto di investimenti per l'elettificazione) e che potenzialmente si possono collegare anche con il resto delle Marche, quindi consentirebbe di **collegare i comuni della costa con i territori interni**. Collegherebbe **Urbino patrimonio dell'umanità** con le altre università delle Marche ma soprattutto con la **Orte-Falconara** (attualmente oggetto di interventi di raddoppio e velocizzazione, entro il 2026, con i fondi del PNRR) e, attraverso il **nodo di Fano**, con la **linea Adriatica**, quindi col sistema ferroviario regionale e nazionale. La linea interna, completata, potrebbe quindi assumere un ruolo quasi **complementare rispetto alla linea costiera** (già interessata da importanti volumi di traffico, passeggeri e merci).

Azioni

Regione Marche, con Delibera di Giunta 1570 del 13/12/2021, ha assegnato 350.000 € a RFI per lo studio di fattibilità per il completamento dell'anello ferroviario e per la soluzione delle interferenze presenti sulle tratte da riattivare. Da considerare anche il miglioramento dei collegamenti ferroviari minori per una maggiore integrazione delle province di Ascoli Piceno, Fermo e Macerata. Studio di approfondimento da parte del sistema camerale.

Costo	n.d.	Mio €
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Tecniche/Finanziarie	
Doc. programmazione		
Note		

N° 10



Opera
METROPOLITANA DI SUPERFICIE
CIVITANOVA MARCHE-ALBACINA

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 2b
POTENZIAMENTO DELLE
CONNESSIONI FERROVIARE



Fonte immagine:
 elaborazione
 Uniontrasporti

Descrizione

Il progetto di elettrificazione della linea Civitanova Marche-Macerata-Albacina (prevista entro il 2026, anche grazie alle risorse del PNRR) ha l'obiettivo di riorganizzare e potenziare il traffico ferroviario regionale. È prevista anche l'eliminazione dei passaggi a livello e l'installazione del Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT), interventi che consentiranno di incrementare la velocità di percorrenza lungo il tracciato. Sono in programma lavori per rendere più accessibili le stazioni, con l'innalzamento a 55 cm dei marciapiedi (standard europeo per i servizi ferroviari metropolitani) e la realizzazione di nuovi sottopassi di collegamento ai binari. Inoltre, la fermata di Urbisaglia (tra Macerata e Tolentino) verrà trasformata in una nuova stazione a 2 binari, come nuovo punto di incrocio al fine di aumentare la capacità della linea. Il progetto della metropolitana di superficie Civitanova Marche-Albacina, rappresenta un **nuovo modello territoriale di mobilità sostenibile su area vasta**. Accanto all'elettrificazione della tratta ferroviaria, prevede l'utilizzo dei convogli ferroviari come metropolitana di superficie, istituendo nuove fermate lungo il percorso.

Benefici

Principali benefici in termini di: **accessibilità** (servizio cadenzato con materiale elettrico, già previsto in accordo quadro, sui collegamenti Ancona-Macerata e Ancona-Fabriano); **regolarità; velocità**. Inoltre, si prevede di agganciare alcuni cluster progettuali, legati al rapporto della ferrovia con il territorio (rigenerazione vecchie stazioni in vetrine prodotti tipici e valorizzazione beni culturali; scambio ferro-gomma-bici; ecc.). L'opera si inserisce in uno scenario più ampio che include la chiusura dell'anello ferroviario a nord (con un ruolo cruciale del nodo di Fabriano).

Azioni

Strategia territoriale basata sulla mobilità sostenibile, la circolarità, l'integrazione tra cultura e turismo.Cogliere un'importante opportunità per la mobilità regionale su ferro, migliorano la qualità del servizio e gettano le basi per lo sviluppo dei servizi stessi anche in un'ottica di integrazione modale ed accessibilità delle stazioni.

Costo	n.d.	Mio €
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	Oltre 2024	
Criticità		
Doc. programmazione		
Note		

N° 11

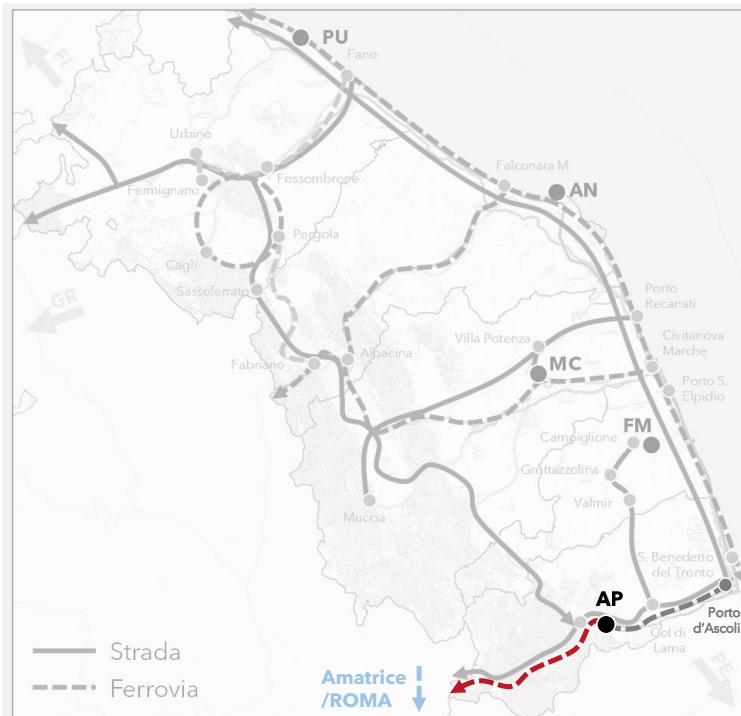


Opera
FERROVIA DEI DUE MARI
(COMPLETAMENTO)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 2b
POTENZIAMENTO DELLE
CONNESSIONI FERROVIARE



Fonte immagine:
elaborazione
Uniontrasporti

MDescrizione

La «Ferrovia dei Due Mari» o «Ferrovia Salaria» è un progetto volto alla realizzazione di una linea ferroviaria di **collegamento trasversale tra Mare Tirreno e Mare Adriatico** risultante dal **completamento** dei seguenti **tronchi esistenti**: Porto d'Ascoli-Ascoli, nelle Marche; Antròdoco-Rieti e Fara Sabina-Roma, nel Lazio.

I capoluoghi di provincia direttamente toccati dalla sua realizzazione sono: Roma, Rieti, Ascoli Piceno; indirettamente interessati sono Terni, L'Aquila, Ancona e Pescara, a cui si aggiungono i rispettivi territori provinciali per un insieme di 1,5-2 milioni di abitanti, esclusa la città di Roma.

Il progetto ha l'**obiettivo ultracentenario** di collegare i due versanti della penisola, attraversando territori attualmente svantaggiati dal punto di vista dei **collegamenti infrastrutturali da e verso Roma**.

Benefici

La sua realizzazione permetterà:

- il collegamento rapido tra la costa adriatica, le zone interne e Roma, per il prevalente utilizzo passeggeri, nonché tra le Marche meridionali e Civitavecchia, per il prevalente utilizzo merci;
- lo sviluppo delle aree montane interne, soprattutto quelle colpite dagli eventi sismici, ubicate nelle province di Rieti, Ascoli e L'Aquila (il massiccio del Terminillo, il parco del Gran Sasso-Laga, il parco dei Sibillini con il massiccio del monte Vettore), creando un forte e incisivo rilancio economico, turistico e sociale.

Azioni

Le rappresentanze economiche e politiche territoriali spingono per la realizzazione della Ferrovia dei Due Mari per ottenere un'infrastruttura che sia strumento di interconnessione fra le economie locali della fascia adriatica e un importante volano di attrattività turistica per le tipicità presenti sul territorio, uniche al mondo.

Studio di approfondimento da parte del sistema camerale.

Costo	n.d.	Mio €
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Finanziarie/Tecniche	
Doc. programmazione		
Note		

N° 12

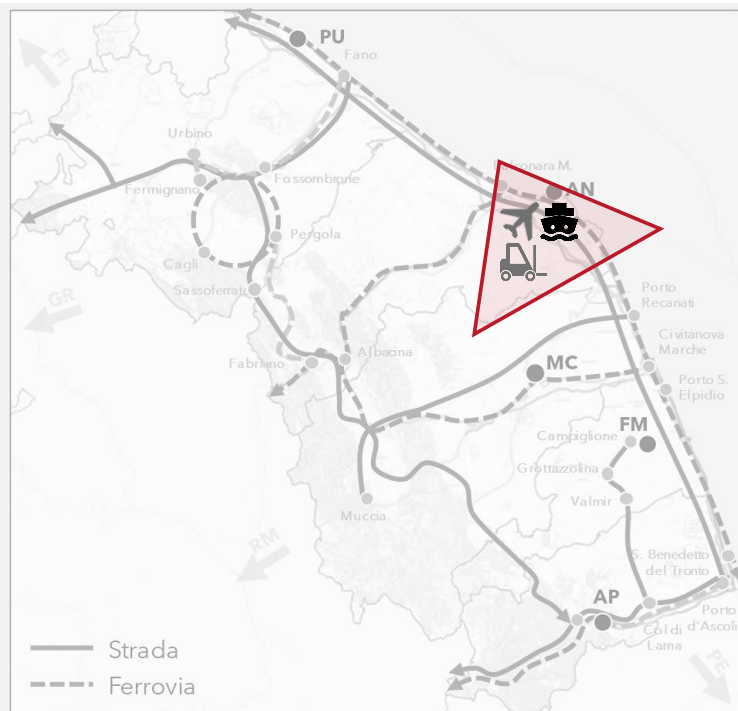


Opera
PORTO DI ANCONA
(ULTIMO MIGLIO/SS16)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 3
VALORIZZAZIONE DELLA
PIASTRA LOGISTICA DELLE MARCHE



Fonte immagine:
elaborazione
Uniontrasporti

Descrizione

Il Porto di Ancona risente moltissimo delle **carenze** della **viabilità** ad esso **afferente**. Dopo svariati decenni si sta lentamente concretizzando l'ipotesi dell'uscita dal Porto di Ancona, a nord, **ultimo miglio di connessione del Porto di Ancona**, elemento fondamentale per lo sviluppo dell'infrastruttura. L'intervento completa il percorso avviato nel 2017 con il Protocollo di Intesa siglato il 09/02/2017 tra MIT (attuale MIMS), Regione, Comune, AdSP, ANAS e RFI, avente oggetto «Interventi per la riqualificazione urbana, la messa in sicurezza dall'azione meteomarina e velocizzazione della linea ferroviaria Adriatica e per il collegamento viario della SS16 al Porto di Ancona», attraverso un progetto integrato di interventi sull'area denominata «Lungomare Nord-collegamento SS16 al Porto di Ancona». L'inizio lavori è previsto per ottobre 2024. L'intervento riguarda la realizzazione di un collegamento viario di **3,3 km**, tra il porto di Ancona e la SS16 Adriatica, all'altezza della frazione di Torrette, per la quale Anas ha ultimato la progettazione delle opere di raddoppio, da 2 a 4 corsie, nell'ambito del Contratto di Programma 2016-2020. La complessiva soluzione infrastrutturale prevede il collegamento stradale con la rotonda di Torrette sulla statale 16, una rettifica del tracciato ferroviario, una viabilità comunale a 4 corsie quale viabilità di litorale oltre al necessario ripascimento del litorale per consentire le nuove necessità di spazi per le infrastrutture.

Costo

100 Mio €

Copertura

100 %

Fine lavori

2026

Criticità

-

Doc. programmazione

CdP Anas 2016-2020

Note Finanziato nell'ambito del PNRR a valere sul Fondo Investimenti 2020. Commissario Paolo Testaguzza.

Benefici

Il collegamento del porto di Ancona con la viabilità stradale è indispensabile per lo sviluppo dell'attività portuale e per l'eliminazione del relativo traffico dall'ambito urbano.

Azioni

Il Porto di Ancona è stato inserito nella ZES dell'Abruzzo. Ipotesi di estensione della ZES dell'Abruzzo anche alle Marche con la valorizzazione del Porto di Ancona. In alternativa, ma più problematica, la creazione ex novo di una ZES Marche. Durante la fase di cantiere è necessario prevedere soluzioni su dove far confluire il traffico merci ed evitare il rischio che il porto diventi un collo di bottiglia.

N° 13

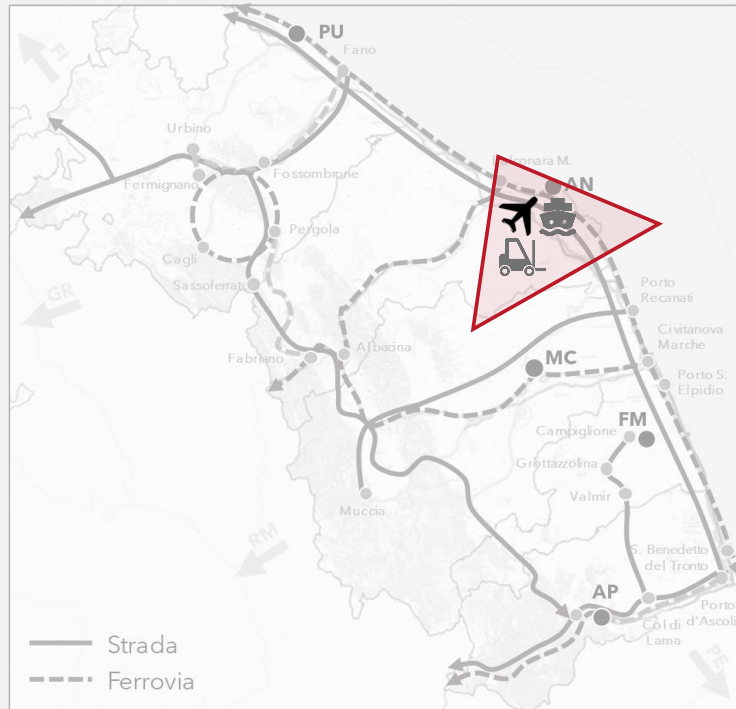


Opera
AEROPORTO DI ANCONA
(POTENZIAMENTO)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
/LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo 3
VALORIZZAZIONE DELLA
PIASTRA LOGISTICA DELLE MARCHE



Fonte immagine:
elaborazione
Uniontrasporti

Descrizione

La Regione Marche, attraverso la convenzione stipulata con il Comune di Falconara Marittima, punta a rafforzare i collegamenti e la funzionalità dell'infrastruttura aeroportuale, che, assieme al porto di Ancona, rappresenta la porta d'ingresso internazionale nelle Marche. La convenzione prevede una rimodulazione dei fondi, pari a 2,8 milioni di euro, con circa 1 milione destinato a migliorare la connessione viaria tra l'aeroporto, il casello autostradale e la stazione ferroviaria. Sono previsti **5 pacchetti di interventi**:

- **acquisizione e completamento delle opere di urbanizzazione** relative alla realizzazione di una struttura ricettiva, commerciale e parcheggio multipiano, con miglioramento dell'ingresso all'area aeroportuale (previsti anche un tratto di ciclabile, rotatoria, ripavimentazioni, area verde, segnaletica, illuminazione);
- **miglioramento delle connessioni** (con la risoluzione del nodo di via Flaminia/via Baldelli con una nuova viabilità per decongestionare il traffico cittadino);
- **riduzione dal rischio di allagamenti** dell'area aeroportuale;
- **miglioramento della sicurezza** del sistema aeroportuale compreso il completamento del circuito ciclopedonale Falconara-Chiaravalle;
- realizzazione di una **nuova area di scambio** (tra via del Consorzio e la ferrovia) per parcheggi, area sosta bus, taxi, servizi a supporto degli automobilisti (come noleggio e lavaggio).

Costo	n.d.	Mio €
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità		
Doc. programmazione		
Note		

Benefici

L'aeroporto rappresenta un'importante opportunità di crescita e sviluppo a livello regionale e nazionale, data la sua posizione strategica (vicinanza a stazione ferroviaria, porto, interporto, autostrade per Roma, Milano e Bari).

Azioni

Rappresenta un'infrastruttura strategica per il territorio e va considerata un'unica infrastruttura insieme a Porto e Interporto. Esigenza di continuità territoriale della Regione Marche (come un'isola), voli che colleghino le Marche con Roma/Milano/Napoli.

N° 14

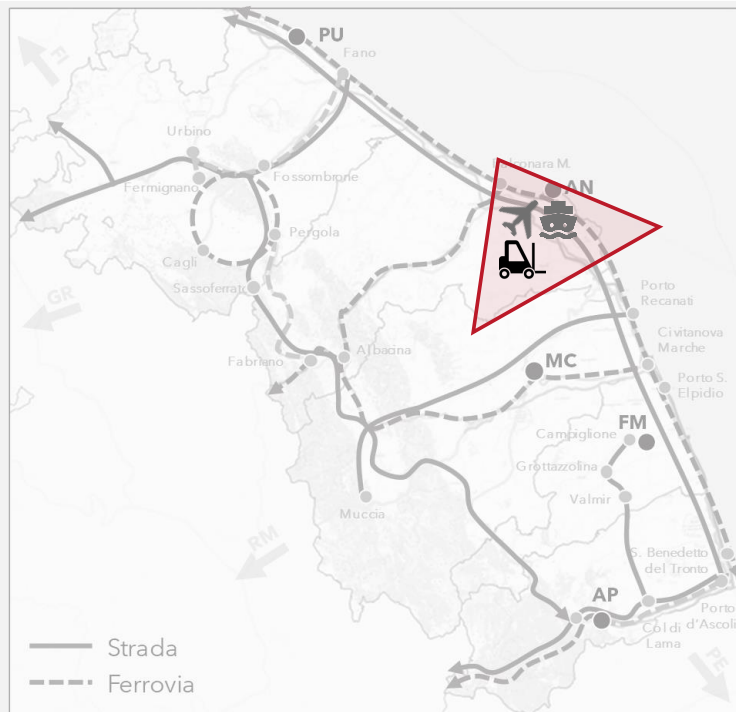


Opera
INTERPORTO DI JESI
(INTERMODALITÀ)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 3
VALORIZZAZIONE DELLA
PIASTRA LOGISTICA DELLE MARCHE



Fonte immagine:
elaborazione
Uniontrasporti

Descrizione

L'interporto può avere delle potenzialità crescenti seguendo le indicazioni comunitarie di trasferire gradualmente le merci da trasporto su gomma a trasporto su rotaia; in atto l'operazione Amazon che offrirebbe opportunità di crescita per le imprese ma anche uno stimolo per l'aeroporto di Falconara, favorendone la sostenibilità anche per i voli passeggeri oltre che per le merci.

Modifiche puntuali alle **stazioni di Jesi Interporto (linea Orte-Falconara) e della relativa piattaforma intermodale (adeguamento a modulo 750 m).**

Benefici

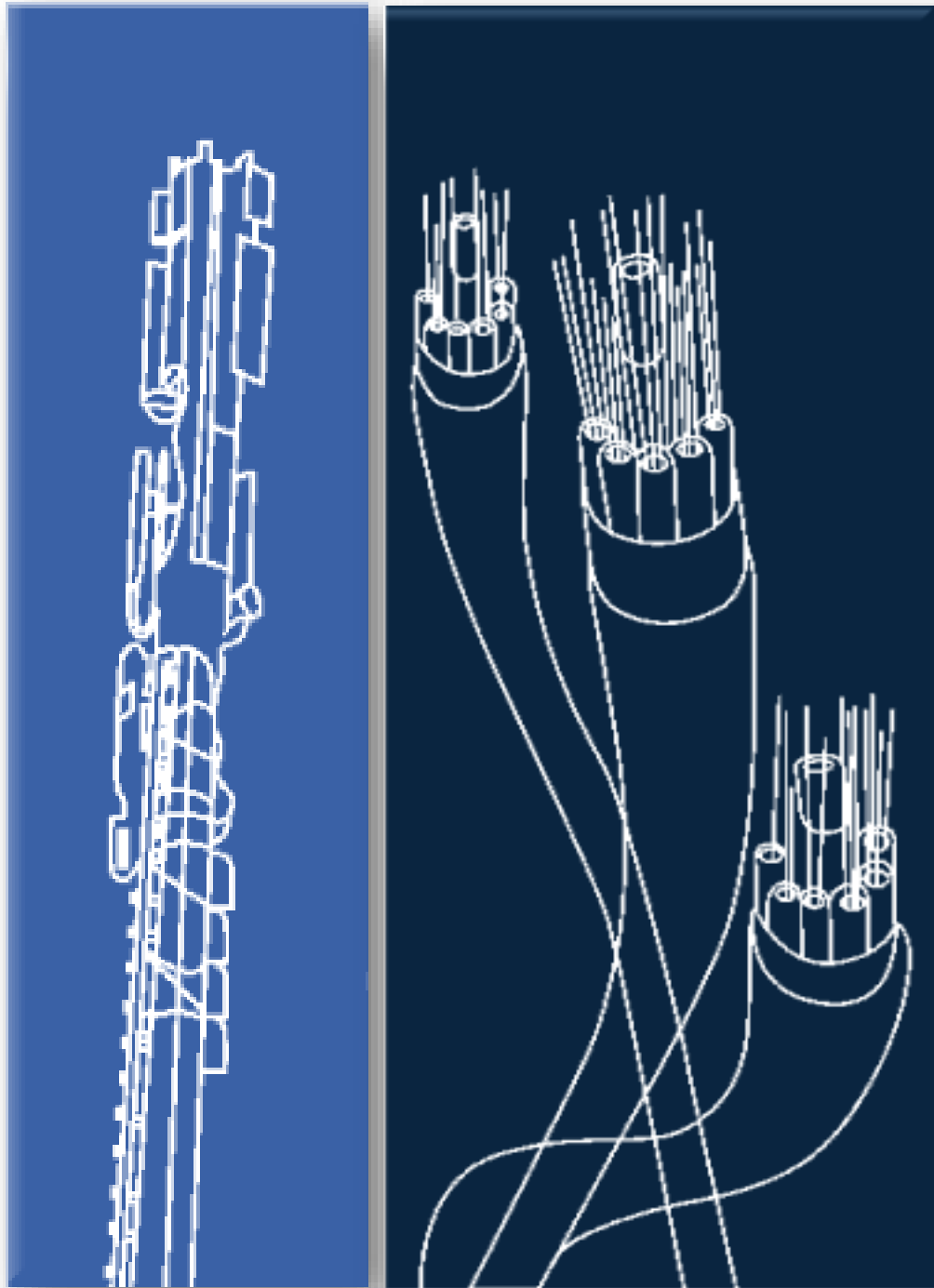
Potenziamento intermodalità.

Azioni

La Regione Marche intende valorizzare in modo ancora più integrato l'Interporto con il Porto e l'Aeroporto.

Coinvolgimento di Amazon nella zona dell'Interporto: processo avanzato, ma non concluso.

Costo	n.d.	Mio €
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità		
Doc. programmazione		
Note		



Infrastrutturazione BUL e 5G

Fabbisogni delle imprese

Strategia italiana per la Banda Ultralarga

Mappatura piano di cablaggio delle aree bianche

Le imprese marchigiane, come emerge dal «Manifesto delle categorie produttive» (marzo 2022), ritengono fortemente necessario e urgente il miglioramento della connettività fissa e mobile del territorio regionale, anche in linea con le aspirazioni di sviluppo industriale e turistico delle aree interne.

Questa percezione è ulteriormente confermata nell'indagine nazionale realizzata nel 2021 da Uniontrasporti*, dalla quale emerge una **scarsa soddisfazione rispetto la qualità delle infrastrutture per la connettività fissa e mobile (4G/5G)** da parte delle imprese marchigiane e una scarsa familiarità e competenza sul tema soprattutto da parte delle imprese di trasporto e logistica.

In termini di applicazioni informatiche: il 29% delle imprese di trasporto e logistica dichiara di utilizzare applicazioni gestionali per la contabilità, la finanza e il controllo di gestione; il 22% servizi in cloud; il 16% piattaforme di comunicazione e collaborazione; il **56% non utilizza applicazioni informatiche** (contro un 32% del manifatturiero).

Per quanto riguarda le competenze in ambito digitale, **solo il 24% delle imprese di trasporto e logistica ritiene di avere gli strumenti e le competenze** necessari per cogliere le opportunità del digitale (contro un 39% delle imprese manifatturiere). In particolare, fibra ottica, software gestionali, 4G/5G, soluzioni in cloud e sistemi di tracciabilità delle, sono gli strumenti digitali in cui le imprese pensano di investire nel prossimo triennio.

L'ammmodernamento organizzativo e la digitalizzazione, la semplificazione delle procedure burocratiche/amministrative, la trasformazione del «sistema scuola» (affinché formi professionalità in linea con le nuove esigenze delle imprese), l'estensione dell'innovazione tecnologica alle infrastrutture di trasporto, sono invece gli **interventi ritenuti prioritari** dalle imprese del comparto dei trasporti e della logistica per poter beneficiare della transizione digitale. La velocizzazione dei rapporti con clienti e fornitori, la semplificazione documentale e normativa, la riduzione dei costi, l'aumento dell'efficienza del trasporto, rappresentano **i principali benefici** che le imprese ritengono di poter trarre dalla digitalizzazione. In particolare, secondo le imprese intervistate, la digitalizzazione applicata alle infrastrutture di trasporto potrebbe migliorare l'interazione tra utente e infrastruttura, favorire il monitoraggio dell'impatto ambientale, permettere l'ottimizzazione del trasporto e dell'ultimo miglio.

*Sono state completate 6.413 interviste in Italia (225 nelle Marche) di cui il 75% a imprese manifatturiere (settore C) e il 25% a imprese dei trasporti e della logistica (settore H). L'indagine è stata condotta con Sistema Cati nel periodo dal 13 maggio al 14 giugno 2021 ed è stata affidata alla società Format Research.

«Verso la Gigabit Society»

La **Strategia italiana per la Banda Ultralarga - «Verso la Gigabit Society»** che si pone in continuità con la Strategia varata dal Governo nel 2015, definisce le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale indicati dalla Commissione europea nel 2016 e nel 2021 - rispettivamente con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. «Gigabit Society») e la Comunicazione sul decennio digitale (cd. «Digital compass») con la quale ha presentato la visione, gli obiettivi e le modalità per conseguire la trasformazione digitale dell'Europa entro il 2030.

Tali obiettivi europei di trasformazione digitale si sviluppano intorno a 4 punti cardinali: (1) le competenze digitali; (2) la digitalizzazione dei servizi pubblici; (3) la trasformazione digitale delle imprese; (4) la realizzazione di infrastrutture digitali sicure e sostenibili.

Per quanto riguarda queste ultime, uno degli obiettivi fissati dalla Commissione europea è permettere entro il 2030 che tutte le famiglie dell'UE possano beneficiare di una connettività Gigabit e che tutte le zone abitate siano coperte dalle reti 5G.

La Strategia, oltre ad avere come obiettivo il completamento del Piano di copertura delle aree bianche e delle misure a sostegno della domanda già avviate (c.d. voucher), prevede cinque ulteriori Piani di intervento pubblico per coprire le aree geografiche in cui l'offerta di infrastrutture e servizi digitali ad altissima velocità, da parte degli operatori di mercato, è assente o insufficiente (e si prevede lo sarà anche nei prossimi anni) utilizzando parte delle risorse destinate alla transizione digitale nel **Piano nazionale di ripresa e resilienza italiano (PNRR)**.

L'obiettivo concreto della Strategia, così come indicato nel PNRR, è di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale entro il 2026, in anticipo rispetto agli obiettivi europei fissati al 2030.

L'investimento sarà accompagnato da un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e da aggiornamenti della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità fisse e mobili come strategiche.

«Verso la Gigabit Society» - ITALIA

La Strategia definita dal Governo nel documento *Strategia italiana per la Banda Ultralarga* - «Verso la Gigabit Society» approvato il 25 maggio 2021 (Ministeri di riferimento: Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Transizione Digitale e Ministero delle Sviluppo Economico), si compone di sette interventi, due in corso e previsti dalla Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e cinque Piani approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 nel PNRR.

Piano	AREE DI INTERVENTO	Fondi PNRR (Mio €)
Italia 1 Giga	<i>Aree nere e grigie NGA</i>	3.863,5
Italia 5G	<i>Corridoi 5G 5G-ready strade extra urbane Aree No 5G/4G</i>	2.020,0
Scuole connesse		261,0
Sanità connessa		501,5
Isole minori	<i>Aree bianche NGA</i>	60,5
TOTALE		6.706,5

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE

«Verso la Gigabit Society» - MARCHE (30/06/2022)

Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (Mio €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione	31.12.2022	≈ 69,488 *	UI «vendibili» 113.647	UI previste 375.271
Piano voucher alle imprese	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 5,955	Attivato 997.466 €	Prenotato 677.500 €
Italia 1 Giga	Lotto 3 ** Operatore aggiudicatario TIM e FiberCop in RTI	30.06.2026	≈ 305,867 ** (contributo pari al 70% investimento)	N° civici previsti 609.520 **	
Italia 5G Rilegamento in fibra di <u>siti radiomobili esistenti</u>	Lotto 4 **** Operatore aggiudicatario TIM	30.06.2026	≈ 125,381 **** (contributo fino al 90% investimento)	N° siti da rilegare previsti 1.890****	
Italia 5G <u>Nuovi siti radio</u> (150Mbps/30Mbps)	Lotto 5 ***** Operatore aggiudicatario INWIT, TIM e Vodafone in RTI	30.06.2026	≈ 55,673 ***** (contributo fino al 90% investimento)	N° aree da coprire con i nuovi siti 208 *****	
Scuole connesse	Lotto 4 *** Operatore aggiudicatario Fastweb	30.06.2026	≈ 11,496 ***	Sedi previste: 656 ***	
Sanità connessa	Lotto 4 *** Operatore aggiudicatario TIM	30.06.2026	≈ 43,544 ***	Sedi previste: 1.760 ***	

UI: unità immobiliari

* Complessivo tra Marche, Umbria

** Complessivo tra Abruzzo, Molise, Marche, Umbria

*** Complessivo tra Emilia-Romagna, Marche, Umbria

**** Complessivo tra Lazio, Sardegna, Umbria, Marche

***** Complessivo tra Calabria, Emilia-Romagna, Marche

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE

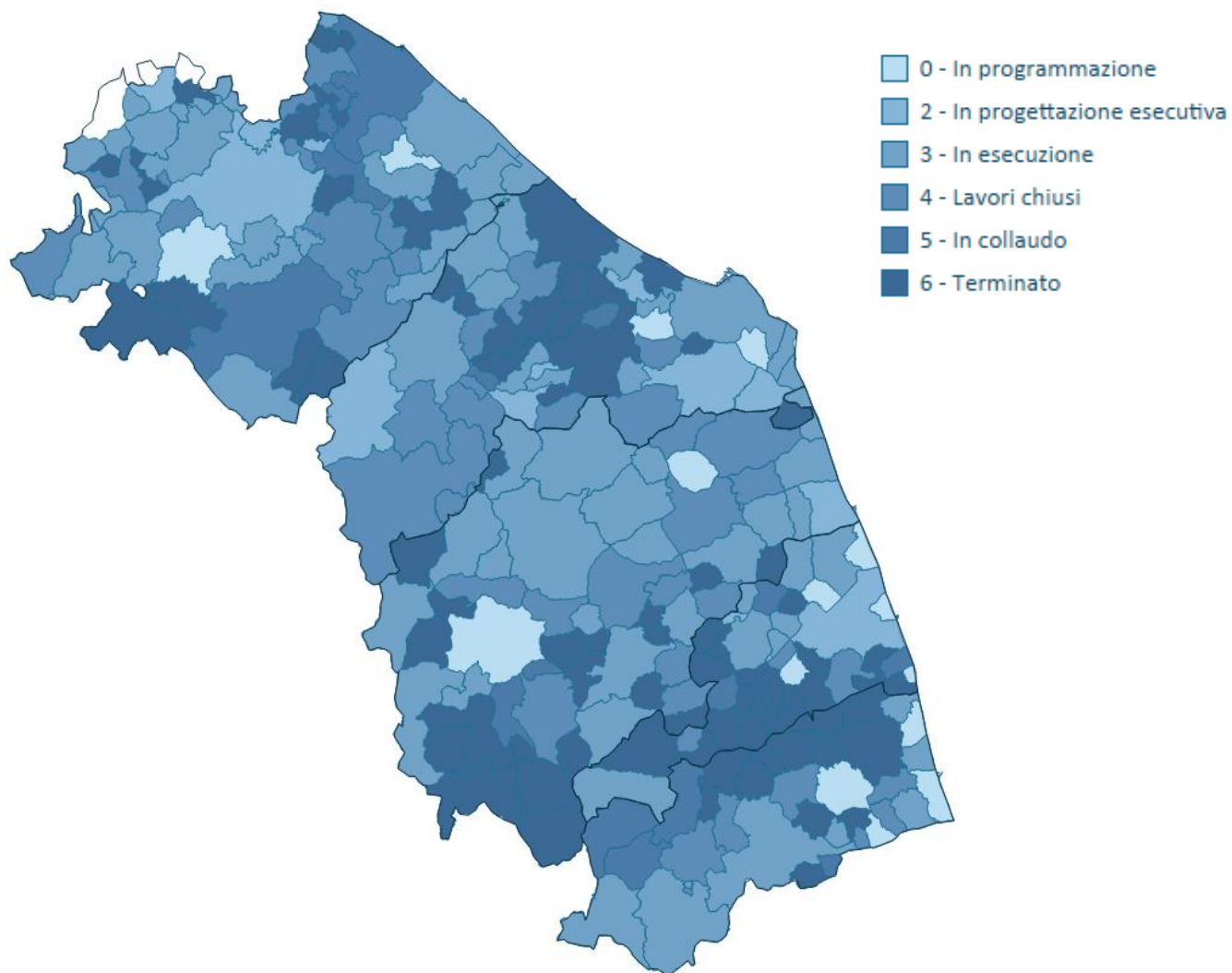
Gli interventi del Piano di cablaggio delle aree bianche sono realizzati da Open Fiber (concessionario) e riguardano solo le **aree a fallimento di mercato** ovvero le aree dove gli operatori privati hanno dichiarato di non essere interessati a sviluppare proprie infrastrutture.

In queste aree **Open Fiber** realizza una rete interamente in fibra (FTTH) o una rete in fibra fino a una stazione radio base alla quale è collegata via radio un'antenna posta sul tetto dell'unità abitativa (rete FWA), a seconda della maggiore o minore densità delle unità immobiliari.

Nel territori di un comune ci potrebbero essere aree dove intervengono gli operatori e aree dove interviene Open Fiber nell'ambito del Piano di cablaggio delle aree bianche.

Nelle due slide seguenti viene illustrato lo stato dei lavori per le due tipologie di rete, **FTTH e FWA**, a livello di comune nel territorio marchigiano.

Stato lavori della rete **BUL in fibra** degli interventi previsti dal MiSE (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune nel territorio marchigiano - 30/06/2022.

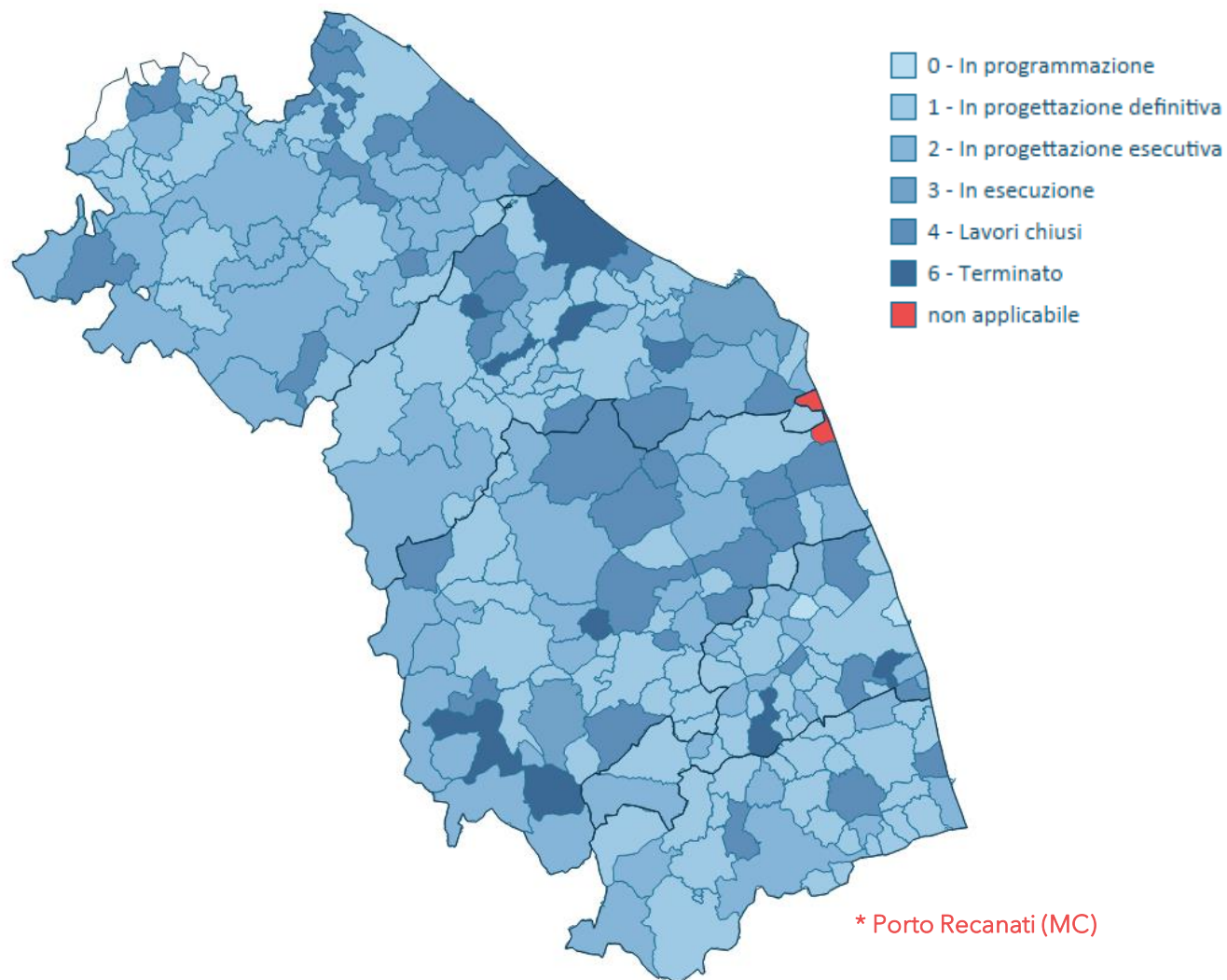


N° comuni

Stato	AN	AP	FM	MC	PU	TOT
0	2	4	5	2	2	15
1	-	-	-	-	-	-
2	6	-	1	1	3	11
3	12	7	7	20	22	68
4	10	6	3	13	10	42
5	2	4	3	1	5	15
6	15	12	21	20	17	85
TOT comuni	47	33	40	57	59	236

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE/Infratel - Portale Programma Infrastrutture FdP 2019-2020. Tabella e mappa fanno riferimento all'assetto dei Comuni al 31/12/2014.

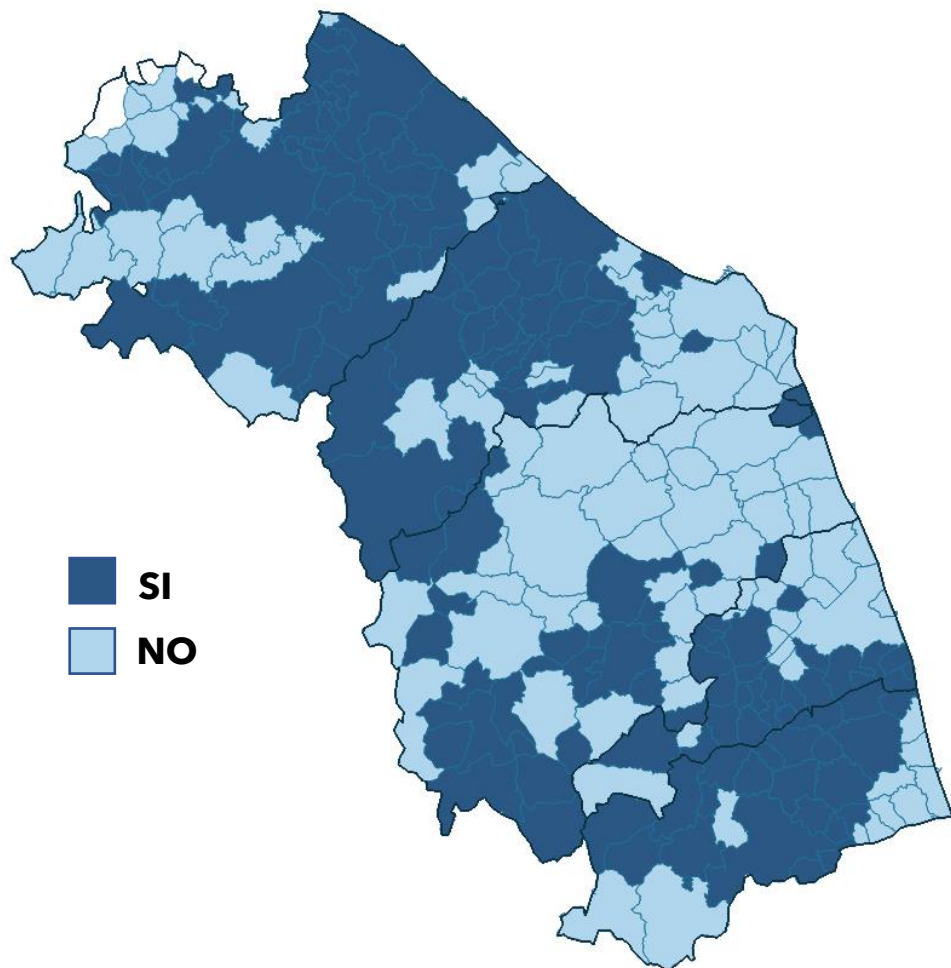
Stato lavori della rete **BUL radio (FWA - Fixed Wireless Access)** degli interventi previsti dal MiSE (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune nel territorio marchigiano - 30/06/2022.



N° comuni

Stato	AN	AP	FM	MC	PU	TOT
0	-	-	2	-	-	2
1	22	23	20	21	22	109
2	11	7	11	18	22	74
3	2	-	-	1	-	11
4	7	3	4	13	13	29
5	1	-	-	-	1	2
6	4	-	3	3	1	8
TOT comuni	47	33	40	56	59	235

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE/Infratel - Portale Programma Infrastrutture FdP 2019-2020. Tabella e mappa fanno riferimento all'assetto dei Comuni al 31/12/2014.



113.647 unità immobiliari «vendibili» nelle Marche (30% delle UI previste)

Le unità immobiliari «vendibili» (o anche «commercializzabili») sono le unità immobiliari per le quali Open Fiber ha realizzato l'infrastruttura fino in prossimità e che quindi sono messe a disposizione, ad un prezzo regolato da AGCOM, degli operatori di telecomunicazione per veicolare la propria offerta di connettività all'utente finale.

Province	Unità immobiliari «vendibili»
Ancona	26.491
Ascoli Piceno	22.549
Fermo	15.048
Macerata	16.950
Pesaro e Urbino	32.609
MARCHE	113.647

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE 2° trimestre 2022 - Portale del Programma Infrastrutture FdP 2019-2020



Conclusioni

Punti di attenzione

Le Marche sono morfologicamente costituite da una fascia litoranea continua e pianeggiante, fortemente antropizzata, sulla quale si sono storicamente sviluppati i maggiori insediamenti urbani e produttivi, e da una serie di valli trasversali (est-ovest) che, partendo dalla catena degli Appennini, si innestano sulla fascia litoranea.

La **caratteristica struttura a «pettine» del sistema infrastrutturale** (incentrato sull'asse adriatico e con i denti costituiti dagli assi vallivi), creatasi spontaneamente nel corso degli anni sulla spinta delle dinamiche economiche e demografiche, rappresenta allo stesso tempo la causa e l'effetto degli squilibri territoriali esistenti. Le carenze infrastrutturali di questo territorio, hanno provocato **forti penalizzazioni** che solo parzialmente si sono attenuate negli anni e che rischiano di compromettere le potenzialità di rilancio futuro dell'economia regionale. La realizzazione, seppur ancora parziale, del Quadrilatero Marche-Umbria (grazie anche all'impegno del sistema camerale), che ha consentito un miglioramento delle interconnessioni con Roma (soprattutto nell'area di Macerata e di Ancona), e dell'asse ferroviario Ascoli-Porto d'Ascoli-Civitanova Marche-Albacina che si immette sia sull'Adriatica che sulla Orte-Falconara (linea che verrà velocizzata grazie alle risorse del PNRR), evidenzia un sistema del centro-sud che ha saputo lavorare bene nel tempo, nonostante abbia ancora bisogno di evidenti miglioramenti. Tuttavia, la parte nord della regione risulta ancora sprovvista di infrastrutture primarie di collegamento con il Tirreno, così come fortemente deficitarie sono le infrastrutture di collegamento e di integrazione della parte sud, evidenziando la necessità di replicare quel disegno infrastrutturale nelle province meno favorite dal Quadrilatero (Fermo e Ascoli Piceno, in grande difficoltà rispetto ai collegamenti con l'Autostrada A14).

Punto di forza del sistema infrastrutturale regionale, ma allo stesso tempo una «spina» nell'economia regionale, è la **Piattaforma logistica delle Marche**, intesa come unica infrastruttura, costituita dal porto di Ancona, dall'interporto di Jesi, entrambi parte del Core Network europeo (corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico), e dall'aeroporto di Ancona (unico in regione), che tuttavia risentono di importanti carenze infrastrutturali sia rispetto alle connessioni di ultimo miglio (in particolare il porto di Ancona) sia in termini di possibilità di trasferimento modale (interporto di Jesi), sia di ampliamento dei collegamenti nazionali e internazionali (l'aeroporto).

L'**obiettivo primario** che il «**sistema Marche**» si pone è quello di una **maggiore integrazione del territorio regionale nel contesto italiano ed europeo** agendo su target mirati: potenziare le opere funzionali alla direttrice adriatica, completare le integrazioni verso il Tirreno e Roma, favorire una maggiore integrazione delle aree interne al fine di avvicinare le imprese alle grandi dorsali di traffico e quindi rivitalizzare l'economia di quei territori e combattere lo spopolamento.

Nell'ambito del **Fondo di Perequazione 2019-2020 dedicato alle Infrastrutture**, promosso da Unioncamere italiana, il sistema camerale marchigiano vuole rafforzare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale. Dopo due anni di emergenza sanitaria legata alla pandemia da Covid-19 e la nuova emergenza in corso (legata al conflitto in Ucraina), la Camera di commercio delle Marche intende ancor di più **partecipare attivamente alla ripresa dell'economia marchigiana**, fornendo analisi, ipotesi di intervento e contributi operativi allo sviluppo di un **sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - moderno, sostenibile e interconnesso**. L'emergenza sanitaria ha evidenziato ulteriormente il ruolo chiave delle infrastrutture digitali, che restano al centro del dibattito nella fase di ripresa economica (la banda ultralarga rappresenta una condizione essenziale per operare in un'economia moderna basata sulla connettività veloce ed efficiente e anche per abilitare la semplificazione della Pubblica amministrazione, rendendo più utile ed efficace il suo contributo al Paese, e più fluido e snello il dialogo con le imprese).

Le disfunzioni riscontrate nelle analisi economico-territoriali della regione Marche sono da imputare non tanto alla quantità, ma alla qualità delle infrastrutture esistenti e alla necessità di raggiungere uno standard ottimale per consentire al territorio di **superare l'isolamento** (sia sull'asse nord-sud che, soprattutto, sull'asse est-ovest) e competere alla pari nei mercati nazionali e internazionali. L'obiettivo è quello di creare una rete sempre più intermodale e interconnessa che riduca i tempi di percorrenza tra costa ed entroterra e tra il nord e il sud della regione.

Attraverso un approccio bottom-up, che ha messo al centro l'ascolto del mondo datoriale marchigiano e la presa di coscienza della necessità di una **visione organica regionale** rispetto alle prospettive di sviluppo infrastrutturale regionali, grazie alla stretta collaborazione con la Regione Marche, il sistema camerale è giunto a una selezione di **14 priorità infrastrutturali per il territorio marchigiano** raggruppate in **3 macro obiettivi** (ambiti di intervento):

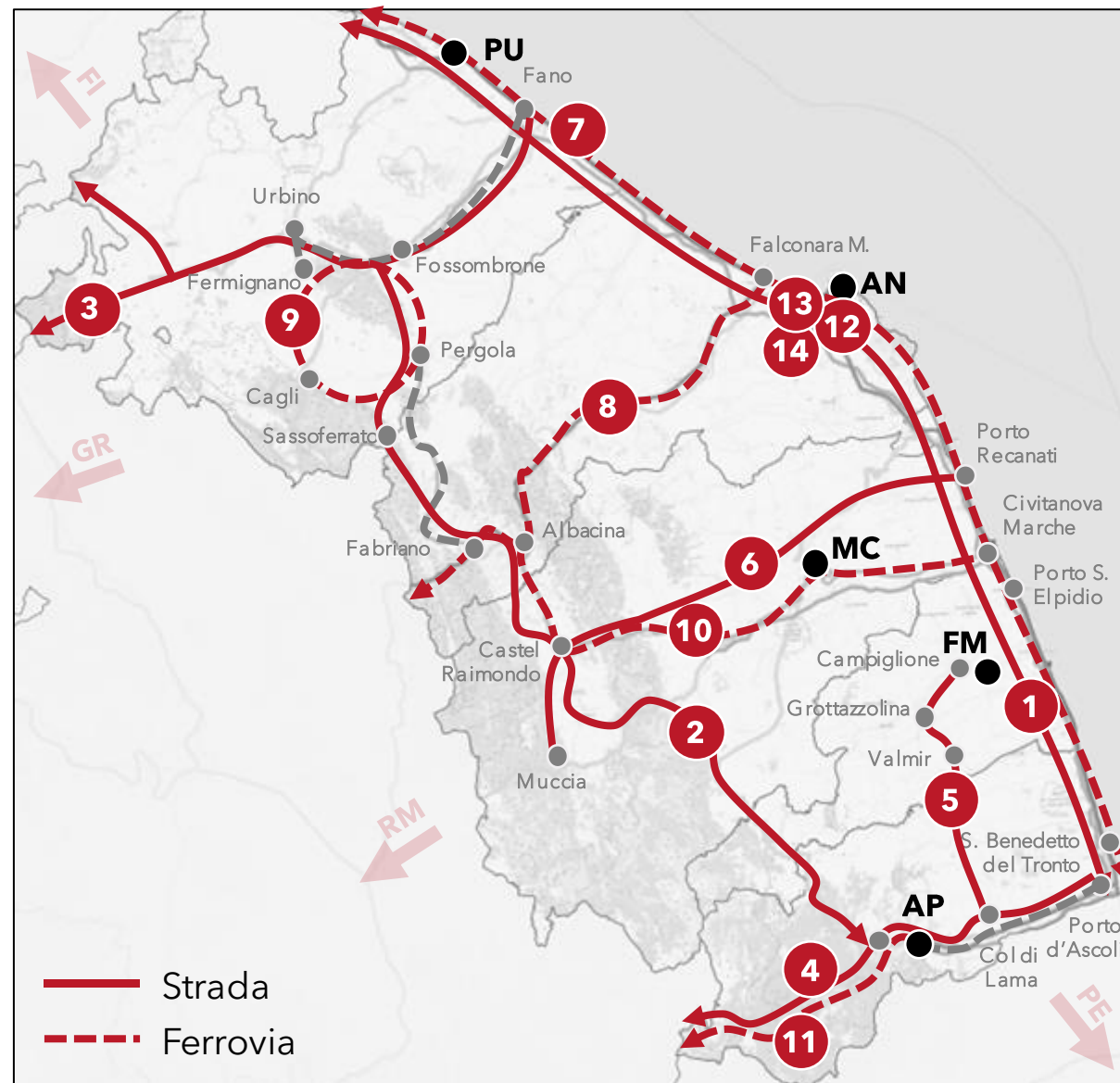
- **MO1.** Completamento dello schema viario a «maglia» (rimettere in moto l'economia delle aree interne)
- **MO2.** Potenziamento delle connessioni ferroviarie (in ottica di riequilibrio modale, crescita sostenibile dell'economia regionale, integrazione nella «metropolitana d'Italia», mobilità sostenibile attraverso un maggiore utilizzo del treno)
- **MO3.** Valorizzazione della piastra logistica delle Marche (integrazione porto/interporto/aeroporto come unica infrastruttura).

Per l'efficacia del percorso avviato tra sistema camerale, associazioni datoriali e Regione Marche si auspica e raccomanda un **coordinamento anche con le regioni limitrofe**, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Lazio, Abruzzo.

A completamento dell'analisi, di seguito vengono evidenziati 4 ulteriori **punti di attenzione**, come temi complementari rispetto ai 3 macro obiettivi regionali individuati.

3 MACRO OBIETTIVI REGIONALI - 14 PRIORITÀ DI INTERVENTO

MO	Intervento	N° rif. mappa
1 SCHEMA VIARIO A «MAGLIA»	 Autostrada A14 (terza corsia)	1
	 Pedemontana delle Marche (completamento)	2
	 E78 Fano-Grosseto (completamento)	3
	 SS4 Salaria (potenziamento)	4
	 Strada Mezzina (potenziamento)	5
	 Val Potenza (collegamento stradale)	6
2 CONNESSIONI FERROVIARIE	 Linea Adriatica (adeguamento AV/AC)	7
	 Linea Orte-Falconara (potenziamento e raddoppio)	8
	 Chiusura anello ferroviario (Fabriano-Urbino)	9
	 Metropolitana di superficie Civitanova M.-Albacina	10
	 Ferrovia dei Due Mari (completamento)	11
3 PIASTRA LOGISTICA	 Porto di Ancona (ultimo miglio/SS16)	12
	 Aeroporto di Ancona (potenziamento)	13
	 Interporto di Jesi (intermodalità)	14



Nota: la numerazione da 1 a 14 ha l'unico scopo di relazionare la tabella con la mappa, non rappresenta una graduatoria.

DISSESTO IDROGEOLOGICO E RISCHI IDRAULICI

- Introdurre un piano straordinario delle fragilità del territorio con interventi di manutenzione programmata dei fiumi e corpi idrici data l'estrema imprevedibilità e violenza dei cambiamenti climatici e provvedimenti risolutivi (rifinanziare i contratti di fiume)
- Forte necessità di realizzare invasi per l'acqua perché il territorio a breve sconterà una potenziale carenza idrica dovuta alla riduzione degli attuali corsi d'acqua e delle riserve sotterranee



RIDURRE IL DIGITAL DIVIDE

- Importante ritardo nell'esecuzione delle opere previste dal Piano BUL (complessità dei procedimenti amministrativi, molti pareri/nulla osta da acquisire, aree ad alto rischio archeologico, emergenza COVID, difficoltà di reperimento di maestranze adeguate)
- Alcuni territori a forte valenza industriale accusano un forte differimento che va a penalizzare l'attività imprenditoriale (Montelupone, Potenza Picena, Muccia, Castelraimondo) e lentezza/mancanza di continuità nell'esecuzione dei lavori (Mercatello del Metauro, Camerata Picena, Serra de' Conti, Trecastelli, Monsano)
- Imprimere una ulteriore accelerazione della copertura integrale del territorio regionale per lo sviluppo dell'economia e la connettività dei territori.



OPPORTUNITÀ DELLA ZES E DELLA CONCERTAZIONE INTERREGIONALE

- Rilancio di Ancona e delle aree interne
- Inquadramento della Regione Marche tra le «regioni in transizione», contenuta nella proposta di Accordo di Partenariato inviato alla Commissione Europea il 17 gennaio 2022
- Elaborazione di un Piano di Sviluppo Strategico
- Incrementare le potenzialità dell'asse ferroviario adriatico nord-sud attraverso la concertazione tra Regione Marche, Regione Abruzzo, Regione Molise e Regione Puglia (Protocollo d'Intesa del 24/10/2020)

! VALORIZZARE LE INFRASTRUTTURE «LEGGERE» A SOSTEGNO DEL TURISMO E DELL'ECONOMIA

Molti territori nelle Marche si stanno attrezzando per essere attraenti turisticamente.

- Cicloturismo: favorire lo sviluppo della rete ciclabile regionale per la fruizione del paesaggio, dei beni culturali e delle risorse ambientali (es., la «bicipolitana» di Pesaro come modello di mobilità sostenibile da replicare sul territorio nazionale; la pista ciclabile della Riviera delle Palme che aggancia i Comuni di San Benedetto del Tronto, Grottammare e Cupra Marittima, in provincia di Ascoli Piceno)
- Turismo nautico e porti turistici: rilanciare il comparto della nautica, creare una rete portuale turistica regionale (sul modello della rete pugliese, far dialogare gli operatori portuali turistici con l'indotto che c'è intorno ai porti, attrarre turisti internazionali tramite i porti uniti in rete tra loro, turisti che siano poi invogliati a visitare le città dell'entroterra scoprendone cultura, enogastronomia, storia)
- Avioturismo: valorizzazione delle aviosuperfici per gli ultraleggeri, creazione di un network di aviosuperfici a livello sovraregionale. Attualmente dal sito dell'ENAC nella Regione Marche risultano presenti 8 Aviosuperfici e 23 Elisuperfici.

--- > Implementare una policy regionale per la valorizzazione delle infrastrutture leggere attraverso una visione organica che superi i confini amministrativi e che sia coordinata anche con le regioni limitrofe.

Report realizzato dalla CCIAA
delle Marche con il supporto
tecnico scientifico di



UNIONTRASPORTI



Agosto 2022