

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali delle **Marche**

Le opera indifferibili
per il sistema
economico



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico



2023



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2021-2022



UNIONTRASPORTI



CAMERA DI COMMERCIO
DELLE MARCHE

Indice



Premessa

3



Evoluzione del contesto territoriale

6



I fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese marchigiane

20



Monitoraggio delle priorità infrastrutturali delle imprese marchigiane

30



Evoluzione della strategia italiana per la Banda Ultralarga (BUL)

40



Conclusioni

50

Premessa





A metà 2021 la **Camera di commercio delle Marche**, con il supporto di Uniontrasporti, ha aderito all'iniziativa nazionale promossa da Unioncamere italiana che, come principale risultato, ha portato alla realizzazione del «Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali delle Marche», tenendo conto del «Manifesto delle categorie produttive», redatto a marzo 2022 dalle principali associazioni. Quale strumento di proposta per far giungere agli enti di governo centrali e locali le richieste del sistema produttivo regionale, l'obiettivo del documento è quello 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 dal contesto geopolitico attuale. Le dinamiche dei mercati - sia globali che locali - impongono una **visione strategica** sui principali sistemi infrastrutturali, orientata a sfruttare la vantaggiosa posizione geografica delle Marche, 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 percorso avviato nel 2021 prosegue grazie al **Fondo di Perequazione 2021-2022 Programma infrastrutture**^(*) con l'obiettivo di sostenere il dialogo tra sistema camerale e territorio rafforzando il ruolo di raccordo tra mondo imprenditoriale e istituzioni. Attraverso tale programma, infatti, il sistema camerale marchigiano intende **consolidare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale**, fornendo contributi pragmatici per una strategia sulle infrastrutture, sia materiali che immateriali, che tenga conto delle esigenze di competitività del sistema imprenditoriale.

Il presente documento rappresenta un **aggiornamento della precedente edizione** (agosto 2022), con il coinvolgimento degli attori chiave del territorio e tenendo conto dell'operato della Regione Marche che, il 25 ottobre 2023, ha approvato il Piano Infrastrutture Marche 2032.

^(*) Per maggiori informazioni vedasi il portale web dedicato www.programmainfrastrutture.unioncamere.it



Le strategie infrastrutturali contemplano un'area di riferimento quantomeno regionale, per questo motivo si tende verso **una vision condivisa del sistema economico marchigiano** attraverso una lettura di sintesi dei fabbisogni infrastrutturali e logistici raccolti dal territorio.

Il cuore del documento è rappresentato da **3 ambiti di intervento** (macro obiettivi), individuati nella precedente annualità, declinati in **14 opere prioritarie**, con l'obiettivo di recuperare competitività sui mercati nazionali e internazionali. In questa nuova edizione si parte dal quadro delineato andando ancor di più a concentrare l'attenzione sulle priorità che le imprese ritengono più urgenti.

Il documento rappresenta **uno strumento dinamico**, in continuo aggiornamento, quale contributo del sistema economico alle strategie sullo sviluppo del sistema infrastrutturale delle Marche.

Proseguendo il percorso avviato nella prima annualità, attraverso il nuovo Programma infrastrutture la Camera di commercio delle Marche recepisce le esigenze del mondo imprenditoriale e consolida il **dialogo con la Regione Marche e i territori limitrofi**.

L'aggiornamento del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali delle Marche fa il punto sui seguenti aspetti:

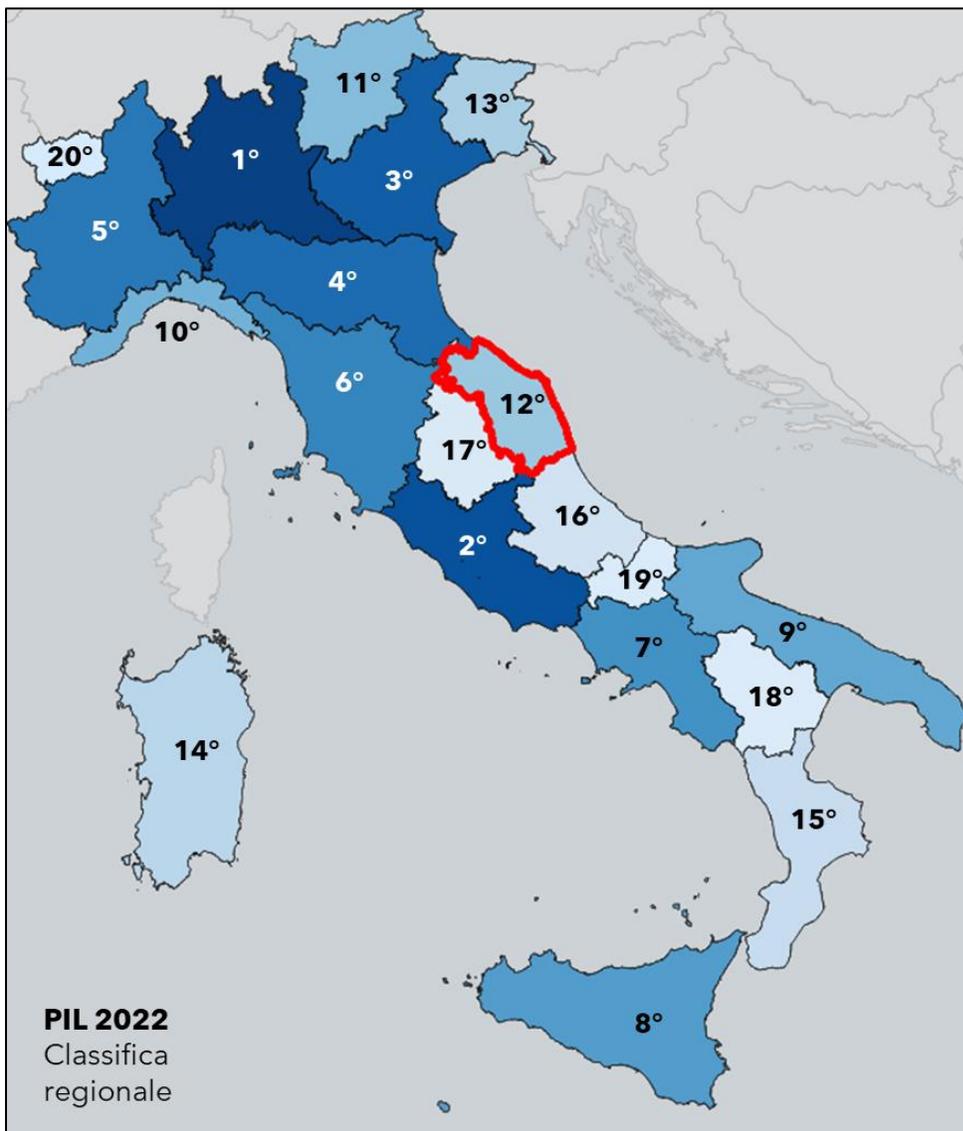
- Evoluzione del contesto territoriale
- Fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese marchigiane
- Monitoraggio delle priorità infrastrutturali
- Evoluzione della strategia italiana per la Banda Ultralarga.

Evoluzione del contesto territoriale

- ◆ Quadro economico
- ◆ Commercio estero
(valore export)
- ◆ Il sistema dei trasporti marchigiano
- ◆ Le Marche nel Ten-T
- ◆ KPI territoriali



QUADRO ECONOMICO



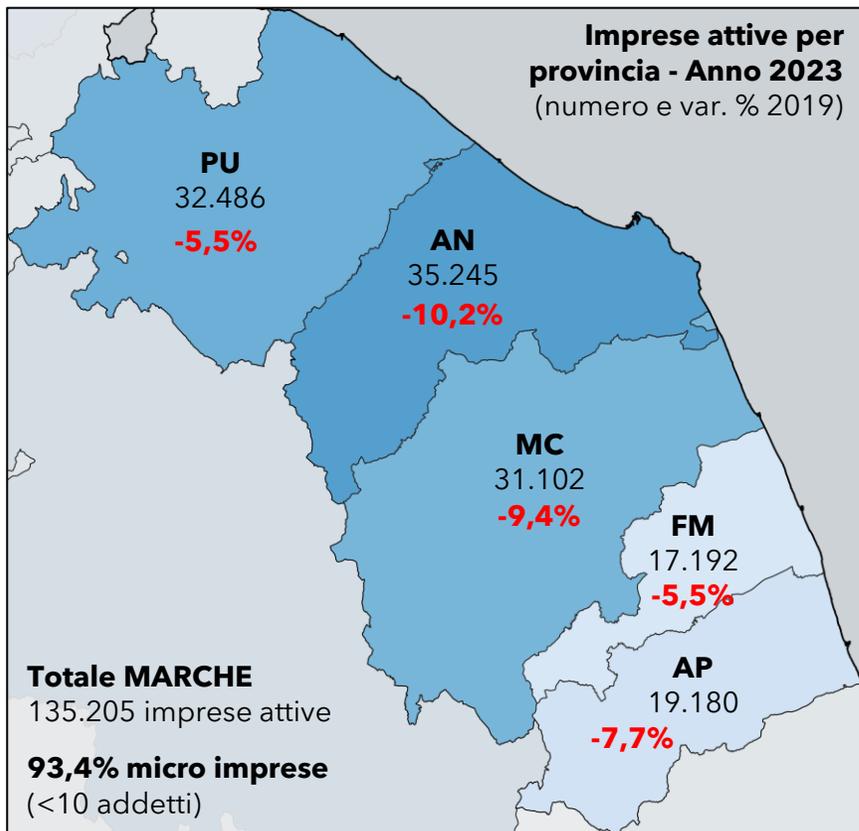
REGIONE	PIL 2022 [Mio €] ^(*)	% PIL ITALIA	PIL PRO CAPITE 2022 [€]
LOMBARDIA	1° 442.298	22,7%	2° 44.408
LAZIO	2° 212.589	10,9%	6° 37.181
VENETO	3° 180.553	9,3%	5° 37.238
EMILIA-ROMAGNA	4° 177.404	9,1%	4° 40.033
PIEMONTE	5° 146.278	7,5%	10° 34.387
TOSCANA	6° 128.465	6,6%	9° 35.075
CAMPANIA	7° 119.311	6,1%	18° 21.241
SICILIA	8° 96.897	5,0%	19° 20.088
PUGLIA	9° 84.528	4,3%	17° 21.589
LIGURIA	10° 53.935	2,8%	8° 35.756
TRENTINO ALTO ADIGE	11° 53.049	2,7%	1° 49.330
MARCHE	12° 45.687	2,3%	11° 30.751
FRIULI-VENEZIA GIULIA	13° 43.038	2,2%	7° 36.033
SARDEGNA	14° 37.564	1,9%	16° 23.733
CALABRIA	15° 35.943	1,8%	20° 19.418
ABRUZZO	16° 34.436	1,8%	14° 27.023
UMBRIA	17° 24.187	1,2%	12° 28.203
BASILICATA	18° 14.969	0,8%	13° 27.751
MOLISE	19° 7.138	0,4%	15° 24.497
VALLE D'AOSTA	20° 5.383	0,3%	3° 43.689
NORD OVEST	1° 647.893	33,3%	1° 40.889
NORD EST	2° 454.045	23,3%	2° 39.312
CENTRO	4° 410.927	21,1%	3° 35.051
SUD E ISOLE	3° 430.786	22,1%	4° 21.653
ITALIA	- 1.946.479	100%	- 32.984

- Nel 2022 le Marche si confermano la **12^a regione in Italia per ricchezza prodotta** (dopo il Trentino-Alto Adige) con un PIL pari a circa 45,7 miliardi di euro, il **2,3% del PIL nazionale e l'11,1% di quello del Centro Italia**
- **Rispetto al 2019 il PIL cresce del +7,1%**, inferiore alla crescita nazionale (+8,3%), ma superiore a quella del Centro Italia (+5,4%)
- Il **PIL pro capite**, in crescita del **+9,3%** rispetto al 2019, rimane **inferiore alla media italiana e a quella del Centro Italia** (30.751€ vs 32.984€ in Italia e 35.051€ nel Centro Italia), confermando le Marche **11^a regione in Italia**

(*) PIL nominale

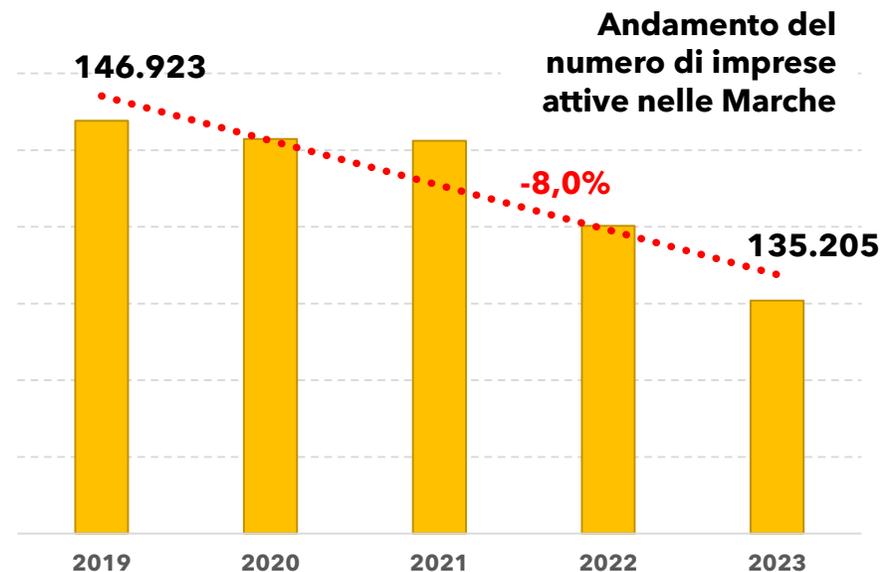
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat

QUADRO ECONOMICO



Con **135.205 imprese attive** nel 2023, le Marche rappresentano il **13,2%** del tessuto imprenditoriale del **Centro Italia** e il 2,7% di quello nazionale, occupando il **12° posto in Italia** dopo la Sardegna (2,8%).

Oltre il 70% delle imprese attive si concentra nelle province di **Ancona (26%), Pesaro e Urbino (24%) e Macerata (23%)**.



Il **22%** delle imprese ricade nel settore del **commercio**, seguono i settori dell'**agricoltura (17%), delle costruzioni (13%) e del manifatturiero (12%)**.

Nel 2023 si registra una perdita di imprese del **-8,0% (11.718 imprese in meno) rispetto al 2019**, superiore alla decrescita nazionale (-0,8%) e del Centro (-4,5%).

	MARCHE	di cui COMMERCIO	di cui AGRICOLTURA	di cui COSTRUZIONI	di cui MANIFATTURIERO	CENTRO	ITALIA
Imprese attive nel 2023	135.205	22%	17%	13%	12%	1.027.398	5.097.617
Variazione % 2023/2019	-8,0%	-13,7%	-13,5%	-8,7%	-10,0%	-4,5%	-0,8%

La contrazione del numero di imprese risulta più accentuata nelle province di **Ancona (-10,2%) e Macerata (-9,4%)** e interessa tutti i principali macro-comparti di attività economica.

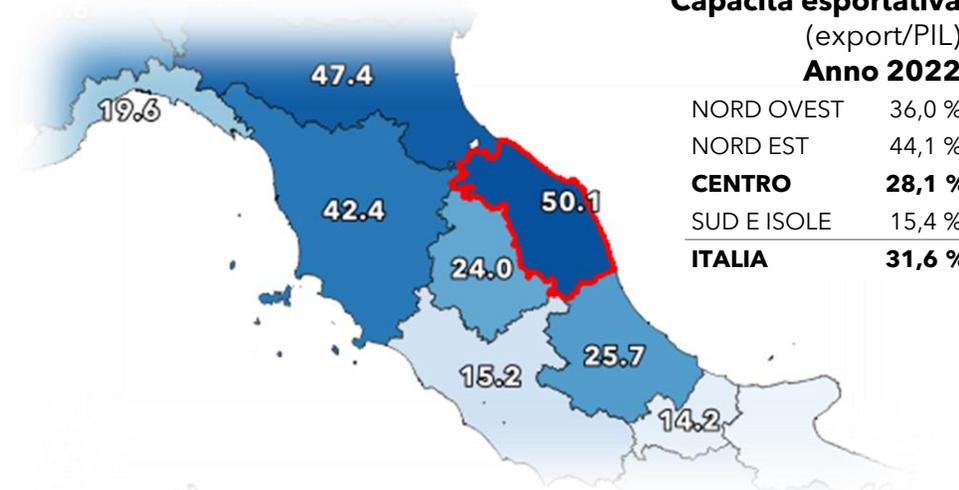
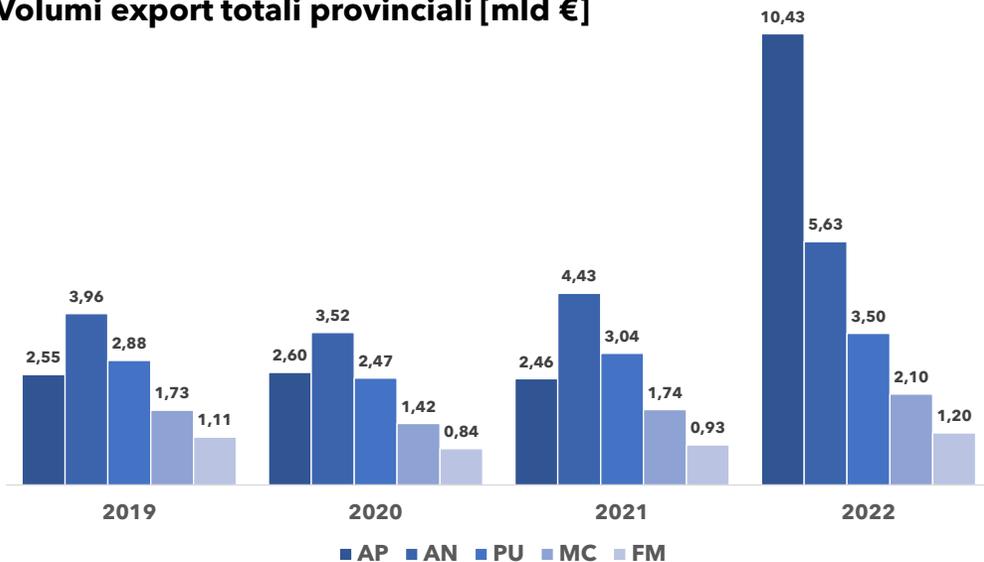
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati InfoCamere/Stockview

COMMERCIO ESTERO: VALORE EXPORT



La regione Marche **nel 2022 ha esportato** beni per un valore di circa **22,9 mld € (di cui il 46% Ascoli Piceno)**, con un saldo commerciale di 9,2 mld €, segnando un +81,5% rispetto all'anno precedente e un **+86,9% rispetto al 2019** (dovuto all'incremento anomalo del **settore farmaceutico**^(*), +481%, generato dai flussi internazionali dello stabilimento Pfizer di Ascoli Piceno). Con una quota pari al **3,7% dell'export italiano**, è la 7^a regione dopo il Lazio (5,2%) e prima del Friuli-Venezia Giulia (3,6%). Le esportazioni contribuiscono per il **50,1%** alla formazione del **PIL regionale** contro il 29,2% del 2021 e il 28,7% del 2019. Il **46%** del commercio estero è diretto **verso l'Ue 27 (post Brexit)** e il 58% avviene attraverso la **modalità stradale** che diventa quasi l'unica nelle relazioni con l'Ue (95,5% stradale; 2,1% aerea; 1,3% ferroviaria; 1,1% marittima).

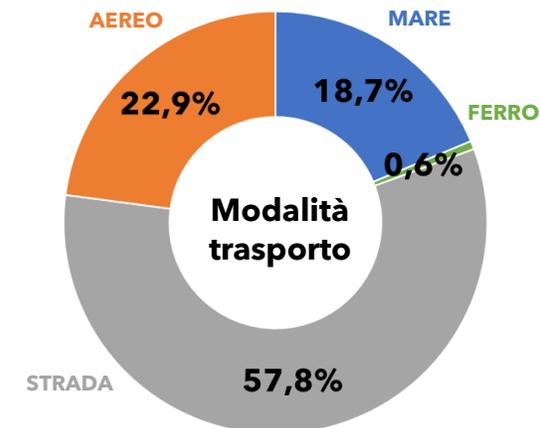
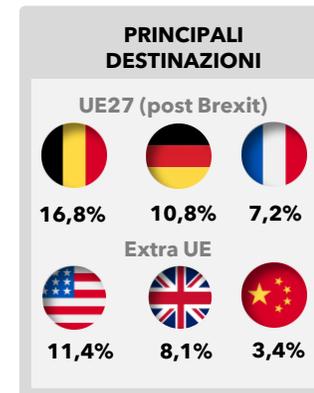
Volumi export totali provinciali [mld €]



Capacità esportativa (export/PIL)

Regione	Valore (%)
NORD OVEST	36,0 %
NORD EST	44,1 %
CENTRO	28,1 %
SUD E ISOLE	15,4 %
ITALIA	31,6 %

^(*) Si tratta del comparto degli articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici, per i quali risultano esportazioni per un valore di 9,5 Mld €, valore che corrisponde da solo al 41,3% delle esportazioni marchigiane del 2022 e risulta oltre 5,5 volte quello del 2021. Ad esso si deve gran della crescita tendenziale delle esportazioni regionali.

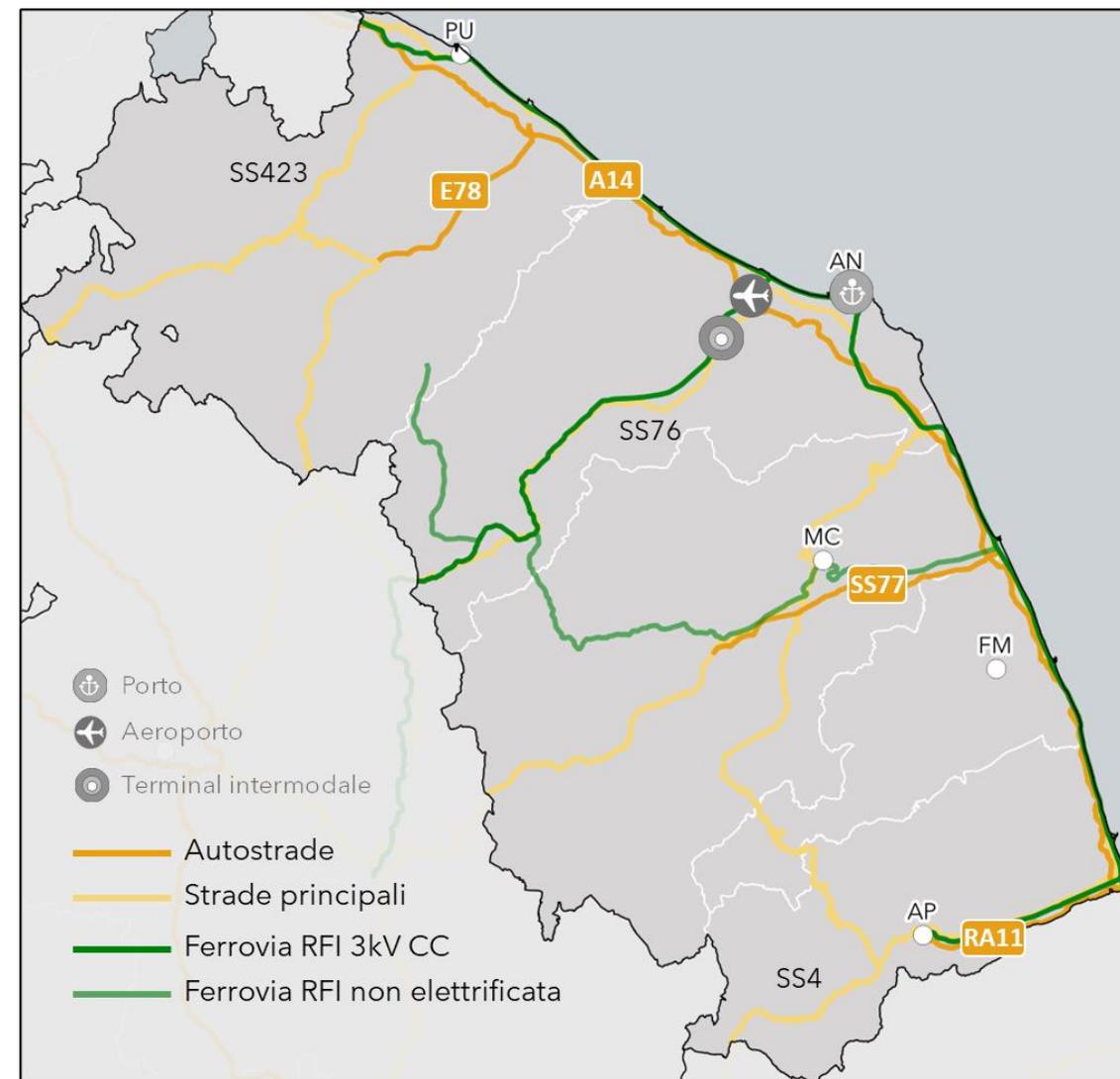


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat



Infrastrutture di rete

- **Circa 6.500 km di rete stradale** di cui il **3% autostrada**, il 21% strade di interesse nazionale e il restante 76% strade regionali e provinciali. Lo schema portante dell'infrastruttura stradale è costituito dai due assi longitudinali del Corridoio Adriatico, (autostrada A14 e SS16 Adriatica) e dagli assi trasversali che, con uno schema a «pettine», attraversano le principali valli. Secondo i dati Istat 2022, nelle Marche si sono verificati **4.951 incidenti stradali** con un aumento del **+6,2% rispetto al 2021**. Rispetto al costo sociale dell'incidentalità stradale con lesioni alle persone, stimato in 17,9 Mld € per l'Italia, la regione Marche incide per il 2,9%. **L'incidentalità rimane alta lungo la costa (SS16)**, ma anche su SS77, SS76, SP502 e SP571. L'indice di mortalità cresce nelle province di Pesaro Urbino, Ancona e Ascoli Piceno.
- **389 km di linee ferroviarie in esercizio**, interamente gestite da **RFI**, di cui il **69% elettrificate** (3kV CC) e il 52% a doppio binario. La rete fondamentale comprende: la linea adriatica Bologna-Lecce e la linea Orte-Falconara (Ancona-Roma). La rete complementare comprende: la linea Civitanova Marche-Fabriano, la Fabriano-Pergola («Subappennina Italica», recentemente ripristinata per fini turistici) e la linea Ascoli-San Benedetto del Tronto.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie (tra cui CNIT 2021-2022, RFI, Piano Regionale delle Infrastrutture MARCHE 2032)

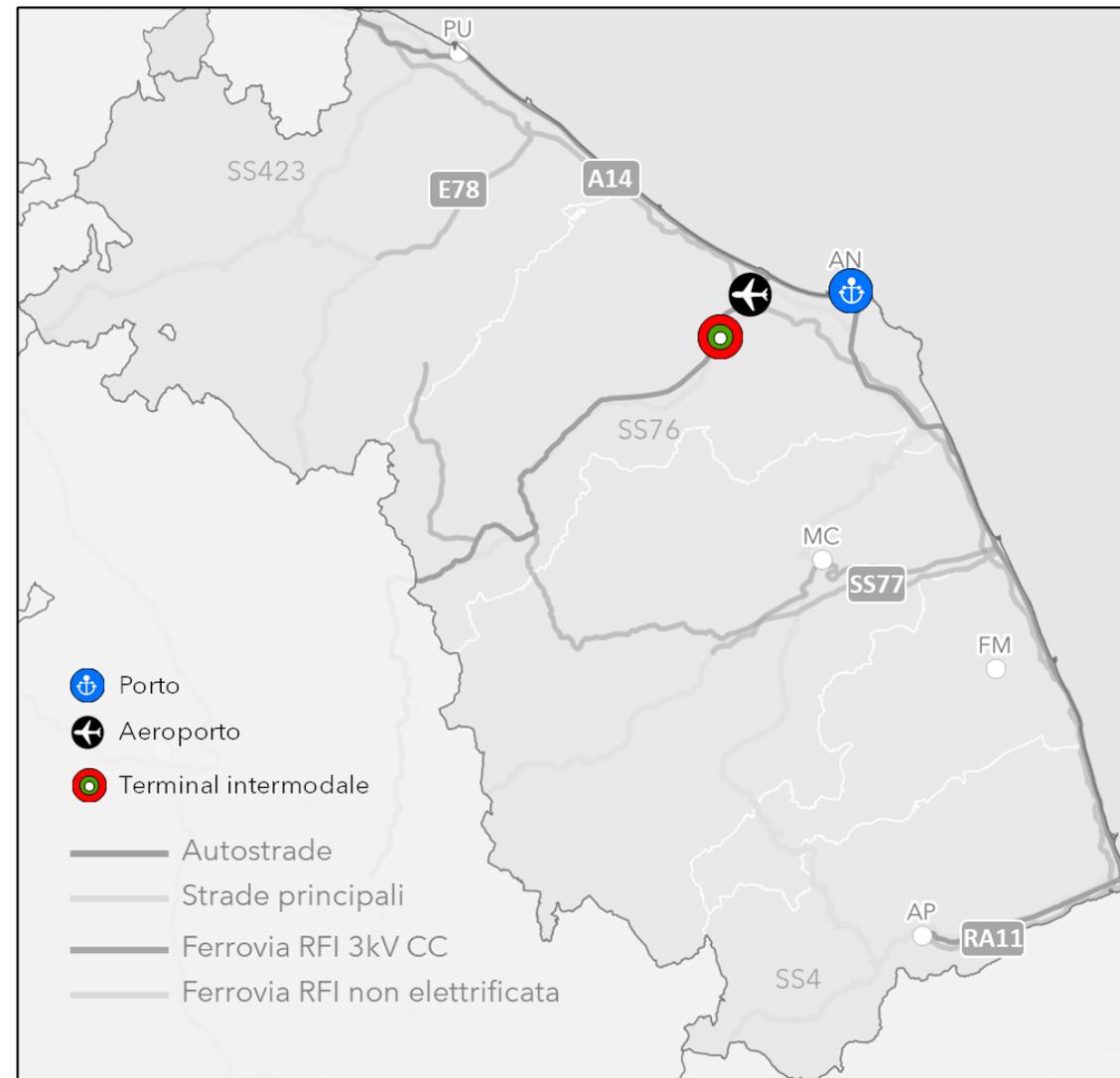


Infrastrutture di nodo

Il nodo strategico per la logistica e i trasporti della regione è la **Piastra logistica delle Marche** formata dal Porto di Ancona, dall'Interporto delle Marche (Jesi) e dall'Aeroporto di Falconara Marittima (Ancona), un polo logistico intermodale interconnesso in un arco di 25 km.

- Il **Porto di Ancona** incluso nel Core Network europeo, nel 2023 ha movimentato circa **9,5 Mln ton (-10,3% vs 2022; -11,9% vs 2019)**. Le merci nei contenitori, oltre 1,1 Mln ton, sono in linea con il 2022, con una movimentazione di **173.152 TEU (+4,7% vs 2022 e -1,7% vs 2019)**. Il **traffico passeggeri** (948.457 unità, di cui 91% traghetti), è anche **in linea con il 2022 (+0,2%)**, **ancora lontano dai risultati pre-Covid (-20,3% vs 2019)**.
- L'**Interporto delle Marche (Jesi)**, incluso nel Core Network europeo, una struttura dedicata ai trasporti intermodali collegata con porto, aeroporto e viabilità di grande comunicazione (SS16, A14, linea Roma-Ancona, SS76), è al centro di un importante progetto di rilancio con l'attivazione del Fulfillment Center dell'operatore multinazionale dell'e-commerce (Amazon).
- L'**Aeroporto di Ancona-Falconara**, incluso nel Comprehensive Network europeo, 10° in Italia per trasporto **cargo**, nel 2023 ha movimentato poco meno di **7 mila tonnellate di merci (-8,1% vs 2022, -0,6% vs 2019)** e **518.009 passeggeri (+10,8% vs 2022, +5,8% vs 2019)**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie (tra cui CNIT 2021-2022, Piano Regionale delle Infrastrutture MARCHE 2032, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Assaeroporti)



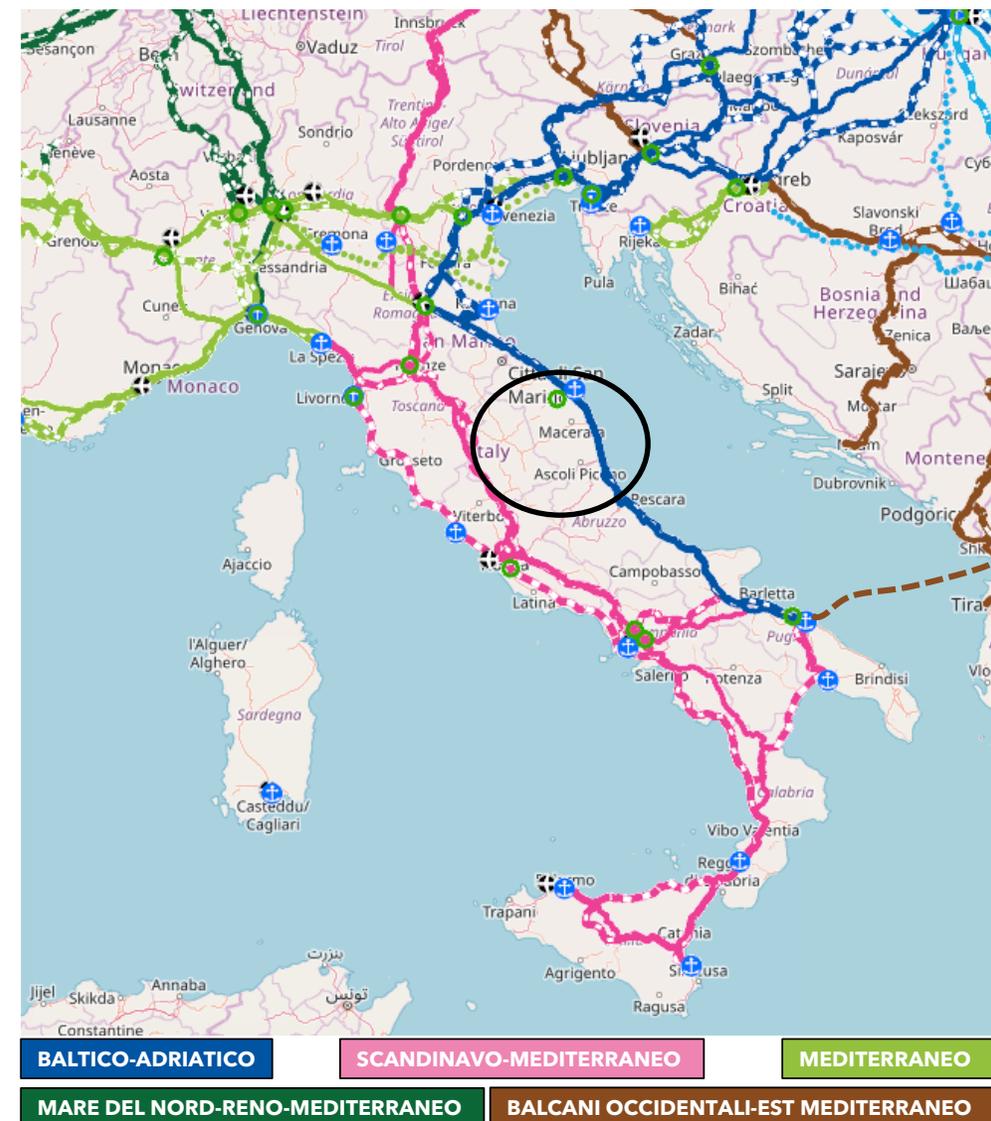
LE MARCHE NEL TEN-T



La costituzione e lo sviluppo di una Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) rappresenta uno degli elementi unificanti dell'Unione Europea, poiché in grado di contribuire concretamente allo sviluppo del mercato interno, collegando tra loro le Regioni europee e l'Europa con il Resto del Mondo.

Già a seguito dei negoziati sulla Brexit, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno convenuto di anticipare la revisione degli orientamenti TEN-T al 2021 (anziché al 2023). La principale novità consiste nell'**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, che comprende alcune sezioni prioritarie della rete Comprehensive e include i tracciati dei Corridoi Ferroviari Merci, allineandoli ai nuovi Corridoi Europei di Trasporto.

Gli impatti sui mercati globali dell'attuale **nuovo panorama geopolitico** hanno poi ulteriormente evidenziato l'esigenza di emendare la proposta nel mese di luglio 2022, la cui adozione sarà definita entro il 2024: standardizzazione dello scartamento ferroviario per migliorare l'interoperabilità sia all'interno del territorio dell'Ue che all'esterno; rimodulazione dei tracciati; introduzione di un **nuovo corridoio «Balceni Occidentali-Est Mediterraneo»**, nonché la conversione delle Autostrade del Mare in un concetto di Spazio Marittimo Europeo con vincoli meno stringenti sui porti. Pertanto, **i Corridoi Europei che interessano il nostro Paese diventano cinque.**



Fonte: TENtec Interactive Map Viewer

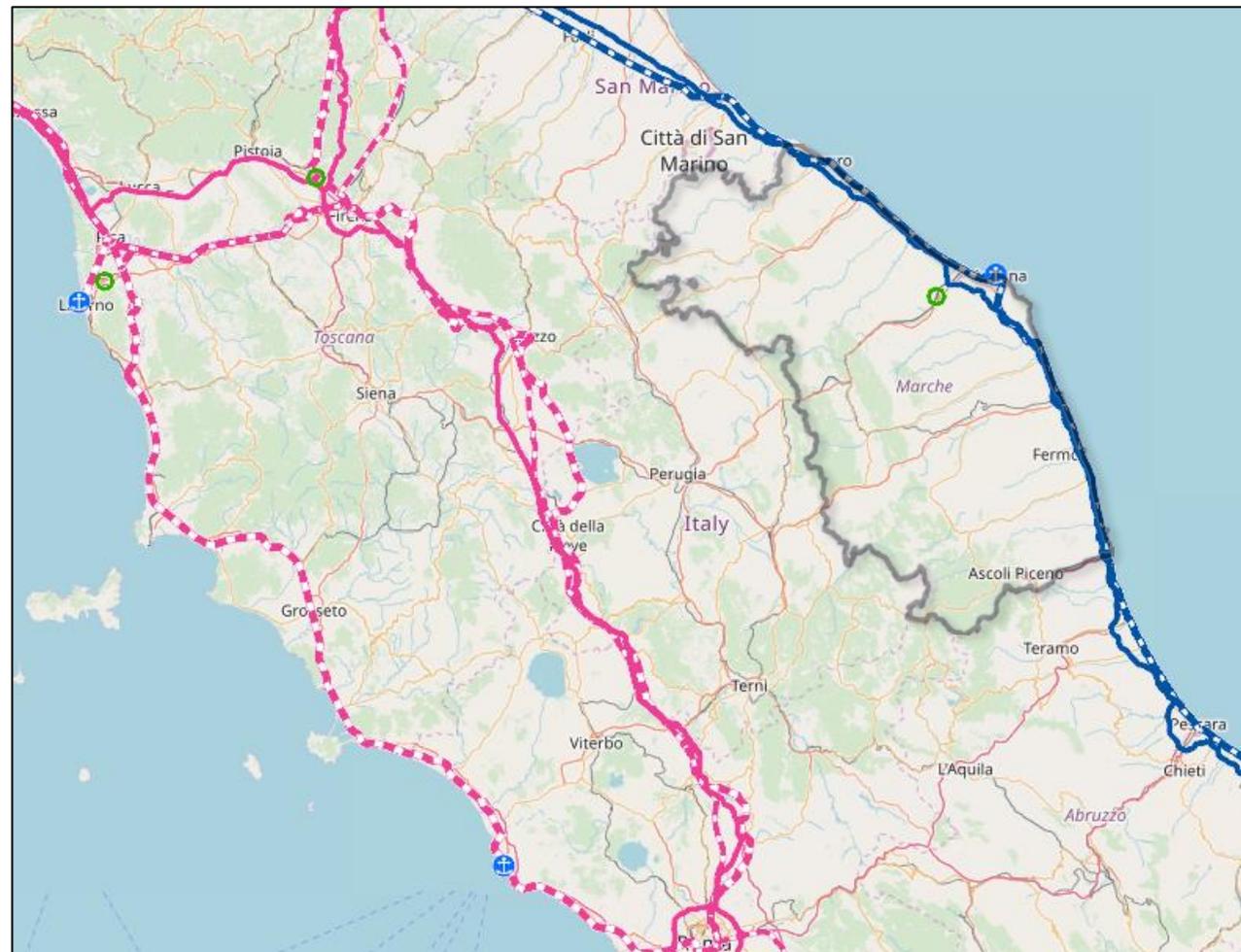
Elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



Le modifiche nella rete dei corridoi italiana accolte dalla Commissione Ue che riguardano le **Marche** sono:

- il prolungamento del tracciato del **Corridoio Baltico - Adriatico fino a Bari**, creando una connessione strategica con il **Corridoio Scandinavo - Mediterraneo** a Nord, attraverso il nodo di Bologna, e a Sud, attraverso il nodo di Bari che a sua volta intercetta il nuovo Corridoio **Balceni Occidentali-Est Mediterraneo**.
- il **completamento della dorsale adriatica**, con l'inserimento della **tratta da Ancona a Foggia** nella rete di rango Extended Core sia ferroviaria che stradale.

La regione Marche, pertanto, assume **una posizione strategica, di cerniera tra i due Corridoi**. Il territorio regionale ne può trarre il massimo beneficio attraverso interventi di adeguamento e potenziamento delle reti stradale e ferroviaria di connessione tra le due dorsali di traffico, attraverso una maglia attrezzata «ferro-gomma» con un ruolo centrale del triangolo logistico di Ancona. L'obiettivo principale di **«Marche 2032»** è proprio quello di connettere le province marchigiane tra loro e **riconnettere le Marche all'Italia e all'Europa**.



Fonte: TENtec Interactive Map Viewer



La dotazione di infrastrutture, nella sua accezione più ampia, rappresenta un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende presenti a livello locale e allo stesso tempo incide sulle scelte di insediamento delle persone (residenti, lavoratori e turisti) e di nuove attività produttive, nonché sulle convenienze logistiche delle imprese. Gli indicatori rappresentano un valido strumento di analisi delle performance territoriali e uno dei fattori chiave nell'**indirizzare politiche di intervento e di sviluppo**, completando e non sostituendo il bagaglio conoscitivo di ciascun territorio. I KPI territoriali, realizzati nell'ambito del Programma Infrastrutture del sistema camerale, sono un insieme di indici su **scala provinciale**^(*) sviluppati rispetto a:

- **5 categorie di trasporto** (stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale, logistica)  **130 indicatori**
- **2 categorie trasversali** (energia, digitale)  **40 indicatori**

A completamento delle analisi, è stata anche predisposta una **classifica «Green&Smart»** delle province italiane allo scopo di valutare la performance di ciascun territorio nel contesto nazionale in ottica di sviluppo sostenibile, transizione ecologica e digitale.

L'utilizzo di un approccio multicriteria ha permesso di contemplare un ampio spettro di indicatori (complessivamente circa 170) declinati in 4 cluster tematici (contesto, dotazione, funzionalità e strategia), volti a fornire una misura analitica sia della **consistenza fisica** delle infrastrutture presenti sul territorio sia di aspetti anche qualitativi, legati alla loro **fruibilità ed efficienza in relazione al contesto socio-economico e orografico** in cui risiedono. Questi fattori hanno ripercussioni più o meno importanti sull'attrattività di un territorio, sulla qualità della vita e sulle dinamiche che incidono nel percorso verso uno sviluppo sostenibile. Industrializzazione e sviluppo infrastrutturale sono inoltre strettamente legati al progresso tecnologico e all'innovazione, strumenti imprescindibili di ogni strategia volta al raggiungimento degli obiettivi legati all'ambiente.

^(*) 105 territori, considerando 4 territori in Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari) e 5 in Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce)

Fonte: Report «Nuovi indicatori di performance territoriale» - Dicembre 2023, Unioncamere/Uniontrasporti



Per una corretta interpretazione dei **KPI riferiti alle infrastrutture di trasporto e logistica**, è bene precisare che:

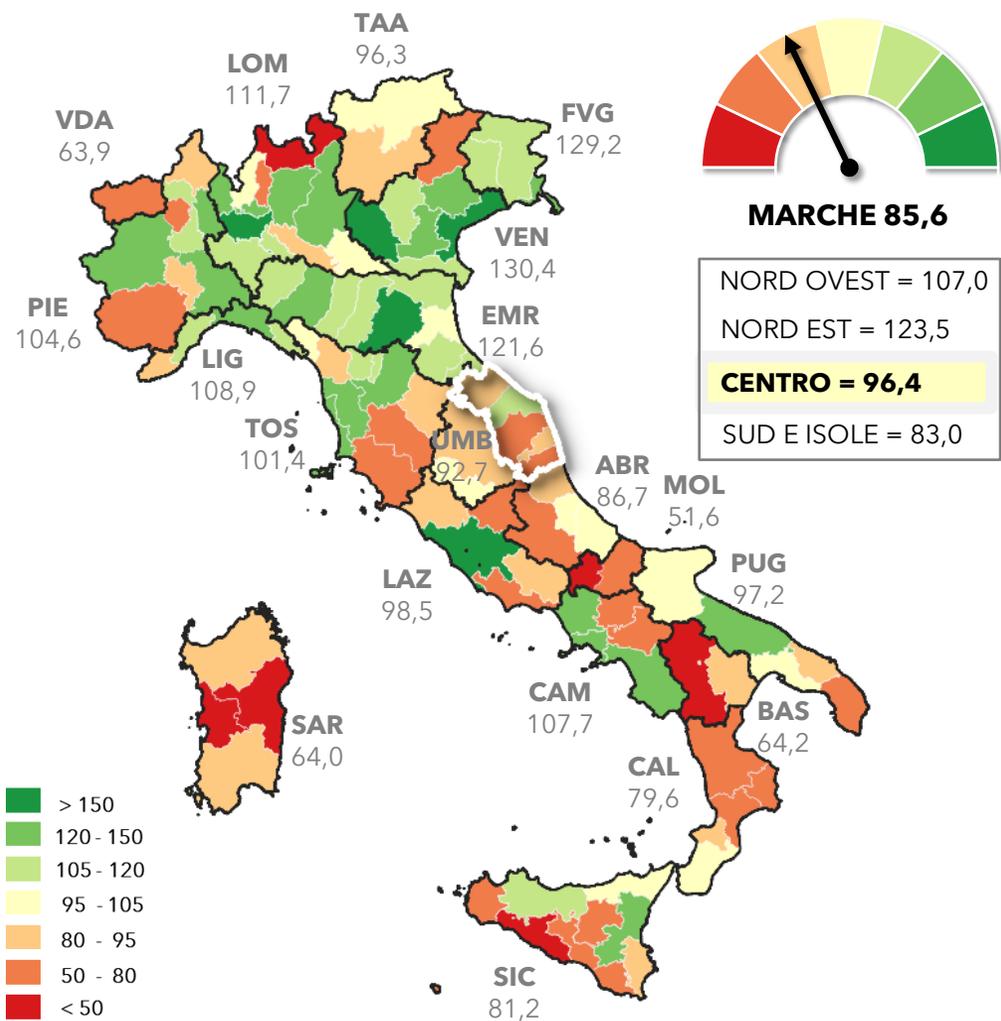
- per le **infrastrutture di rete** (strade e ferrovie), l'analisi si basa sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi provinciali)
- per le **infrastrutture di nodo** (porti marittimi e fluviali, aeroporti, centri intermodali), l'analisi è più articolata al fine di esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture indipendentemente dalla «territorialità». Si tiene conto, infatti, della capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe.
 - nodi infrastrutturali raggiungibili entro **90 minuti dal capoluogo di provincia**, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza
 - **fattore di premialità** che tiene conto della presenza e della rilevanza del nodo rispetto a ciascun territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza (quindi ogni nodo ha un peso differente rispetto al territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza).

► **Esempio.** Prendendo il caso del «KPI logistica» riferito alla provincia di Ancona, la presenza dell'Interporto di Jesi nei confini provinciali (che ha di per sé un peso rilevante), non è sufficiente, da sola, a rappresentare un vantaggio competitivo. Di contro, la provincia di Fermo beneficia della potenziale influenza non solo dell'Interporto di Jesi, ma anche di quello di Manopello (Pescara), anche se con un peso differente. Discorso analogo vale per gli aeroporti (e per i porti) che potenzialmente potrebbero essere al servizio di più territori, ma non sempre valorizzano appieno questa potenzialità (anche in ottica di razionalizzazione delle infrastrutture, attraverso una vision a livello sovra-territoriale), a causa della carenza di collegamenti viari e/o ferroviari efficienti.

Di seguito si riportano i principali risultati riferiti al territorio regionale delle Marche. Si precisa che il KPI 2023 non è confrontabile con il KPI 2019 (presente nella precedente edizione del Libro Bianco), poiché sono stati introdotti diversi elementi di upgrade in fase di raccolta dati e di calcolo.

Nota: per maggiori dettagli si rimanda al Report «Nuovi indicatori di performance territoriale» - Dicembre 2023, Unioncamere/Uniontrasporti.

KPI TERRITORIALI - Trasporto e logistica



La regione Marche evidenzia un KPI di sintesi (85,6) inferiore sia rispetto a quello della macroarea del Centro Italia (96,4) che alla media nazionale (100), da cui si distacca di circa 15 punti, collocandosi in 14^a posizione.

Ancona (107,1) supera di oltre +17 punti le altre province della regione e di +7 la media nazionale, distinguendosi soprattutto per la performance portuale (+57 vs media nazionale).

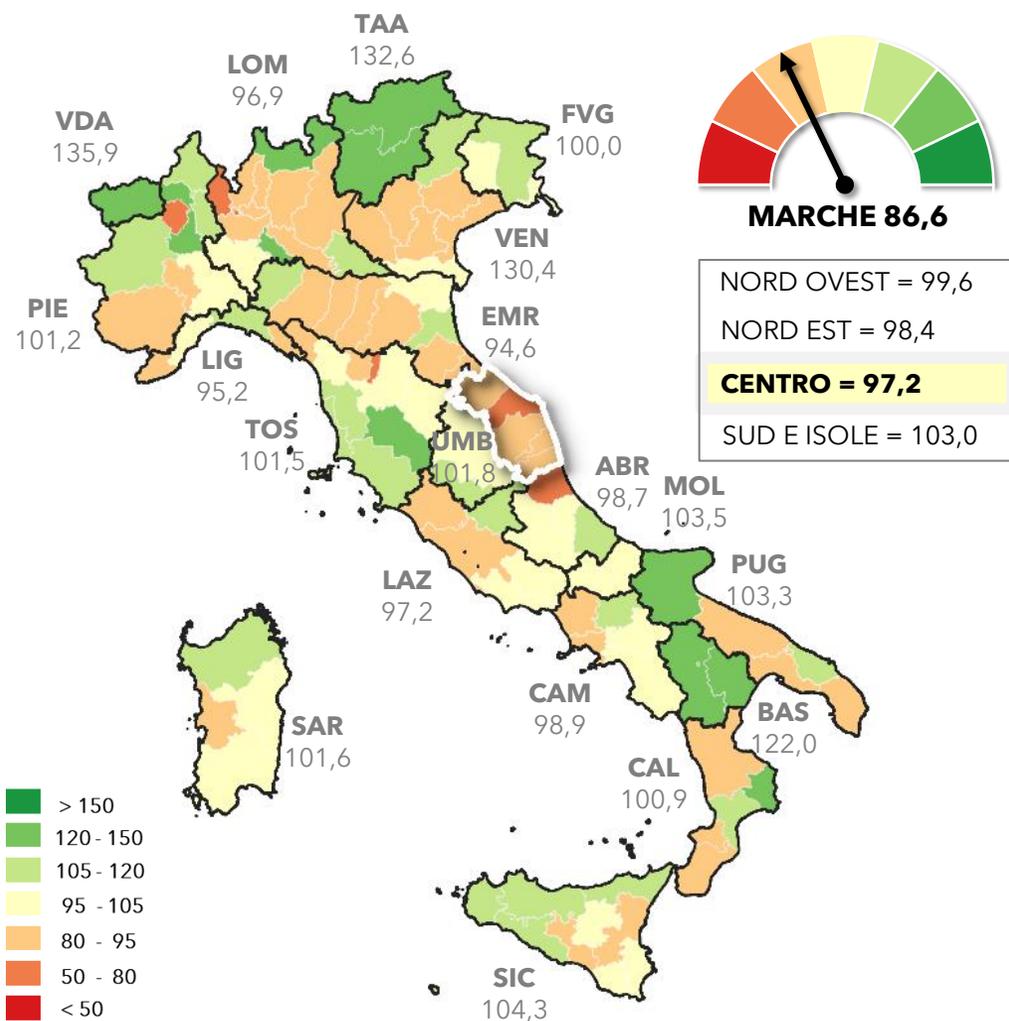
A livello regionale, per quanto si voglia estendere l'effetto gravitazione, i KPI relativi alle categorie logistica, aeroportuale e portuale risultano quelli più critici, a causa di una scarsa accessibilità delle province ai nodi di riferimento, data l'assenza di grandi vie di comunicazione (stradali e ferroviarie). La caratteristica struttura a «pettine» del sistema viario (incentrato sull'asse adriatico su cui si innestano gli assi vallivi), rappresenta allo stesso tempo la causa e l'effetto degli squilibri territoriali esistenti.

	🛣️			🚊			🚂			✈️			🚛			SINTESI		
	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia									
1°	PU	118,2	18°	AN	102,3	52°	AN	157,2	29°	AN	119,0	32°	FM	72,3	58°	AN	107,1	45°
2°	AN	117,5	20°	PU	102,3	53°	PU	60,3	56°	PU	52,9	78°	AN	63,3	66°	PU	89,7	63°
3°	AP	101,1	54°	FM	98,7	59°	MC	58,1	58°	FM	50,4	81°	AP	50,1	74°	FM	85,8	70°
4°	FM	100,9	56°	AP	83,4	76°	FM	54,9	62°	MC	49,1	84°	PU	48,6	77°	AP	73,8	81°
5°	MC	99,7	63°	MC	67,8	91°	AP	53,8	63°	AP	23,5	99°	MC	45,4	80°	MC	71,6	83°



Macerata (71,6) e **Ascoli Piceno (73,8)** si confermano le province con la performance peggiore sul territorio regionale.

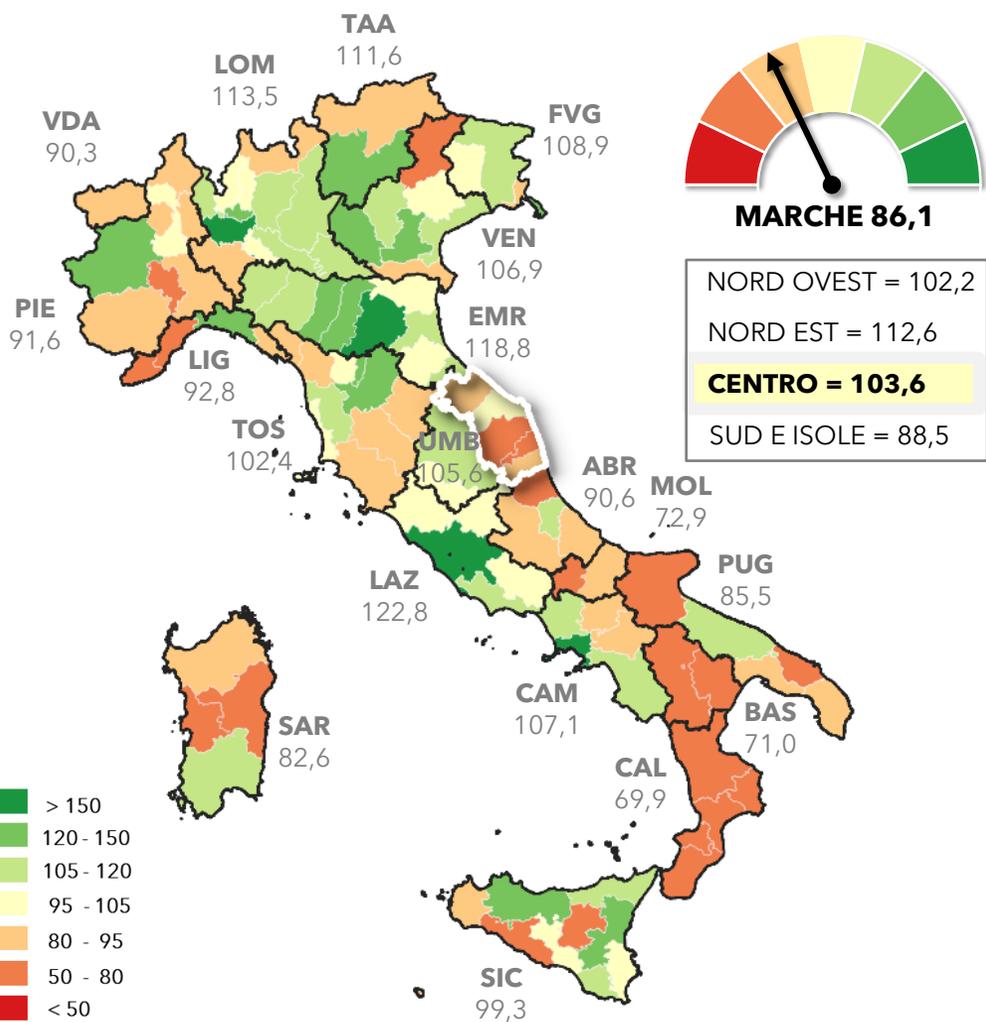
Fonte: elaborazione Uniontrasporti



Il «KPI energia» esprime, in senso lato, quanto i territori «utilizzano bene» l'energia che hanno a disposizione, tenendo conto soprattutto delle fonti di energia rinnovabile. Nel novero delle fonti rinnovabili il cui impiego permette di produrre elettricità ci sono, in particolare, l'energia solare, quella eolica e quella idroelettrica. Nel 2021, la produzione di **energia elettrica da fonti rinnovabili nelle Marche** è riuscita a coprire l'**83% del totale di energia elettrica prodotta** pari a 2.360 GWh, collocandosi al 4° posto in Italia dopo Valle d'Aosta (98%), Basilicata (91%) e Trentino-Alto Adige (90%). Tuttavia, **solo il 29% dei consumi** elettrici viene sostenuto da energie rinnovabili. Il KPI di sintesi (86,6) esprime **una performance regionale inferiore alla media nazionale di quasi 15 punti** e di circa 10 rispetto al KPI della macroarea.

	Provincia	KPI ENERGIA	# Italia
1°	MC	90,6	72°
2°	AP	89,9	77°
3°	FM	86,9	83°
4°	PU	86,3	85°
5°	AN	79,3	104°

Gli ambiti più carenti sono la **dotazione** (potenza e capacità degli impianti, indice di specializzazione degli addetti) e la **strategia** (investimenti per la produzione di energia elettrica, trend della produzione da fonti rinnovabili, comunità energetiche in progetto). A livello provinciale, all'ultimo posto la provincia di **Ancona**, con un gap di **-20 punti rispetto alla media italiana** (104^a in Italia).



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

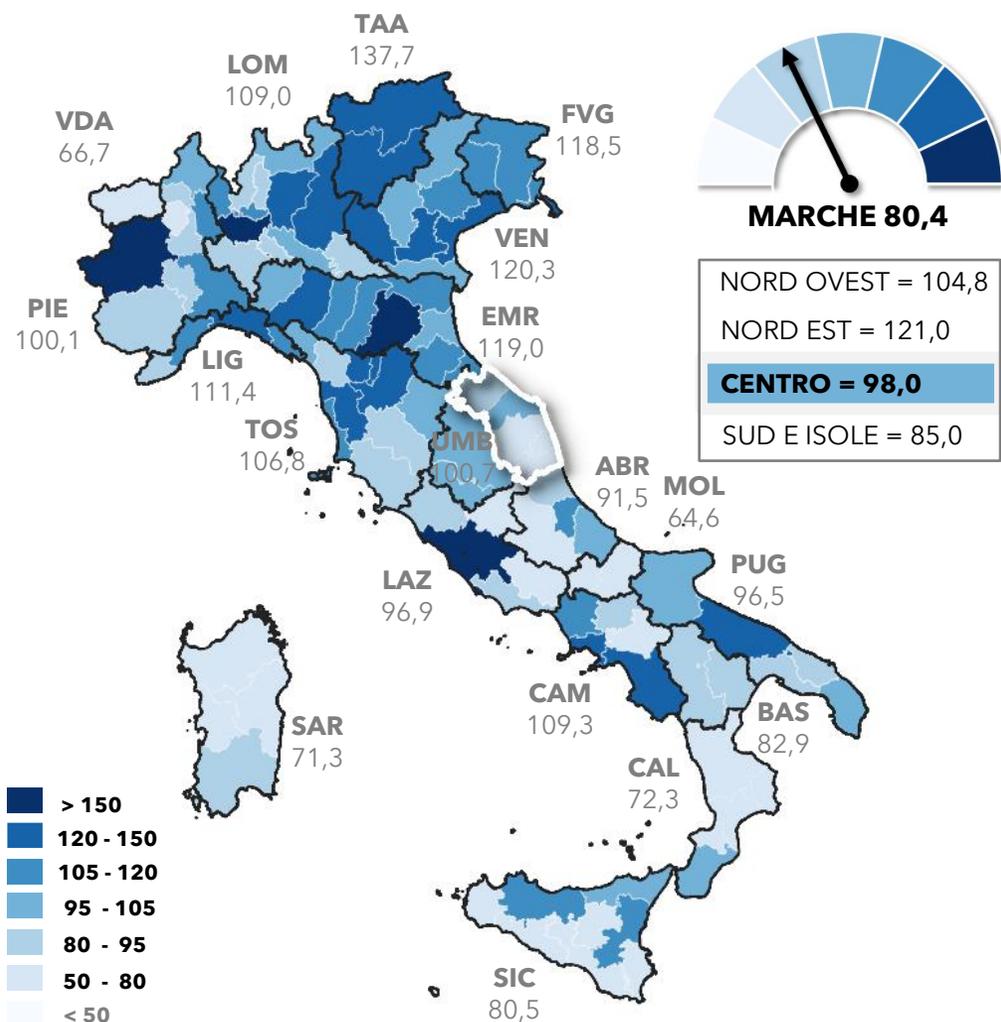
L'obiettivo del «KPI digitale» è quello di mettere a fuoco la propensione dei territori verso la diffusione e l'utilizzo delle tecnologie digitali, anche in termini di offerta di infrastrutture e di servizi e quindi di opportunità per le imprese e le famiglie residenti.

Nel panorama italiano, le migliori performance sono ottenute da Lazio (122,8), Emilia-Romagna (118,8) e Lombardia (113,5), con un punteggio che supera di oltre il 10% la media nazionale. La regione **Marche** (86,1) si colloca al **15° posto** tra le regioni italiane, dopo la Valle d'Aosta (90,3) e prima della Puglia (85,5) con un punteggio di **circa 15 punti inferiore alla media nazionale** e circa 10 rispetto alla macroarea. Si evidenzia, in particolare, una scarsa presenza di imprese con un livello base di digitalizzazione.

	Provincia	KPI DIGITALE	# Italia
1°	AN	104,2	41°
2°	AP	94,3	58°
3°	PU	83,8	78°
4°	MC	76,1	88°
5°	FM	71,9	93°

A livello provinciale, solo **Ancona (104,2)** si colloca nella media nazionale posizionandosi al 41° posto.

Fermo (71,9) e **Macerata (76,1)** sono le province con il **gap più importante rispetto alla media nazionale**, soprattutto in termini di dotazione (copertura rete fissa e mobile, specializzazione degli addetti) e funzionalità (velocità media in download, maturità digitale dei comuni capoluogo).



La classifica Green&Smart è ottenuta dai 7 KPI sviluppati (strada, ferrovia, porti, aeroporti, logistica, energia, digitale), isolando gli elementi che ricadono nella sfera della **sostenibilità ambientale** e della **digitalizzazione** al fine di ottenere una valutazione di massima sull'orientamento dei territori verso la transizione green e digitale.

Nella classifica regionale, la regione **Marche (80,4)** si posiziona **al 16° posto** dopo la Sicilia (80,5) e prima di Calabria (72,3), Sardegna (71,3), Valle d'Aosta (66,7) e Molise (64,6). A livello territoriale emerge il gap tra nord (AN, PU) e sud del territorio (AP, FM, MC). **Macerata (64,4) in coda alla classifica regionale** si posiziona al 98° posto in Italia, con un gap di oltre 35 punti rispetto alla media nazionale.

	Provincia	KPI «G&S»	# Italia
1°	AN	98,1	54°
2°	PU	85,5	69°
3°	AP	77,0	88°
4°	FM	76,9	89°
5°	MC	64,4	98°

Tra i **principali fattori penalizzanti** delle province marchigiane si evidenzia una particolare carenza in termini di: dotazione tecnologica e intermodalità nei nodi logistici, velocizzazione dei processi doganali nei porti, presenza di strutture per l'innovazione, copertura rete mobile, trend della produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile, velocità media di connessione in download.

ITALIA = 100

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

I fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese marchigiane

- Premessa
- Struttura dell'indagine nazionale
- Principali output (*focus Marche*)





L'indagine sui fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese è stata condotta su un **campione di 12.000 imprese** localizzate **su tutto il territorio nazionale**, di queste poco più del 78% sono micro-imprese (< 10 addetti) e circa il 9% sono medio-grandi imprese (> 50 addetti). Il campione selezionato è statisticamente rappresentativo delle imprese italiane stratificate per regione di residenza, classe dimensionale e settore, in grado di garantire la **significatività regionale nel contesto nazionale**(*). Complessivamente sono state coinvolte **444 imprese nelle Marche**.

L'indagine è stata svolta con il supporto tecnico dell'Istituto specializzato in ricerche di mercato Format Research, tramite interviste telefoniche realizzate con sistema Cati, **dal 9 marzo al 3 maggio 2023**.

Una prima edizione dell'indagine nazionale è stata realizzata nel 2021, rivolta alle imprese della manifattura e del trasporto e logistica, i cui risultati sono stati presentati durante i diversi tavoli di confronto territoriali con associazioni e imprese.

Dai suddetti tavoli è emersa l'esigenza di allargare il campo di indagine includendo ulteriori categorie imprenditoriali rilevanti per le economie locali, che hanno peraltro maggiormente risentito degli effetti della pandemia e dell'instabilità economica internazionale. Per tale motivo la nuova indagine include complessivamente **sei settori economici**:

- Agricoltura
- Commercio all'ingrosso
- Costruzioni
- Manifattura
- Trasporto e logistica
- Turismo

Di seguito viene riportata una **selezione dei risultati riferiti alle imprese marchigiane** coinvolte nell'indagine.

(*) Campione rappresentativo delle imprese italiane nei settori considerati. Domini di studio del campione distinti per dimensione e area geografica (nord ovest, nord est, centro, sud/isole), con un intervallo di confidenza 95% (Errore da $\pm 1,5\%$ a $\pm 3,1\%$).

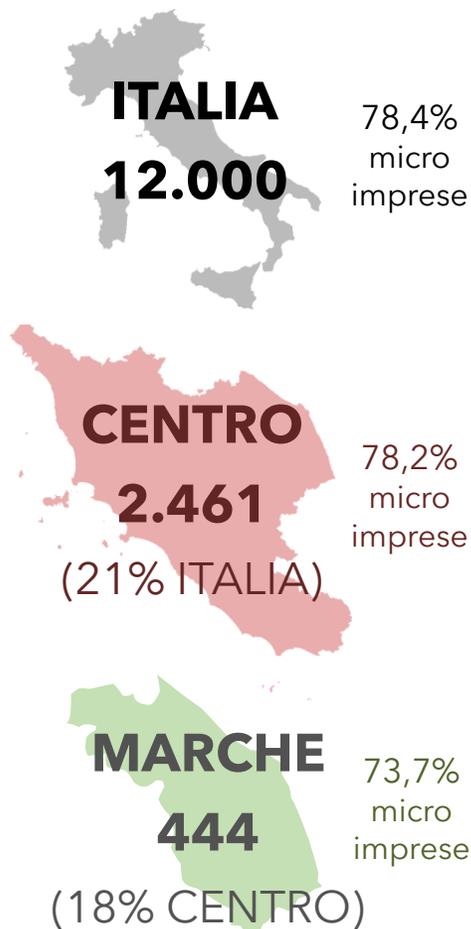
Nota: per maggiori dettagli sugli esiti dell'indagine nazionale si rimanda invece al report dedicato, disponibile sul Portale del Programma Infrastrutture.



TEMI DELL'INDAGINE

-  *Caratteristiche dell'impresa*
-  Mercati di riferimento
-  Modalità di trasporto/qualità delle infrastrutture
-  Priorità infrastrutturali
-  Utilizzo delle misure del PNRR
-  Digitalizzazione/innovazione
-  Sostenibilità

CAMPIONE IMPRESE



SETTORI (% Marche)

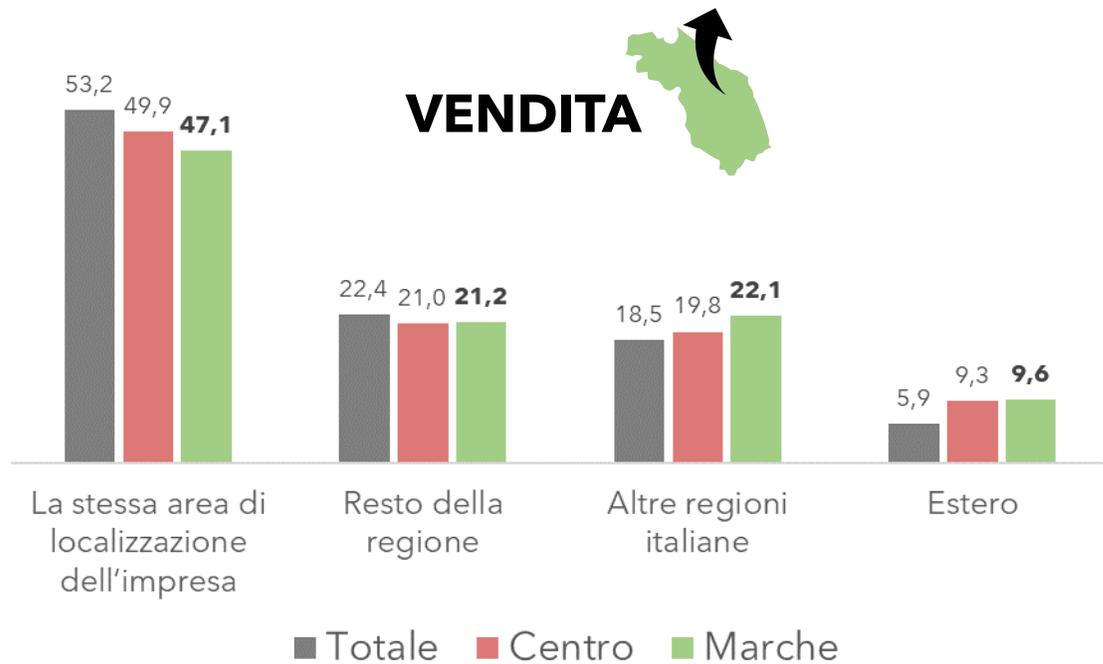


Fonte: elaborazione Uniontrasporti



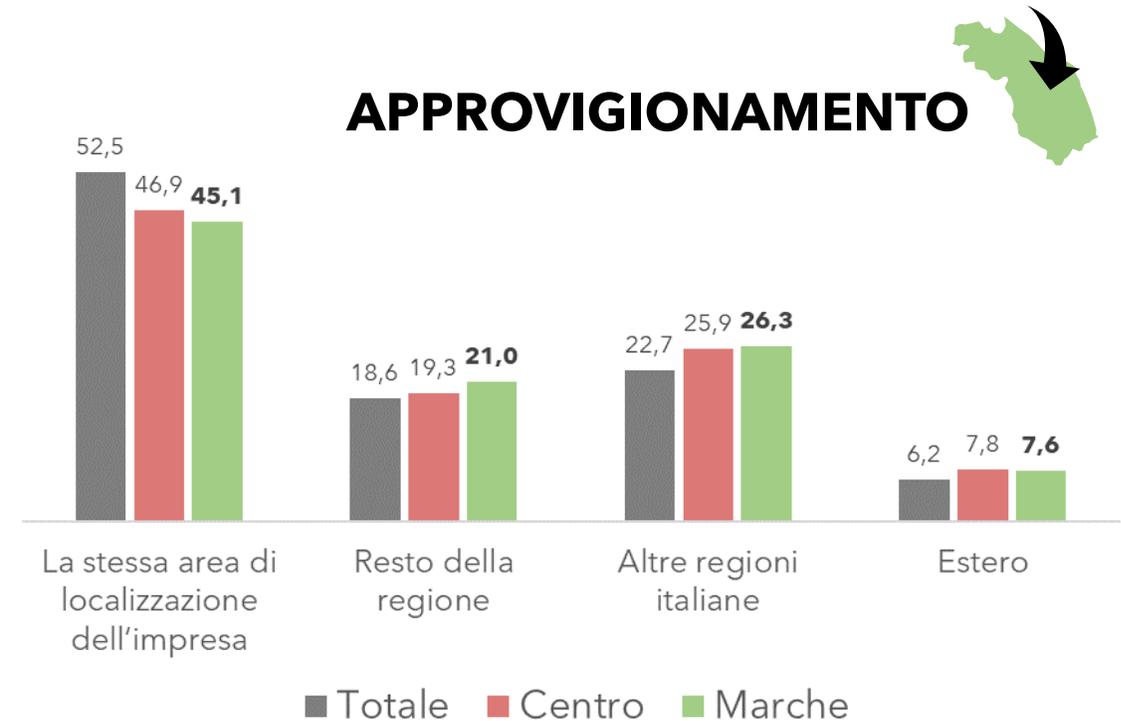
PRINCIPALI OUTPUT (FOCUS MARCHE)

MERCATI DI RIFERIMENTO



Oltre il **45%** delle imprese marchigiane intervistate **vende** i propri prodotti/servizi **o realizza i propri approvvigionamenti nell'area di localizzazione dell'impresa.**

Meno del 10% delle imprese marchigiane **vende** i propri prodotti/servizi **o realizza i propri approvvigionamenti all'estero.**



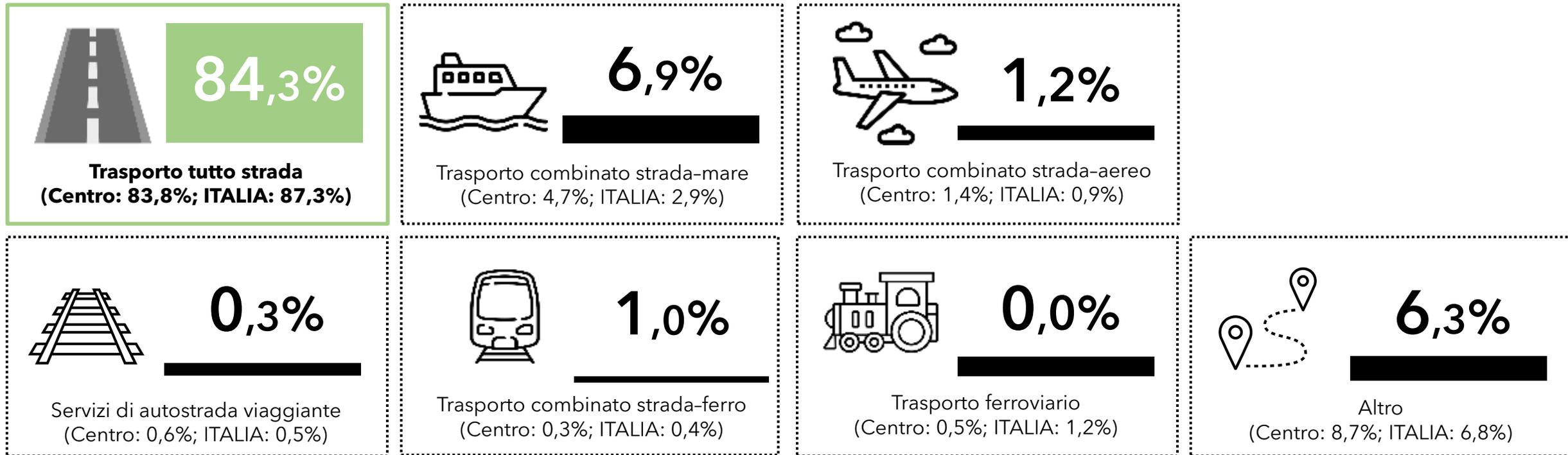
Fonte: elaborazione Uniontrasporti



PRINCIPALI OUTPUT (FOCUS MARCHE)

MODALITÀ DI TRASPORTO

Circa l'84% delle imprese marchigiane intervistate dichiara di utilizzare il trasporto tutto strada per la spedizione delle proprie merci (in linea con la media del Centro e di poco inferiore alla media nazionale), il 6,9% utilizza il trasporto combinato strada-mare, l'1,2% il combinato strada-aereo e l'1% il combinato strada-ferro. Le altre modalità di trasporto vengono mediamente utilizzate con una percentuale inferiore all'1%.



Nota: il campione è rappresentato da 399 imprese nelle Marche, 2.082 nel Centro e 10.400 imprese in Italia - Non sono considerate le imprese del Turismo

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



VALUTAZIONE DELLA QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE

Escludendo la valutazione «sufficiente», la differenza (net score) tra giudizi positivi (buono/ottimo) e negativi (scadente/mediocre), nelle Marche, è quasi sempre favorevole con l'eccezione della **rete ferroviaria**. Tuttavia, nel complesso, emerge **un sistema infrastrutturale «al limite» in termini di adeguatezza rispetto alle esigenze delle imprese**, ancor di più se si raffronta con il valore nazionale e di macroarea, soprattutto in riferimento alle infrastrutture aeroportuali e ai nodi logistici.

	 Scadente/Mediocre			 Buona/ottima			NET SCORE		
	ITALIA	CENTRO	MARCHE	ITALIA	CENTRO	MARCHE	ITALIA	CENTRO	MARCHE
Ferrovia	36,8%	26,0%	39,8%	32,6%	36,9%	26,4%	-4,2	10,9	-13,3
Autostrada	25,4%	20,8%	24,4%	45,4%	49,1%	42,3%	20,0	28,4	17,9
Strade secondarie	33,1%	27,4%	18,7%	34,7%	34,3%	39,8%	1,6	6,9	21,1
Porti marittimi	28,4%	16,9%	34,6%	37,6%	45,0%	46,1%	9,2	28,1	11,4
Aeroporti	23,6%	14,9%	32,2%	54,2%	54,8%	36,0%	30,6	40,0	3,8
Nodi logistici	17,0%	17,0%	35,4%	39,9%	45,8%	38,9%	22,9	28,7	3,5
Reti BUL fisse	20,7%	17,4%	28,1%	49,3%	49,2%	43,3%	28,6	31,9	15,2
Reti 4G/5G	18,7%	21,6%	38,0%	56,9%	54,7%	47,3%	38,2	33,1	9,3

Percentuali calcolate sulle imprese che hanno espresso una valutazione.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI

Alle imprese intervistate è stato chiesto di indicare le **opere ritenute più urgenti** rispetto alle 14 opere prioritarie individuate nella precedente edizione del Libro Bianco, attraverso l'interlocuzione con le rappresentanze territoriali di imprese e associazioni di categoria delle Marche. Si osserva come, ponendo a confronto le scelte dell'intero campione di imprese e di un campione ristretto alle sole medio-grandi imprese, ci sia la convergenza su 3 interventi.

TOTALE imprese
(le 5 opere più urgenti)

	Aeroporto di Ancona (potenziamento)
	Autostrada A14 (terza corsia)
	Linea Adriatica (velocizzazione AV/AC)
	Linea Orte-Falconara (potenziamento e raddoppio)
	Ferrovia dei Due Mari (completamento)

MEDIO-GRANDI imprese (>50 addetti)
(le 5 opere più urgenti)

	Aeroporto di Ancona (potenziamento)	
	Autostrada A14 (terza corsia)	
	Linea Adriatica (velocizzazione AV/AC)	
	Pedemontana delle Marche (completamento)	
	Interporto di Jesi (intermodalità)	



PRINCIPALI OUTPUT (FOCUS MARCHE)

UTILIZZO DELLE MISURE DEL PNRR

A distanza di circa due anni dall'approvazione definitiva del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR (13 luglio 2021) è stato chiesto alle imprese quanto conoscono questo strumento e soprattutto se sfruttano i bandi e i fondi delle diverse misure.

	Italia	Centro	MARCHE
SI , lo conosco bene	11,8 %	8,9%	11,8 %
<i>(di cui) Ho partecipato a un bando</i>	40,0%	32,7%	51,1%
SI , ma non nel dettaglio	65,7 %	65,1%	63,2 %
NO	22,5 %	26%	24,9 %

Il **75,1%** delle imprese intervistate nelle Marche **conosce il PNRR**, una percentuale leggermente inferiore a quella nazionale (77,5%) e di poco superiore a quella del Centro (74,0%). Il **51,1%** delle imprese che ritiene di conoscere bene il PNRR (11,8%) **ha partecipato a un bando**.

Il 48% delle imprese marchigiane ritiene che il **ruolo del sistema camerale** potrebbe essere quello di fornire servizi di assistenza per la compilazione delle pratiche, il 33% ritiene utile la realizzazione di incontri informativi anche in collaborazione con le Associazioni di categoria e, con la stessa percentuale, la creazione di infopoint dedicati, il 28% la promozione di convenzioni con professionisti per la compilazione delle pratiche.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



INVESTIMENTI REALIZZATI E IN PROGRAMMA

DIGITALE - Investimenti realizzati negli ultimi 3 anni

ITALIA		CENTRO		MARCHE		
1°	Software gestionali	24,9%	Software gestionali	24,3%	Tecnologie per il marketing	32,6%
2°	Tecnologie per il marketing	18,1%	Tecnologie per il marketing	14,2%	Software gestionali	22,8%
3°	Connettività in fibra ottica	13,3%	Connettività in fibra ottica	10,1%	Connettività 4G/5G	9,8%

Il **55,1%** delle imprese marchigiane (53,0% nel Centro e 50,8% in Italia) **non ha investito nel digitale negli ultimi 3 anni** principalmente perché non vede alcun vantaggio rilevante per la propria impresa (43,6%), la propria attività non richiede alti livelli di digitalizzazione (38,2%), i costi da sostenere sono ritenuti superiori ai benefici che ne deriverebbero (23,6).

Il **71,3%** (69,5% nel Centro e 60,8% in Italia) **non prevede di investire** in tecnologie per l'innovazione nei prossimi 3 anni.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



INVESTIMENTI REALIZZATI E IN PROGRAMMA



SOSTENIBILITÀ - Investimenti realizzati negli ultimi 3 anni

ITALIA		CENTRO		MARCHE		
1°	Impianti per la produzione di energia rinnovabile	22,2%	Mezzi a basso impatto ambientale	17,6%	Impianti per la produzione di energia rinnovabile	30,3%
2°	Mezzi a basso impatto ambientale	20,6%	Impianti per la produzione di energia rinnovabile	16,2%	Mezzi a basso impatto ambientale	12,1%
3°	Materiali più sostenibili	12,2%	Materiali più sostenibili	12,8%	Materiali più sostenibili	11,5%

Il **50%** delle imprese marchigiane (52,4% nel Centro e 45,5% in Italia) **non ha investito nella sostenibilità ambientale negli ultimi 3 anni** principalmente perché la propria attività non richiede interventi in questo settore (32,7%), i costi sono superiori ai benefici che ne deriverebbero (26,5%), non vede un vantaggio rilevante per la propria impresa (23,5%).

Il **58,7%** delle imprese marchigiane (58,2% nel Centro e 50,0% in Italia) **non prevede di investire** nella sostenibilità ambientale nei prossimi 3 anni.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Priorità infrastrutturali

- Premessa
- Considerazioni sulle opere prioritarie
- Le priorità urgenti
- Schede di dettaglio





Il gap delle Marche rispetto al resto della nazione riscontrato nelle analisi economico-territoriali precedentemente illustrate conferma la necessità sempre più urgente di agire sul piano infrastrutturale per consentire al territorio di superare l'isolamento - sia sull'asse nord-sud che sull'asse est-ovest - e competere alla pari nei mercati nazionali e internazionali.

In linea con il **Piano Regionale delle Infrastrutture «Marche 2032»**, approvato a fine ottobre 2023, la CCIAA delle Marche ritiene prioritario **superare l'isolamento del territorio regionale**, intervenendo con la massima urgenza a livello infrastrutturale. 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. La sintesi dei risultati raccolti nel 2021, nella fase di ascolto del territorio, ha portato alla realizzazione della prima edizione del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali delle Marche. Tale documento mette in luce i **MACRO OBIETTIVI** individuati dal sistema imprenditoriale marchigiano:

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)

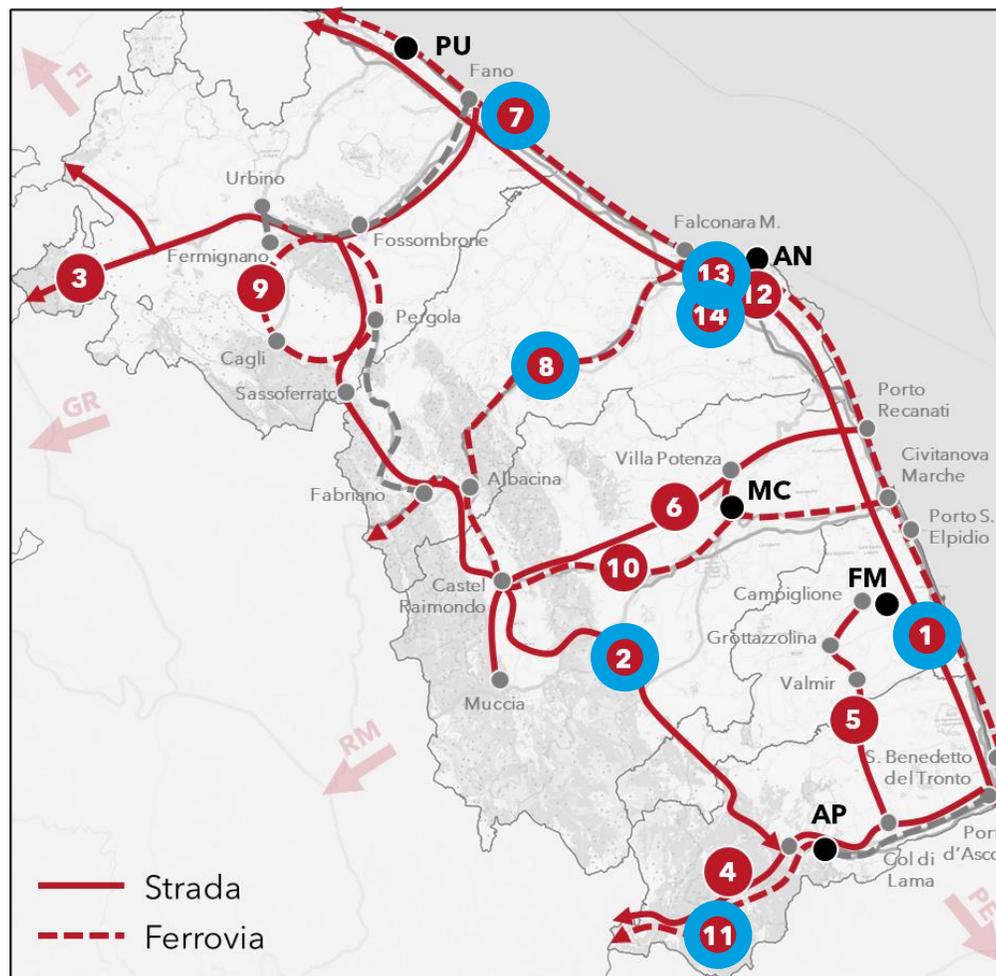
3a. Accessibilità ai 3 nodi

La nuova edizione del Libro Bianco tiene conto sia degli esiti dell'indagine nazionale sui fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese realizzata nel 2023 a livello nazionale, sia del costante e fondamentale confronto con il territorio.

CONSIDERAZIONI SULLE OPERE PRIORITARIE



MO	Priorità	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



Dalla lista delle **14 priorità individuate nella precedente edizione del Libro Bianco** (elencate in tabella e su mappa), sono state selezionate le **opere ritenute più urgenti dalle imprese marchigiane**, rispetto a quanto emerso dall'indagine nazionale (cfr. pag. 25).

7 priorità evidenziano un'**urgenza alta** per il sistema imprenditoriale marchigiano, con le altre 7 opere che restano comunque prioritarie.

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

7 opere ritenute urgenti dalle imprese marchigiane (indagine sui fabbisogni logistici e infrastrutturali 2023)

N° 1

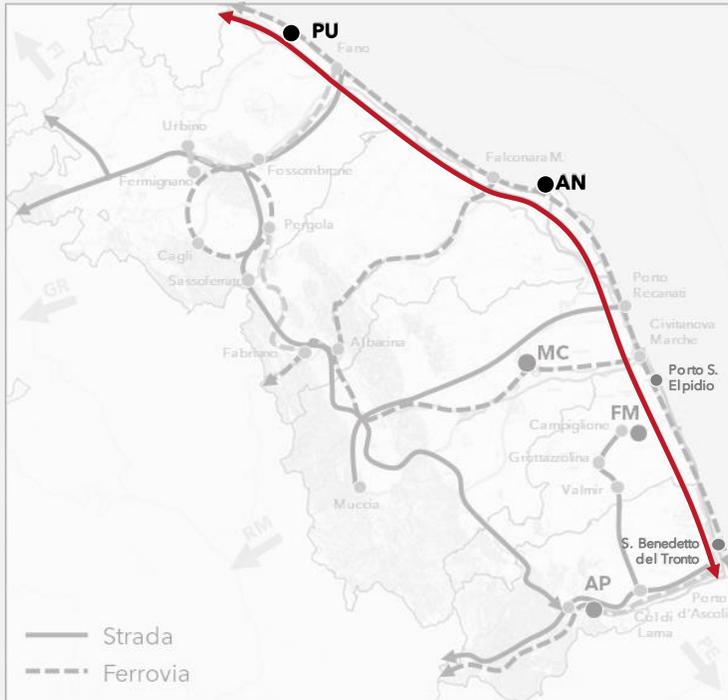


Opera
AUTOSTRADA A14
(TERZA CORSIA)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
STUDIO DI
PREFATTIBILITÀ ASPI

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.

La Giunta Regionale attuale ha già conseguito il grande risultato politico di allineare l'intera filiera istituzionale, conseguendo l'unanimità dei sindaci dei comuni interessati dall'opera rispetto all'ipotesi di intervento come sotto descritta. Trattasi di un elemento fondamentale perché proprio la contrarietà di alcuni comuni ha portato, come già rimarcato, alla situazione attuale di un'autostrada A14 a «due velocità» tra centro-nord e sud delle Marche

- **Tratto Porto Sant'Elpidio-Pedaso - 17 km** (Adeguamento)

Ampliamento in sede dell'Autostrada A14, dal casello di Porto S. Elpidio fino a Pedaso, a tre corsie per ogni senso di marcia.

- **Tratto Pedaso-San Benedetto del Tronto - 24 km** (Nuova costruzione/Adeguamento)

Ampliamento in sede per i primi 5 km, realizzazione fuori sede (in lieve arretramento rispetto alla sede attuale) della sola carreggiata Sud con riconversione a 2+2 corsie dell'attuale piattaforma come carreggiata nord per i restanti 19 km.

Benefici

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

Azioni

L'ipotesi di tracciato prospettata punta a raggiungere una soluzione in tempi e costi ragionevoli, con limitate interferenze sia con il traffico autostradale sul sedime attuale che sulle viabilità locali in fase di cantiere e con minor impatto sul paesaggio.

Costo	n.d.
Copertura	Fonte finanziamento da individuare nel PEF Autostrade
Fine lavori	n.d.
Doc. programmazione	Piano regionale Infrastrutture «Marche 2032»

N° 2

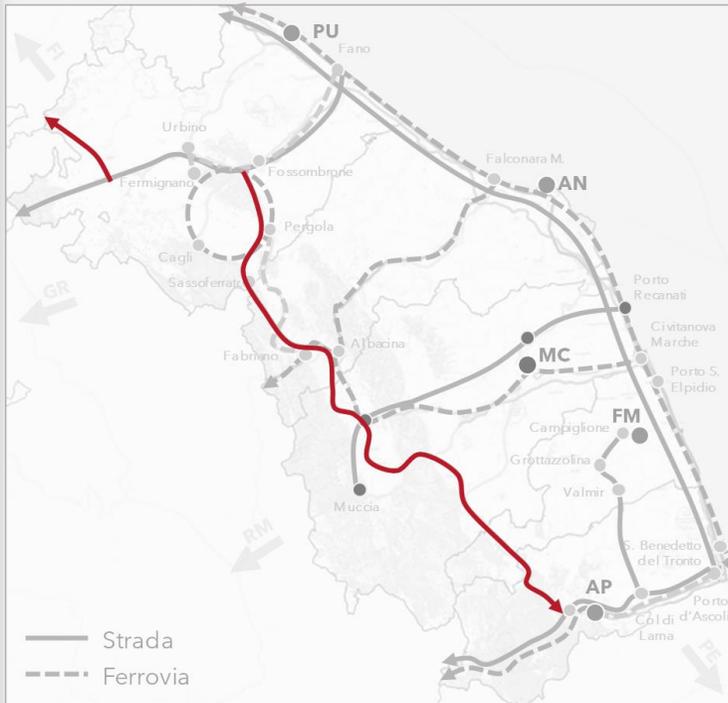


Opera
PEDEMONTANA DELLE MARCHE
(COMPLETAMENTO)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
**LAVORI IN CORSO/
PROGETTAZIONE**

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



Fonte immagine: elaborazione Uniontrasporti

Descrizione

Il sistema pedemontano-intervallivo delle Marche costituisce il **principale collegamento longitudinale dei territori interni, appenninici, sub-appenninici e di media collina**, nel Piano Infrastrutture della Regione Marche, per connettere, senza soluzione di continuità, Carpegna ad Ascoli Piceno e, da qui, all'A24 Teramo Roma. Si articola in tratti funzionali tendenzialmente uniformati a strada con caratteristiche geometriche del **tipo C1** per un collegamento veloce e sicuro che intersechi i principali assi trasversali est-ovest della regione (E78 Fano-Grosseto, SS76 Ancona-Perugia, SS77 Civitanova Marche Foligno e SS4 Salaria). L'itinerario previsto:

- **Carpegna - Lunano** (un primo stralcio già finanziato per 30 Mln € di fondi FSC 2021-2027)
- **Lunano - Sant'Angelo in Vado**
- **Cagli-Serra Sant'Abbondio** (un primo stralcio già finanziato per 40 Mln € di fondi FSC 2021-2027)
- **Colleg. SS76-E78: Fossombrone - Pergola-Serra Sant'Abbondio** (in corso PFTE finanziato per 7,4 Mln € e già disponibili 50 Mln € di fondi FSC 2021-2027 per la realizzazione di un primo stralcio)
- **Colleg. SS76-E78: Sassoferrato - Fabriano** (finanziato dal nuovo CdP MIT-Anas per 89 Mln € e 5 Mln € di fondi FSC 2021-2027)
- **Fabriano-Matelica** (già ultimata e in funzione)
- **Fabriano-Muccia** prossima alla messa in funzione la Fabriano-Castelraimondo, in corso i lavori per il tratto fino a Muccia
- **Tolentino - San Severino** (già finanziata per oltre 88 Mln €)
- **Intervalliva di Macerata** (già affidati i lavori)
- **Caldarola/Belforte del Chienti - Sarnano** (già finanziata per oltre 181 Mln € di fondi PNRR/PNC e ANAS)
- **Sarnano - Amandola** (già finanziata per 84,38 Mln € di fondi PNRR/PNC e ANAS)
- **Amandola-Servigliano** (già finanziata per oltre 86,21 mln € di fondi PNRR/PNC e ANAS)
- **Amandola-Comunanza-Mozzano** (già finanziata per oltre 174,34 Mln € di fondi PNRR/PNC e ANAS)

Benefici

Rilancio dei territori in una visione delle infrastrutture come pre-condizione di sviluppo in termini di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Azioni

La Regione Marche ha ottenuto l'inserimento dell'intero itinerario, come previsto dal Piano Infrastrutture «Marche 2032», nel nuovo CdP MIT-Anas approvato dal CIPESS il 21.03.2024.

Risorse già disponibili	Oltre 1,16	Mld €
Fine lavori	Oltre 2026	
Doc. programmazione	Piano regionale Infrastrutture «Marche 2032»	

N° 7

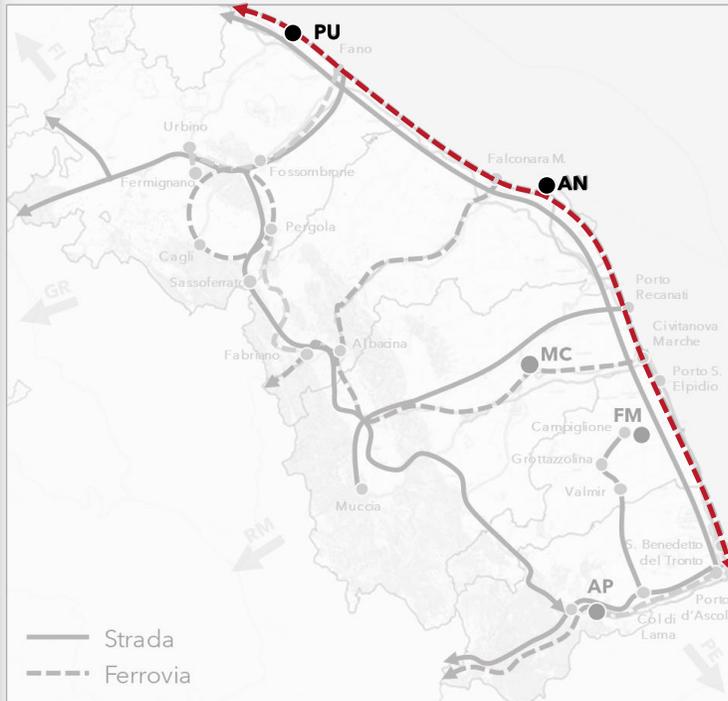


Opera
LINEA ADRIATICA
(ADEGUAMENTO AV/AC)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
IPOTESI
PROGETTUALE

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, è parte integrante dei **corridoio Baltico-Adriatico merci di interesse europeo**.

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

Regione Marche punta ad avere una nuova linea AC/AV per il traffico merci e passeggeri di media-lunga percorrenza, a servizio di tutta la regione, da realizzare a stralci con la contestuale riqualificazione dell'attuale metropolitana di superficie per il trasporto pubblico locale. L'attuale Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Galeazzo Bignami, ha accolto le sollecitazioni della Regione e sarà prossimamente disponibile lo studio preliminare di RFI per l'intero tracciato.

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	n.d.	
Copertura	n.d.	Stato (legge bilancio 2022)
Fine lavori	n.d.	
Doc. programmazione	Piano regionale Infrastrutture «Marche 2032»	

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

Costo	3.437	Mln €
Copertura	21	%
Fine lavori	Entro 2026 (1 ^a fase), rimanente oltre 2026	
Doc. programmazione	Piano regionale Infrastrutture «Marche 2032»	
Note	Commissario Vincenzo Macello	

Descrizione

La linea trasversale appenninica Orte-Falconara (204 km), costituisce l'asse portante del sistema ferroviario umbro-marchigiano e del nuovo Corridoio «trans-mediterraneo» proposto da Regione Marche, assicurando il collegamento tra la dorsale Milano-Roma e la linea Adriatica. 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 (circa il 35% della lunghezza complessiva). Il progetto si articola nei seguenti interventi in territorio marchigiano, in parte finanziati attraverso le risorse del PNRR:

- Raddoppio Foligno - Fabriano (1.919 Mln €, da finanziare) - Oltre 2026;
- Raddoppio PM 228-Castelplanio con by pass Albacina (1.112 Mln €, di cui 438 PNRR e 14 Stato MEF);
- Raddoppio PM 228 - Albacina (130 Mln €, di cui 35,6 PNRR e rimanente Stato MEF);
- Nodo di Falconara 1^a fase - Variante Falconara (174 Mln €, finanziati da Stato MEF-MIT);
- Nodo di Falconara completamento (66 Mln €, di cui 36 da Stato MEF-FSC);
- Tecnologie per la velocizzazione sulle tratte prioritarie (36 Mln €, finanziati da PNRR).

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).

N° 11



Opera
FERROVIA DEI DUE MARI
(COMPLETAMENTO)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
SDF
DA AVVIARE

Macro obiettivo 2b
POTENZIAMENTO DELLE
CONNESSIONI FERROVIARE



Fonte immagine: elaborazione Uniontrasporti

Descrizione

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. Lo studio realizzato dalla CCIAA delle Marche, nell'ambito del FdP 2019-2020 e d'intesa con la Regione Marche, ha quantificato che il completamento della Due Mari è in grado di generare un impatto di 1,6 Mld € con un RIA pari a 2,1 (1 euro investito ne genera più di 2 in termini di benefici per il territorio).

Costo

n.d.

Copertura

n.d.

Fine lavori

n.d.

Doc. programmazione

Piano regionale Infrastrutture «Marche 2032»

N° 13

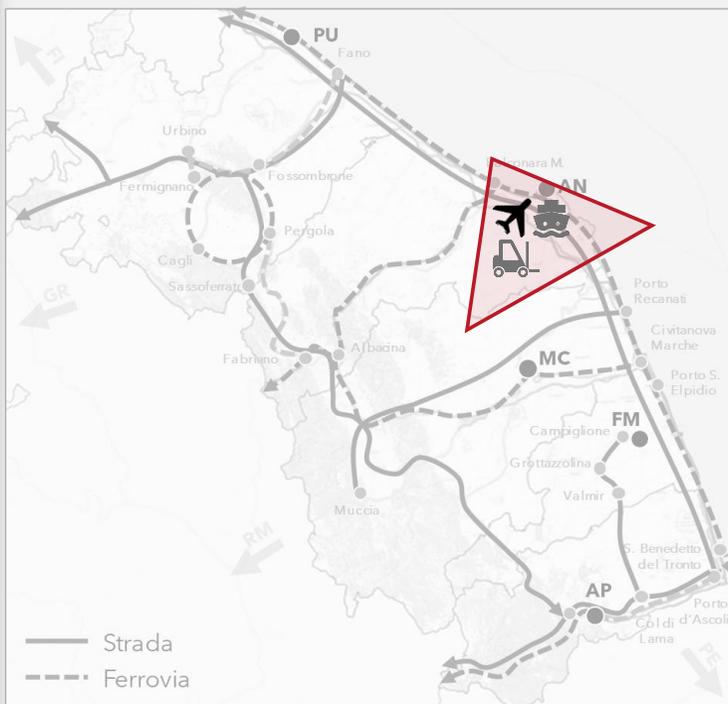


Opera
AEROPORTO DI ANCONA
(POTENZIAMENTO)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
MASTERPLAN 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.

A fine 2023 la Società di gestione dell’aeroporto di Ancona ha presentato ad Enac il masterplan degli interventi previsti nell’aerostazione. I lavori riguardano, fra gli altri, anche quelli di espansione degli spazi cargo - settore nel quale lo scalo marchigiano è ritenuto di rilevanza nazionale - dove sono attualmente presenti due terminal dedicati agli operatori DHL e UPS. L’Aeroporto delle Marche si prepara così all’aumento di attività previsto intorno a febbraio 2025, quando entrerà in funzione il nuovo hub Amazon nella vicina area Vallesina. Il centro di smistamento è attualmente in fase di costruzione e rappresenta, in termini di ampiezza, il più grande hub europeo di Amazon. Per lo spostamento aereo delle sue merci, Amazon ha in essere un accordo con DHL che è già presente nello scalo aeroportuale e recentemente ha prolungato l’accordo di permanenza al Sanzio per altri dieci anni.

Non appena il Masterplan verrà autorizzato da parte di Enac, si avrà chiarezza sui progetti infrastrutturali che verranno realizzati.

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) e

Azioni

Infrastruttura strategica per il territorio da considerare un’unica infrastruttura insieme a Porto e Interporto. Esigenza di continuità territoriale della Regione Marche (investimento di 9 Mln €): a partire dall’ottobre 2023 sono stati attivati voli che coprono i collegamenti con Milano, Roma e Napoli, oltre i voli diretti verso le destinazioni europee.

Doc. programmazione

Masterplan consegnato ad Enac per validazione

N° 14

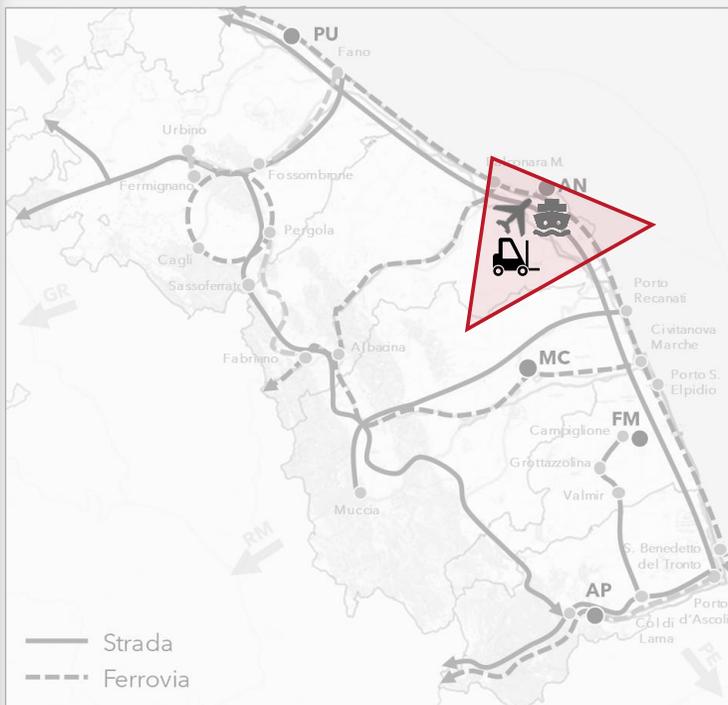


Opera
INTERPORTO DI JESI
(INTERMODALITÀ)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PFTE
DA AVVIARE

Macro obiettivo 3
VALORIZZAZIONE DELLA
PIASTRA LOGISTICA DELLE MARCHE



Fonte immagine: elaborazione Uniontrasporti

Descrizione

L'interporto di Jesi si colloca in una posizione strategica per la piattaforma logistica delle Marche, tra la SS76 e il tracciato ferroviario Orte-Falconara, in connessione con i corridoi europei TEN-T (Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico). Il Centro Amazon è destinato ad imprimere una spinta straordinaria ai volumi di traffico merci presente. Il Centro di distribuzione è situato in zona Coppetella, nei pressi del comune di Jesi, e si sviluppa in un'area di 22 ettari, dei quali 6 saranno coperti, all'interno dell'Interporto di Jesi, e sarà operativo, in base alle previsioni di Amazon, nel 2025.

Altra struttura per la gestione merci è il Centro Intermodale del Tronto, al servizio soprattutto dell'industria agroalimentare delle Marche.

Benefici

Potenziamento intermodalità. L'interporto può avere delle potenzialità crescenti seguendo le indicazioni comunitarie di trasferire gradualmente le merci da trasporto su gomma a trasporto su rotaia. Modifiche puntuali alle **stazioni di Jesi Interporto (linea Orte-Falconara) e della relativa piattaforma intermodale (adeguamento a modulo 750 m).**

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: 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.

Doc. programmazione

Piano regionale Infrastrutture
«Marche 2032»

Evoluzione della strategia italiana per la Banda Ultralarga (BUL)

- Premessa
- La strategia italiana per la BUL





Le reti a Banda Ultralarga (BUL) sono un'infrastruttura indispensabile per imprese, pubblica amministrazione e cittadini.

Le prestazioni in termini di velocità di connessione e di qualità della connessione che l'utenza richiede aumenta nel tempo in maniera proporzionale alla crescita dei bisogni di comunicazione, conseguenza della trasformazione digitale della società e delle imprese a cui stiamo assistendo.

Tuttavia, la realizzazione di tali reti comporta tempi lunghi ed ingenti investimenti che per un operatore privato sono sostenibili solo nelle cosiddette «aree di mercato».

Al fine di evitare una discriminazione delle imprese e dei cittadini sulla base dell'area di residenza, **la Commissione europea ha definito gli obiettivi di copertura e prestazioni della rete fissa e della rete mobile**, aumentati nel corso degli anni in relazione alle nuove esigenze di comunicazione^(*), condivisi da tutti gli Stati membri e che quindi impegnano i singoli Stati a sviluppare strategie, piani, normative per supportare direttamente o indirettamente gli interventi anche nelle «aree a fallimento di mercato».

Pertanto, **nel corso degli anni il Governo italiano ha sviluppato e rivisto la propria strategia per lo sviluppo della BUL** con l'obiettivo di garantire una connettività ad almeno **1 Gigabit a tutte le famiglie e una copertura 5G nelle zone abitate** (in linea con gli attuali obiettivi al 2030 della Commissione europea).

Attualmente sono in corso gli interventi avviati a seguito delle seguenti strategie:

- **2015 - Piano Aree Bianche**
- **2021 - Strategia italiana per la BUL «Verso la Gigabit Society»**
- **2023 - Strategia italiana per la BUL 2023-2026.**

^(*) Dai 30 e 100 Mbit/s per la rete fissa della «Agenda Digitale Europea» del 2010-2020, con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. «**Gigabit Society**») del 2016 e poi con la Comunicazione sul decennio digitale (cd. «**Digital compass**») del 2021, si è passati all'obiettivo di garantire entro il 2030 a tutte le famiglie dell'UE una **connettività ad almeno 1 Gigabit** e che tutte le zone abitate siano coperte dalle **reti 5G** (Agenda Digitale Europea 2020-2030).



Il piano di cablaggio delle aree bianche è stato attivato dalla Strategia 2015 che prevedeva, tra le altre azioni, la realizzazione e gestione di un'infrastruttura, che rimane di proprietà pubblica, nelle cosiddette «aree bianche» da parte di un concessionario selezionato attraverso bando di gara. L'obiettivo della strategia è **portare Internet veloce** (almeno 30 Mbit/s in download) a circa 9,6 Mln di unità immobiliari (circa 14,3 Mln di abitanti) **nelle aree** cosiddette a **«fallimento di mercato» in 7.632 comuni** e una connettività **over 100 Mbit/s alle sedi della PA e alle aree industriali ricadenti in tali aree**. L'aggiudicazione è avvenuta per 1,6 miliardi di euro, rispetto ad una base d'asta di 2,8 miliardi, al concessionario **Open Fiber**.

I lavori previsti, che comprendono la realizzazione di infrastrutture per abilitare servizi over 100 Mbit/s (FTTH) per l'83% delle unità immobiliari e over 30 Mbit/s (FWA) per il rimanente 17%, avrebbero dovuto concludersi nel 2020 ma **sono ancora in corso**.

- A seguito di una serie di difficoltà, alcune delle quali operative (per es. la dilatazione dei tempi per l'ottenimento dei permessi e la mancanza di manodopera), si prevede la **chiusura dei lavori entro il 2024**, anche se un ulteriore slittamento al 2025 non è da escludere.
- Nelle **Marche** l'intervento, avviato in attuazione dell'Accordo di programma tra Regione e Ministero delle Imprese e del Made in Italy (ex MiSE) siglato nel 2016, interessa 233 comuni che saranno collegati con modalità FTTH e/o FWA. Secondo l'ultimo dato disponibile (dicembre 2023), i servizi sono già disponibili in 200 comuni (85,8%) con **308.065 unità immobiliari commercializzabili, ma i servizi attivati riguardano solo 10.891 unità immobiliari** (3,5%), evidenziando un livello di «take-up» del servizio di connettività ancora molto basso.

Provincia	N° comuni con UI in commercializzazione	N° UI in commercializzazione
Ancona	39 (su 47)	52.701
Ascoli-Piceno	30 (su 33)	59.228
Fermo	36 (su 39)	43.456
Macerata	51 (su 57)	75.244
Pesaro-Urbino	44 (su 57)	77.436
MARCHE	200 (su 233)	308.065

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infratel - 31/12/2023



La «Strategia italiana per la Banda Ultralarga - Verso la Gigabit Society» di fatto anticipa l'obiettivo europeo di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale al 2026.

Si compone di **7 piani/interventi**, di cui 2 già in corso dalla precedente Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e 5 nuovi piani, approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 ed **inseriti nel PNRR** (risorse previste \approx 6,7 Mld €), che agiscono a completamento dei piani di sviluppo delle proprie infrastrutture dichiarati dagli operatori di telecomunicazioni nelle «aree a fallimento di mercato».

I 5 nuovi piani (risorse PNRR):

- Piano Italia 1 Giga
- Piano Italia 5G densificazione
- Piano Italia 5G backhauling
- Piano Scuola connessa
- Piano Sanità connessa.

Infratel ha predisposto, indetto e aggiudicato i bandi per tutti e cinque i nuovi piani permettendo così l'avvio dei lavori che dovranno necessariamente concludersi - pena la perdita delle risorse - entro il 30 giugno 2026.

È stato **aggiudicato il 75% dei fondi** per poco più di 5 miliardi di euro, in gran parte concentrati nei Piani Italia 1 Giga e Italia 5G.

A questi piani, come nella precedente strategia, è associato un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e di aggiornamento della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità, fisse e mobili, come strategiche.

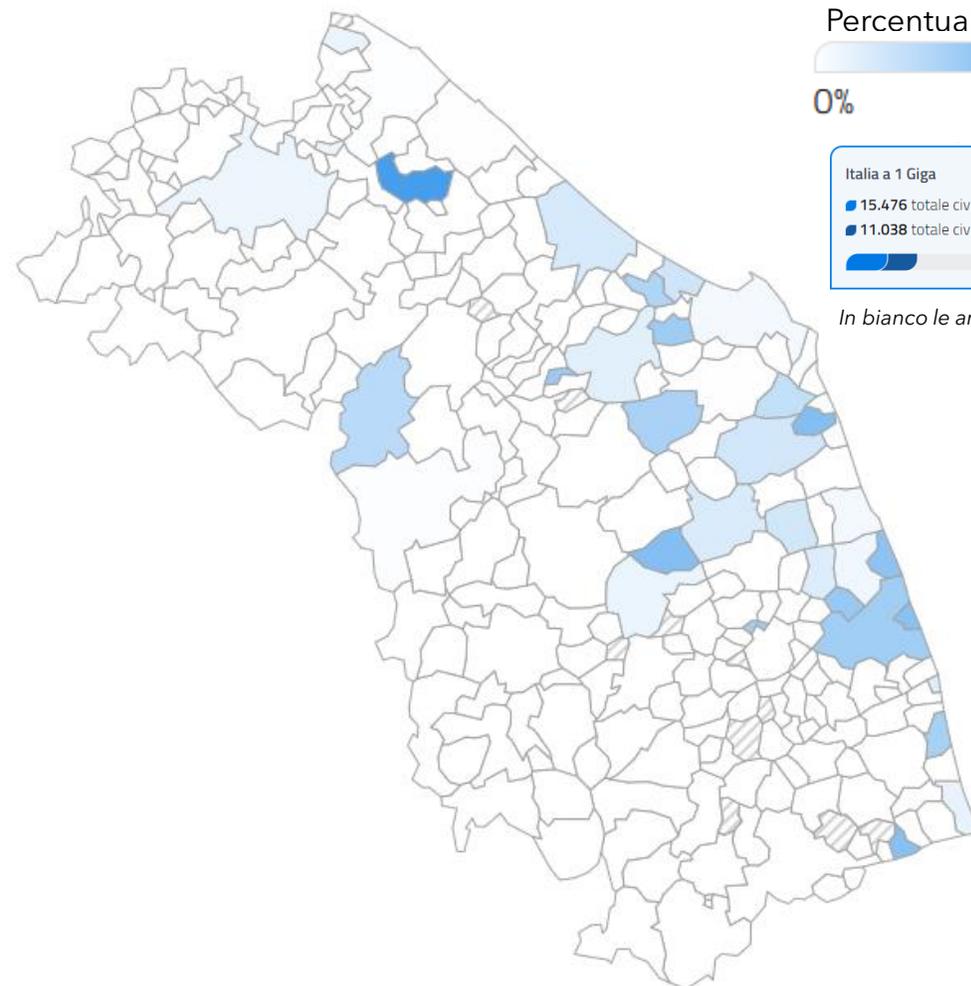
Nelle pagine seguenti viene illustrato lo stato di attuazione dei nuovi **Piani Italia 1 Giga e Italia 5G** (backhauling e densificazione) dove **si concentrano le maggiori risorse previste dal PNRR** (rispettivamente 3,9 Mld € e 2 Mld €).

BUL 2021 - PIANO ITALIA 1 GIGA (PNRR)



Il Piano «Italia a 1 Giga» si pone l'obiettivo di fornire **connettività ad almeno 1 Gbit/s in download e 200 Mbit/s in upload** alle unità immobiliari cosiddette a «fallimento di mercato» situate nelle aree nere o grigie. Il numero totale di **civici oggetto dell'intervento in Italia è 6.872.070, di cui l'1,8% nelle Marche**. L'operatore aggiudicatario nelle Marche è **TIM in RTI con FiberCop**.

Provincia	N° civici a bando di gara	% Marche
Ancona	31.679	25,8%
Ascoli-Piceno	15.178	12,4%
Fermo	21.712	17,7%
Macerata	25.256	20,6%
Pesaro-Urbino	28.870	23,5%
MARCHE	122.695	100%



Percentuale di attivazione
0% 100%

Italia a 1 Giga
 ■ 15.476 totale civici connessi
 ■ 11.038 totale civici in lavorazione

In bianco le aree interessate dal Piano.

Nelle Marche, 122.695 civici sono **oggetto del piano Italia 1 Giga** (che corrisponde al 13% del totale dei civici presenti sul territorio marchigiano). Di questi, al 31/12/2023, il **12,6%** risultano **connessi** (15.476 civici).

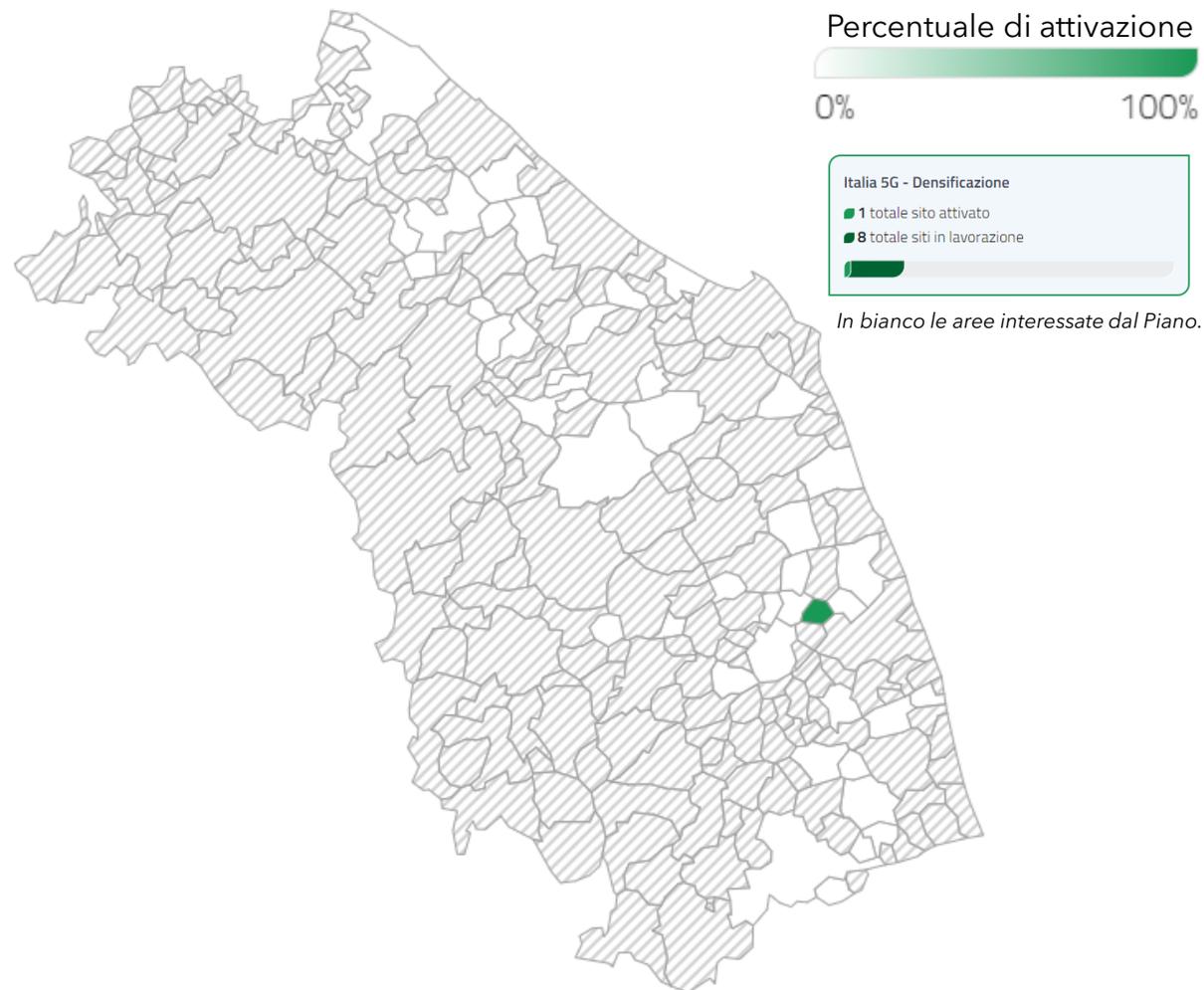
Fonte: dati Infratel al 31/12/2023

BUL 2021 - PIANO ITALIA 5G DENSIFICAZIONE (PNRR)



Il Piano «Italia 5G Densificazione» prevede la realizzazione di nuovi siti radiomobili in 1.385 aree del Paese corrispondenti a circa 16 mila pixel(*) al fine di **garantire la velocità ad almeno 150 Mbit/s in downlink e 30 Mbit/s in uplink**, in aree in cui non è presente, né lo sarà nei prossimi cinque anni, alcuna rete idonea a fornire connettività a 30 Mbit/s in condizioni di punta del traffico. L'**operatore** aggiudicatario è **INWIT in RTI con TIM e Vodafone su tutto il territorio nazionale** (valore contributo 345,7 Mln €).

Provincia	N° pixel	% Marche
Ancona	278	35,8%
Ascoli-Piceno	108	13,9%
Fermo	148	19,1%
Macerata	127	16,4%
Pesaro-Urbino	115	14,8%
MARCHE	776	100%



Nelle Marche è prevista la realizzazione di nuovi siti radiomobili in **49 aree del territorio regionale** che corrispondono a **776 pixel** (4,9% dell'Italia). Al 31/12/2023, risulta **attivato 1 sito radiomobile**.

(*) Corrispondenti a quadrati di 100 m di lato.

Fonte: dati Infratel al 31/12/2023

BUL 2021 - PIANO ITALIA 5G BACKHAULING (PNRR)

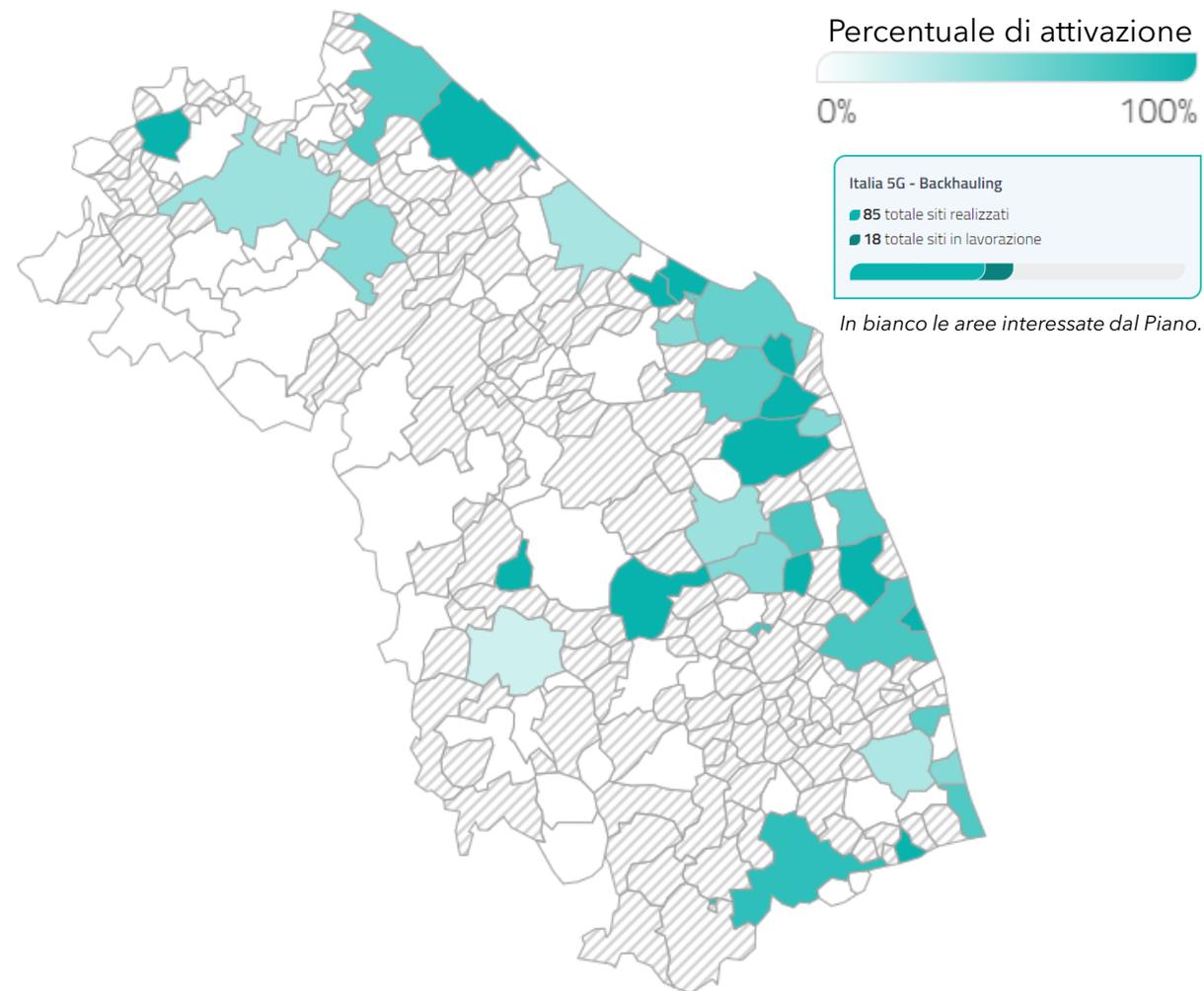


Il Piano «Italia 5G Backhauling» è finalizzato a riligare in fibra ottica **11.098 siti radiomobili esistenti** in Italia, **di cui l'1,9% nelle Marche**.

L'**operatore** aggiudicatario è **Tim** su tutto il territorio nazionale (valore contribuito 725,1 milioni di euro).

Nelle Marche, 210 siti sono **oggetto del piano Italia 5G backhauling**. Di questi, al 31/12/2023, il **40,5%** risultano **realizzati** (85 siti).

Provincia	N° siti	% Marche
Ancona	54	25,7%
Ascoli-Piceno	44	21,0%
Fermo	14	6,7%
Macerata	47	22,4%
Pesaro-Urbino	51	24,3%
MARCHE	210	100%



Fonte: dati Infratel al 31/12/2023



Per i piani precedentemente descritti - Progetto Aree Bianche (Strategia 2015), Piani PNRR reti ultraveloci BUL e 5G (Strategia 2021) - sono state rilevate alcune criticità con impatti sulle tempistiche previste per la realizzazione che ne hanno rallentato la messa in campo. Questo ha portato alla definizione di **una nuova Strategia Nazionale (Strategia italiana per la Banda Ultra Larga 2023-2026)**, illustrata e condivisa nel Consiglio dei ministri del 7 agosto 2023, frutto della consultazione con gli operatori di settore e del lavoro del Comitato Interministeriale per la Transizione Digitale (CITD) presieduto dal Sottosegretario Alessio Butti, che intende contribuire alla digitalizzazione del sistema Paese, anche attraverso il rilancio del settore Telco, per rispondere alle necessità e bisogni di cittadini-utenti ed imprese, supportando l'offerta e la domanda di connettività e servizi innovativi.

La nuova Strategia è articolata partendo da **3 macro-obiettivi**, per passare poi a declinare **4 principi guida** e arrivare quindi a definire **4 aree di intervento**.

Macro-obiettivi

- Rilanciare il settore delle telecomunicazioni
- Completare i piani pubblici in corso e definire la loro evoluzione
- Favorire la diffusione di reti di nuova generazione e servizi innovativi

Principi guida

- Sostenere ciclo offerta/domanda di innovazione
- Neutralità tecnologica e complementarità tra servizi mobili e fissi
- Scalabilità e sostenibilità delle soluzioni compatibili con esigenze ambientali (transizione verde)
- Riduzione del *digital divide* tra aree metropolitane ed aree periferiche e rurali.



Aree di intervento

- Interventi **trasversali**, che intendono favorire l'intero sistema Telco
- Interventi per lo **sviluppo della connettività fissa**, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività fissa
- Interventi per lo **sviluppo della connettività mobile**, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività mobile di nuova generazione
- Interventi a **sostegno della domanda**, che mirano a favorire l'adozione della connettività fissa e mobile di nuova generazione da parte dell'utenza

Ogni area di intervento è articolata in cluster che raggruppano i vari interventi previsti: in totale si hanno **25 interventi**, con l'indicazione delle risorse previste e delle responsabilità, **raggruppati in 10 cluster**.

Il totale delle **risorse previste** ammonta a **2,8 miliardi di euro**, la maggior parte delle quali (2,4 miliardi di euro) già potenzialmente disponibili da varie fonti di finanziamento (quali, per esempio, PNRR, Piano Nazionale Complementare, fondi strutturali, fondi di sviluppo e coesione, risorse inerenti alla transizione green e alla sostenibilità ambientale e risorse relative al potenziamento delle reti transeuropee), mentre vanno reperiti ulteriori 400 milioni di euro.

L'orizzonte temporale è coerente con gli obiettivi del PNRR, ma anche a quello dell'attuale legislatura.

Per quanto riguarda la Governance, la Segreteria tecnico-amministrativa del CITD svolgerà un'attività di «regia» e coordinamento della Strategia nel suo complesso, ivi inclusa la valutazione di eventuali criticità e l'implementazione di modifiche e sinergie tra i vari interventi, mentre ciascuna Amministrazione titolare degli interventi prevederà un'attività per il monitoraggio della loro attuazione.

È prevista la presentazione di uno stato di avanzamento dei vari interventi/misure ogni 60 giorni.



Dettaglio economico delle aree di intervento e dei relativi cluster della nuova Strategia BUL

STRATEGIA 2023-2026
Aree di intervento e relativi cluster

2.821,5 mln €

AREA INTERVENTI TRASVERSALI

1.155 mln €

- Normativa, regolamentazione e incremento capacità operativa della PA e delle Telco (5 mln €)
- Piattaforme e basi dati informative (70 mln €)
- Supporto per infrastrutture strategiche (450 mln €)
- Innovazione di settore (630 mln €)

AREA INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLE RETI FISSE

455 mln €

- Domanda qualificata della PA - Sviluppo delle reti in settori prioritari (455 mln €)

AREA INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLE RETI MOBILI

1.101,5 mln €

- Domanda qualificata della PA - Sviluppo reti 5G di nuova generazione e servizi innovativi (1.100 mln €)
- Piattaforme e basi dati informative (1,5 mln €)

AREA INTERVENTI A SOSTEGNO DELLA DOMANDA

110 mln €

- Comunicazione e sensibilizzazione (10 mln €)
- Stimolo all'adozione della BUL (100 mln €)

Conclusioni





Nell'ambito del Fondo di Perequazione 2021-2022 dedicato alle Infrastrutture, promosso da Unioncamere italiana, la Camera di commercio delle Marche prosegue il **percorso avviato nel 2021** rafforzando il proprio ruolo nello sviluppo infrastrutturale regionale e consolidando la collaborazione pluriennale con la Regione Marche, a sostegno della pianificazione e realizzazione dell'infrastrutturazione territoriale, in linea con le esigenze prioritarie manifestate dal sistema imprenditoriale e con il Piano Infrastrutture **«Marche 2032»**.

Le risorse messe a disposizione da Unioncamere nazionale, attraverso il Programma Infrastrutture, sono uno strumento strategico a servizio del territorio funzionale a **completare il quadro conoscitivo e poter quindi rispondere** con maggiore consapevolezza **ai fabbisogni logistici e infrastrutturali del sistema imprenditoriale**.

Nella precedente annualità del Programma, oltre alla redazione della prima edizione del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali, **Regione Marche e Camera di commercio delle Marche**, attraverso un **protocollo d'intesa**, hanno condiviso l'esigenza di realizzare un focus sull'impatto economico, sociale e ambientale delle seguenti tre opere - contenute anche nel Piano «Marche 2032»:

- l'accessibilità stradale della Valle del Potenza attraverso la nuova costruzione del collegamento Macerata-Villa Potenza, attualmente in fase di studio di fattibilità e completamente finanziata da Regione Marche
- il potenziamento della linea Fano-Urbino - chiusura a nord dell'anello ferroviario marchigiano - attualmente con uno studio di fattibilità già avviato
- il completamento della ferrovia dei due mari, di rilevanza sovraregionale, attraverso la nuova realizzazione della tratta Antrodoco-Ascoli Piceno, di cui è in procinto di essere avviato lo studio di fattibilità.

Tre opere che sono tutt'oggi ritenute prioritarie per la Regione e per il sistema imprenditoriale marchigiano e le cui analisi ne hanno dimostrato l'impatto positivo in termini di rapporto benefici/costi e l'urgenza di completamento.



Il presente documento si pone in continuità rispetto alla precedente edizione del Libro Bianco andando a fondo sulle priorità che le imprese ritengono più urgenti per **superare l'isolamento infrastrutturale**, agendo sia sul **cambio di paradigma «pettine-maglia»**, per migliorare l'accessibilità delle aree interne, sia nel miglioramento delle **connessioni con i mercati nazionali e internazionali**. Escludendo l'anomalia dell'export farmaceutico che ha segnato il 2022, la regione Marche ha una performance esportativa che la posiziona al 7° posto in Italia e rappresenta circa il **13% dell'export della macroarea**. Le esportazioni vengono realizzate prevalentemente con la modalità stradale, soprattutto nelle relazioni con l'Unione europea.

L'analisi dei **KPI territoriali** - che tiene conto sia della consistenza fisica delle infrastrutture, sia di aspetti, anche qualitativi, legati alla loro fruibilità ed efficienza, nonché ai servizi che vengono abilitati sul territorio, per imprese e cittadini - evidenzia una performance delle Marche nel complesso carente rispetto a tutte le categorie infrastrutturali considerate, da quelle di trasporto e logistica (85,6) a quelle digitali (86,1) ed energetiche (86,6), con **un gap importante rispetto alla media nazionale** (100).

I KPI sono ottenuti attraverso criteri oggettivi e di portata nazionale, non rappresentano una chiave di lettura assoluta, ma un elemento ad integrazione del quadro conoscitivo che deve necessariamente tenere conto delle specificità territoriali. Il territorio marchigiano è penalizzato dall'**assenza di un sistema di collegamento viario pedemontano-intervallivo** che connetta i territori appenninici e sub-appenninici: nel territorio di Pesaro-Urbino manca una strada veloce di collegamento diagonale, presente invece nelle province di Ancona (SS76), Macerata (SS77) e Ascoli Piceno (RA11 e SS4 in corso di adeguamento e modernizzazione). Tale sistema è stato tracciato per la prima volta nella sua interezza nel Piano «Marche 2032» e inserito nel CdP MIT-Anas. Per quanto riguarda il sistema ferroviario è in corso l'elettrificazione dell'intera linea Civitanova Marche-Fabriano, ma vi sono ancora **carenze importanti in territori privi di collegamenti ferroviari interni** (come Pesaro-Urbino, Fermo e Ascoli Piceno). L'attuale giunta regionale ha finanziato e ottenuto la riapertura turistica della tratta Fabriano-Pergola chiedendone contestualmente la riattivazione TPL, ha co-finanziato uno studio per il completamento della medesima linea fino a Fermignano-Urbino e sta lavorando nell'ottica della riapertura della Fano-Urbino. Per la provincia di Ascoli Piceno, invece, allo stato attuale esiste il solo collegamento tra il capoluogo e la costa.



Dall'indagine nazionale sui fabbisogni logistici e infrastrutturali del mondo economico, realizzata dal 9 marzo al 3 maggio 2023, che ha coinvolto 444 **imprese marchigiane**, emergono **7 priorità ritenute di urgenza alta** rispetto alle 14 priorità individuate nella precedente edizione del Libro Bianco:

- terza corsia sull'autostrada A14;
- completamento della Pedemontana delle Marche;
- adeguamento tecnologico della linea Adriatica;
- potenziamento e raddoppio della linea Orte-Falconara;
- completamento della ferrovia dei due mari;
- sviluppo dell'aeroporto di Ancona;
- potenziamento dell'intermodalità nell'interporto di Jesi.

Con **la nuova revisione della rete transeuropea dei trasporti in corso di approvazione**, la regione Marche assume ancor di più una posizione strategica, di cerniera tra i due Corridoi, Baltico Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo, con un **ruolo centrale del triangolo logistico di Ancona** che tuttavia presenta ancora dei limiti importanti in termini di sviluppo dell'intermodalità, della dotazione tecnologica e della connettività, stradale e ferroviaria, con il resto della regione e le aree limitrofe.

Il completamento e adeguamento della rete previsto dal Piano Infrastrutture della Regione Marche è funzionale ad incrementare i flussi sulle principali direttrici nazionali ed europee, composte dalla rete transeuropea esistente e dal **corridoio «Trans-mediterraneo»** che la Regione vorrebbe aprire in direzione est-ovest facendo leva sulla piattaforma Ancona-Falconara-Jesi e su una «maglia» attrezzata ferro-gomma.

L'obiettivo principale della Regione Marche è quello di connettere le province marchigiane tra loro e **riconnettere le Marche all'Italia e all'Europa**.

Report realizzato dalla Camera di commercio delle Marche
con il supporto tecnico scientifico di



Febbraio 2024