

Focus MARCHE

Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica

**Programma Infrastrutture
Fondo di perequazione 2019-2020**



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

PREMESSA

L'obiettivo del presente slide report è fornire alcuni primi elementi utili ad identificare, in chiave strategica, le **priorità di sviluppo infrastrutturale delle Marche** che hanno il fine di migliorare i livelli di mobilità e di trasporto delle imprese. Difatti, la dotazione di infrastrutture di trasporto rappresenta per il sistema produttivo un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende già presenti in un'area e, allo stesso tempo, incide sulle scelte di insediamento di nuove attività produttive nonché sulle necessità logistiche delle imprese.

La prima parte del report è dedicata all'**inquadramento del tessuto economico e delle principali filiere produttive**. In particolare, dopo una sintetica descrizione delle dimensioni socio-demografiche ed economiche della regione, si entra nel dettaglio dell'analisi con l'individuazione dei settori produttivi e dei distretti economici presenti sul territorio.

La seconda parte descrive lo **«stato dell'Arte» delle infrastrutture di trasporto e mobilità** delle Marche anche, mediante un **indice sintetico di valutazione** per ciascuna tipologia di infrastruttura di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti, nodi logistici), che quota la performance infrastrutturale delle singole province, per poi proseguire con l'analisi del **contesto europeo e dei piani di sviluppo sovranazionali dei Corridoi TEN-T**.

La disamina degli interventi infrastrutturali presenti a livello regionale, oggetto della terza parte, comprende l'**analisi dei documenti programmatici** quali gli allegati al *Documento di Economia e Finanza 2015, 2017 e 2019*, l'Allegato infrastrutture al Programma Nazionale di Riforma (*Italia Veloce 2020*), lo schema di *DPCM di individuazione degli interventi infrastrutturali da sottoporre a commissariamento*, gli ultimi *Contratti di programma tra ANAS e RFI* ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (attuale MIMS), il *Piano Commerciale* edizioni febbraio 2021 e quella edizione speciale PNRR di agosto 2021 di RFI, nonché, per ultimi, il *PNRR* e le schede di lettura aggiornate a luglio 2021 che individuano le infrastrutture prioritarie per il territorio e le risorse a disposizione.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Mappatura del tessuto economico e delle principali filieri produttive

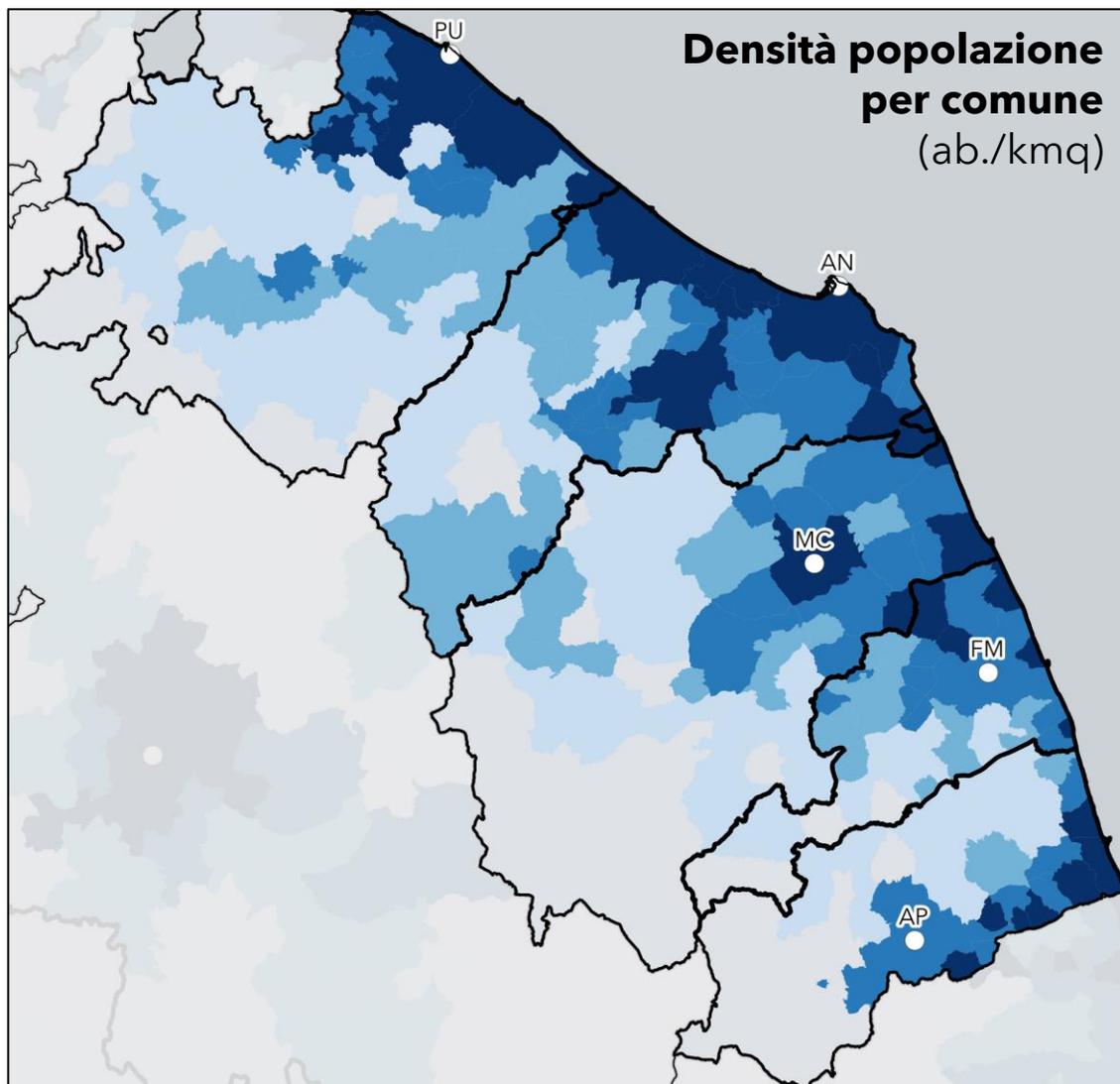


UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

INQUADRAMENTO DEMOGRAFICO



La regione Marche si estende per 9.401 kmq e conta 1,5 milioni di abitanti (13% della macroarea del Centro Italia). Il territorio è suddiviso in 227 comuni distribuiti in 5 province.

Provincia	Popolazione 2020	% pop. Marche	Numero comuni	Densità pop. ab./kmq
ANCONA	465.023	31%	47	236,9
ASCOLI PICENO	204.575	14%	33	166,6
FERMO	170.248	11%	40	197,3
MACERATA	307.421	20%	55	110,6
PESARO E URBINO	354.139	24%	52	139,3
MARCHE	1.501.406	100%	227	160,1
CENTRO	11.755.548	-	970	202,4

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat al 01/01/2021 (stima popolazione al 17/05/21)

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

La ricchezza economica delle Marche risiede nella varietà di settori e di modelli di organizzazione della produzione che ha portato gli esperti a parlare di **modello marchigiano**, usando il termine coniato dall'economista Giorgio Fuà. Si tratta di un modello caratterizzato da un **alto contenuto di fattori derivanti dalle tradizioni artigianali** (quali l'esperienza, il *learning by doing*, la creatività).

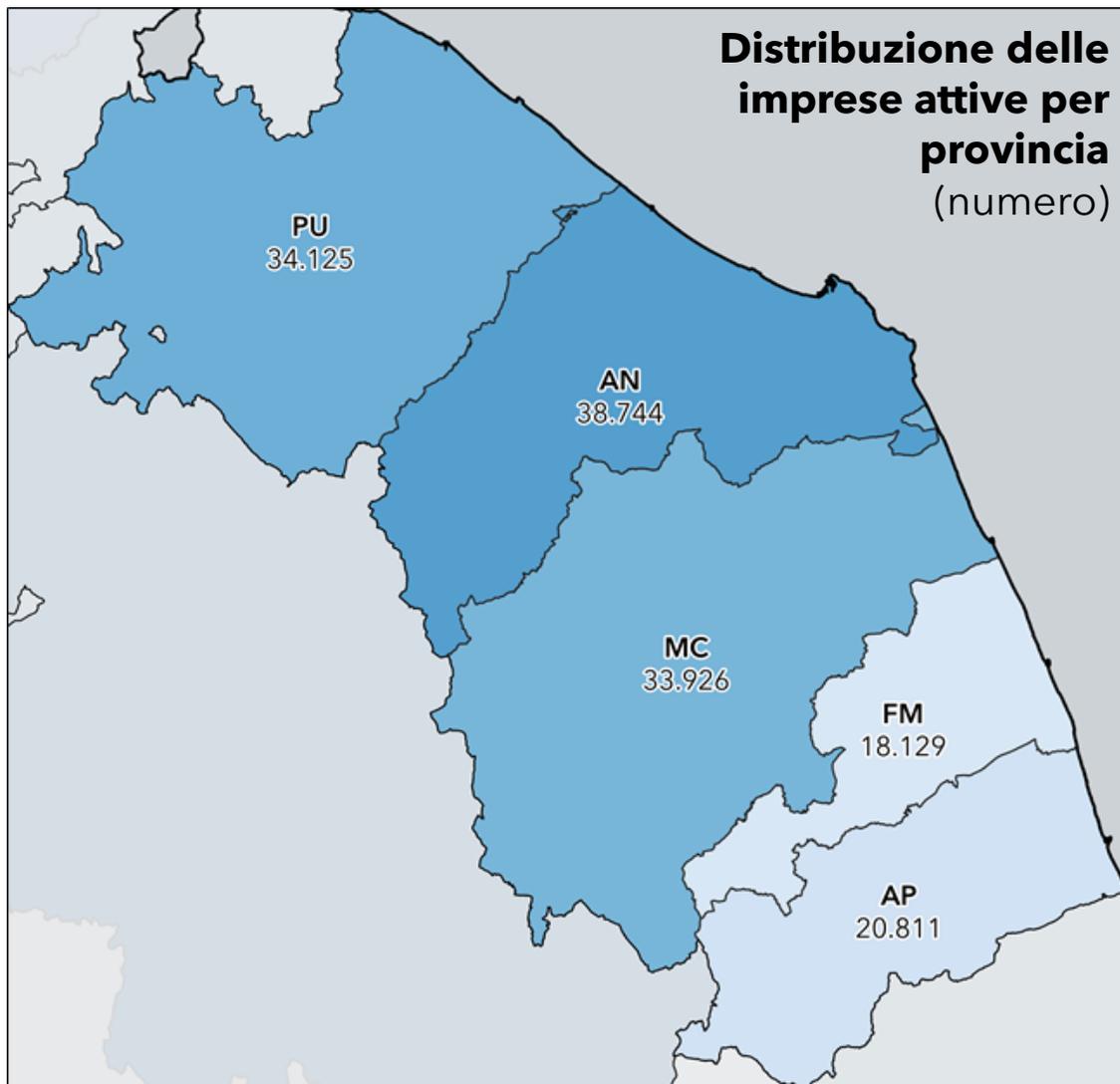
Variabile	Anno	Valore	Var. anno precedente
PIL (M€)	2019	42.137	0,47%
Quota su PIL Italia	2019	2,4%	-
PIL pro capite (€)	2019	27.678	0,93%
Imprese attive	2020	145735	-0,67%
Imprese artigiane	2020	43374	-1,08%
Iscritte	2020	6749	4,01%
Cessate	2020	7734	4,59%
Export (M€)	2020	10809	-11,7%
% export su PIL	-	25,7%	-

Tuttavia, i **bassi livelli di tecnologia e di applicazioni nel settore della ricerca e sviluppo** minacciano la capacità di competere di questo modello nella complessità delle 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.

I **distretti industriali** sono un altro elemento distintivo del tessuto economico marchigiano, frutto del processo di industrializzazione che ha interessato la regione tra gli anni '60 e '80.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

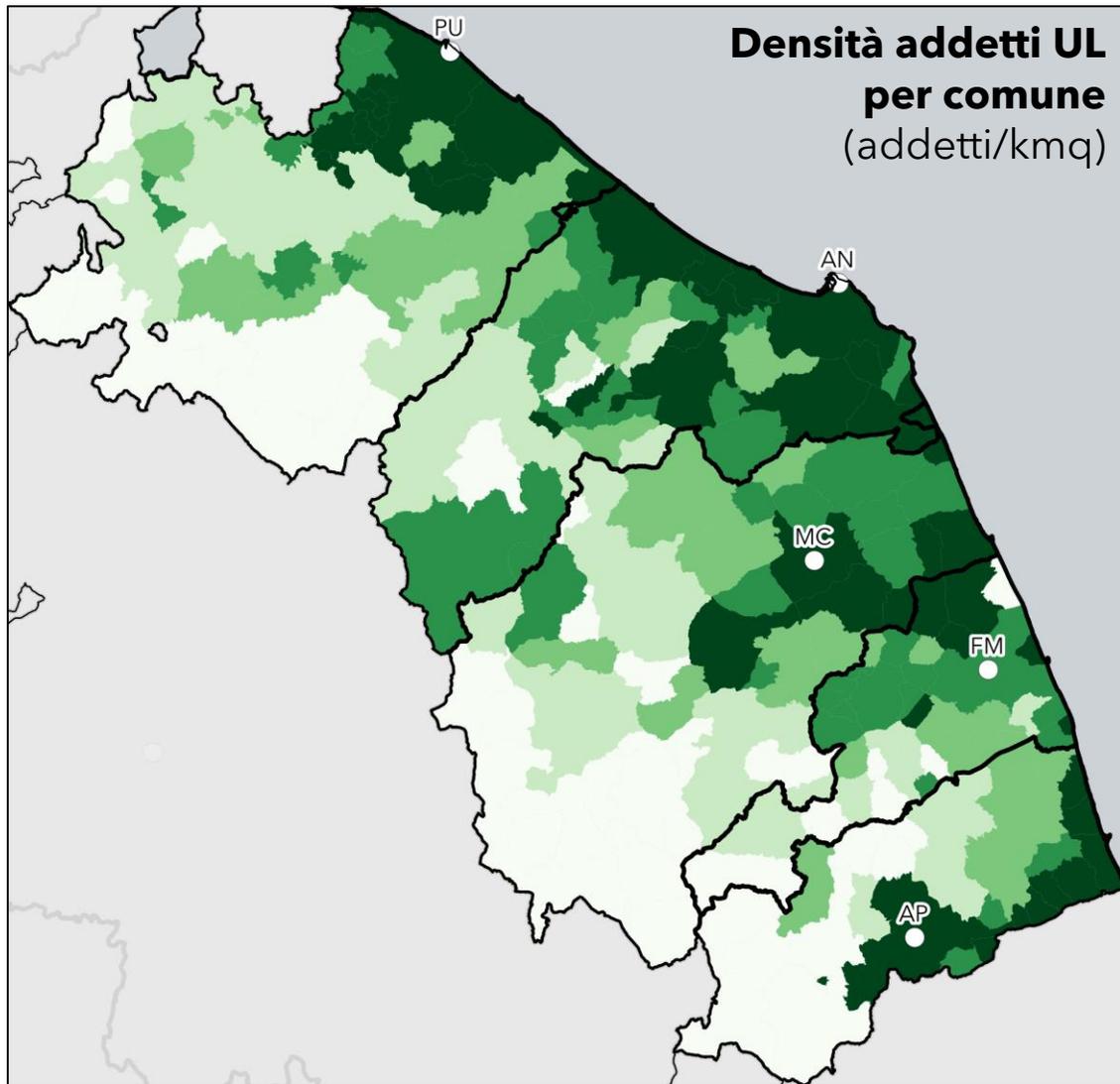


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Movimprese, 2020

Nonostante la presenza di alcune industrie rilevanti nei settori del petrolchimico e negli elettrodomestici, **il 30% delle imprese marchigiane sono artigiane**, distribuite su tutto il territorio, con una particolare concentrazione sul litorale e nelle valli.

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/100 ab.	Imprese/kmq
ANCONA	38.744	11.076	8,3	19,7
ASCOLI PICENO	20.811	5.435	10,2	16,9
FERMO	18.129	6.057	10,6	21,0
MACERATA	33.926	10.237	11,0	12,2
PESARO E URBINO	34.125	10.551	9,6	13,3
MARCHE	145.735	43.374	9,7	15,5
CENTRO	1.078.843	261.076	9,2	18,6

ADDETTI E UNITÀ LOCALI



La regione Marche conta 180.299 Unità Locali e 510.331 addetti (13,1% della macroarea del Centro Italia).

A livello dimensionale, l'89% delle Unità locali sono micro (0-9 addetti) e l'8% piccole (10-49 addetti).

Provincia	UL IV° 2020	% UL Marche	Addetti UL	Addetti UL/kmq
ANCONA	48.593	27,0%	161.597	82,3
ASCOLI PICENO	26.420	14,7%	68.949	56,1
FERMO	21.856	12,1%	56.498	65,5
MACERATA	41.292	22,9%	109.653	39,5
PESARO E URBINO	42.138	23,4%	113.634	44,3
MARCHE	180.299	100%	510.331	54,3
CENTRO	1.331.305	-	3.885.113	66,9

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL COMMERCIO ESTERO

Per effetto della pandemia, nel 2020 il commercio estero delle Marche ha chiuso l'anno con una **contrazione del valore degli scambi pari all'11,7%** rispetto all'anno precedente. Si conferma il buon risultato del saldo commerciale che resta positivo con un valore di 4,5 miliardi. A livello geografico **il 58% circa degli scambi si concentra nell'area dell'Ue**, in cui la perdita è stata più contenuta (- 5,7%).

Le esportazioni contribuiscono alla formazione del PIL regionale con un peso del 25,7%, un'incidenza che supera di 5 punti il dato della ripartizione Centro ed è seconda solo a quella della Toscana (34,1%). La provincia con il **valore più elevato in termini di valore esportato è Ancona**, con il 32% a livello regionale.

I **distretti industriali** regionali hanno registrato un calo totale delle esportazioni del 18,6%, prosecuzione di un trend osservato nel periodo 2018 - 2019, aggravato dalle ricadute del Covid-19.

Nel complesso è da evidenziare la resilienza del **Sistema Casa**, in cui il distretto delle Cucine di Pesaro si mantiene sostanzialmente stabile nel dato complessivo del 2020 (-0,8%), e mostra un recupero nell'ultima parte dell'anno (+2,6%).

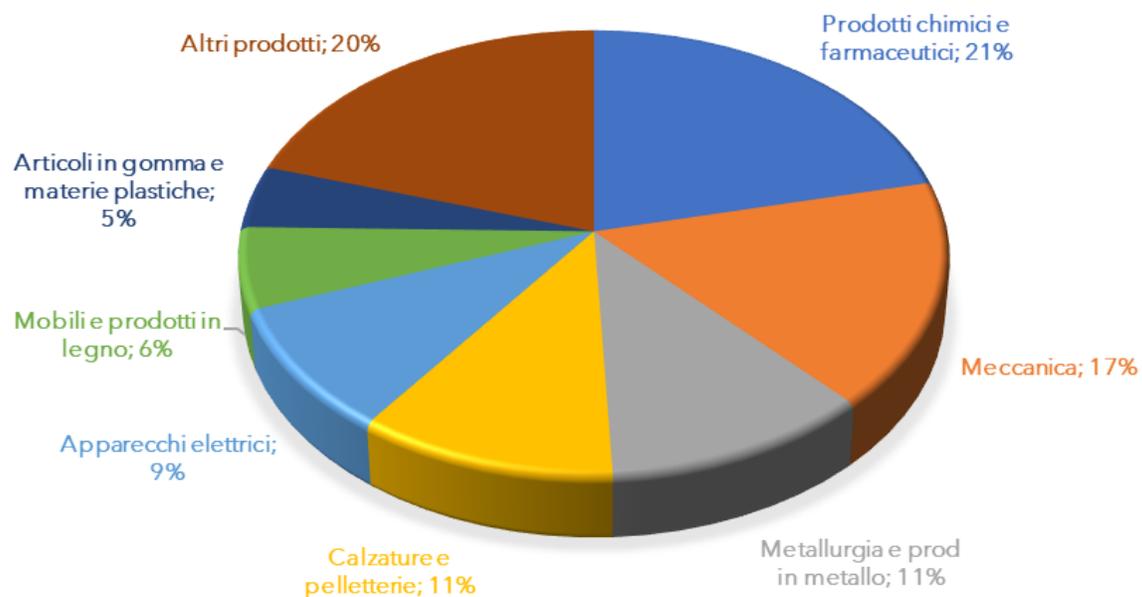
Anno	MONDO (M€)			Unione europea 28* (M€)		
	import	export	totale	import	export	totale
2020	6.804	10.809	17.613	4.171	16.205	38.820
2019	7.705	12.236	19.940	4.067	7.479	11.545
var 20/19	-11,7%	-11,7%	-11,7%	2,6%	-10,1%	-5,7%

**Per agevolare il confronto tra i risultati degli anni 2019 e 2020 si è scelto di considerare ancora l'area geografica Ue a 28 membri, in ragione anche del regime transitorio ancora in vigore per il Regno Unito fino al 31 dicembre 2020.*

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, valori in milioni di euro

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

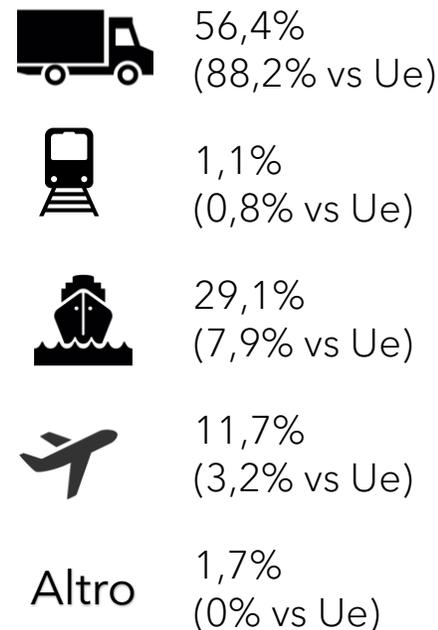
IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT



Il **chimico - farmaceutico** è il primo settore in termini di valore esportato con il 21%. Nel 2020, in conseguenza anche dell'aumento della domanda legata al contrasto al Covid-19, le transazioni hanno registrato un incremento (+8%), a differenza degli altri settori, tutti in perdita.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, valori in milioni di euro

Modo di trasporto (export)



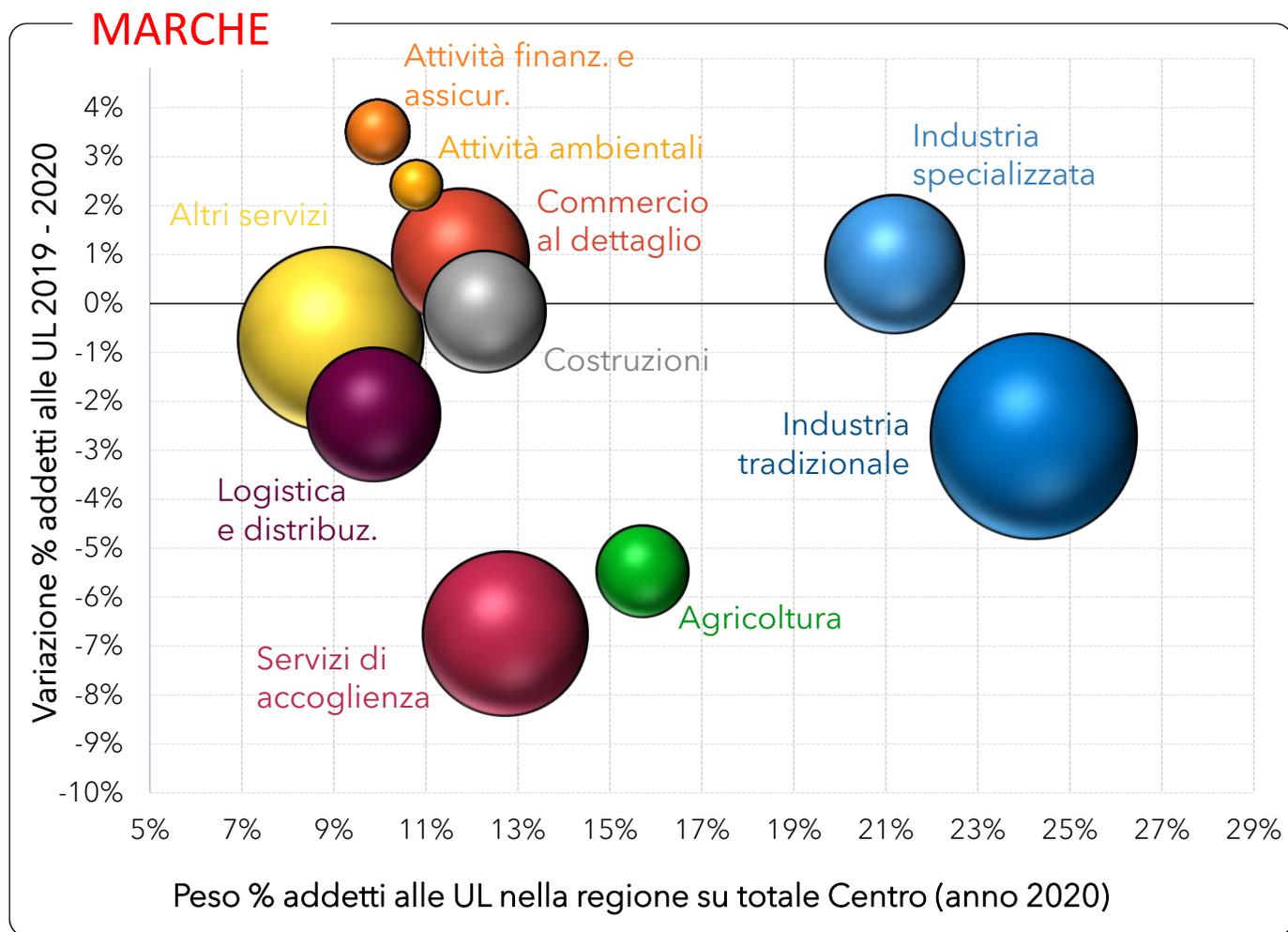
Destinazioni (2020)



Il **trasporto marittimo** intercetta circa il 30% delle esportazioni verso il resto del mondo. La **modalità stradale** resta la prevalente con il 56,4% per gli scambi verso il resto del mondo e l'88,2% verso l'Ue. I mercati principali sono **Germania, Belgio** e **Francia** che superano il miliardo di valore.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI NELLE MARCHE RISPETTO AL CENTRO



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.

L'**industria tradizionale** (agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.) occupa il **24%** degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Centro Italia e nel 2020 ha subito una flessione, in termini di manodopera, pari a -2,7%. Segue l'**industria specializzata** (chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.) che occupa il **21%** degli addetti nella macroarea e nel 2020 ha registrato un +0,8%.

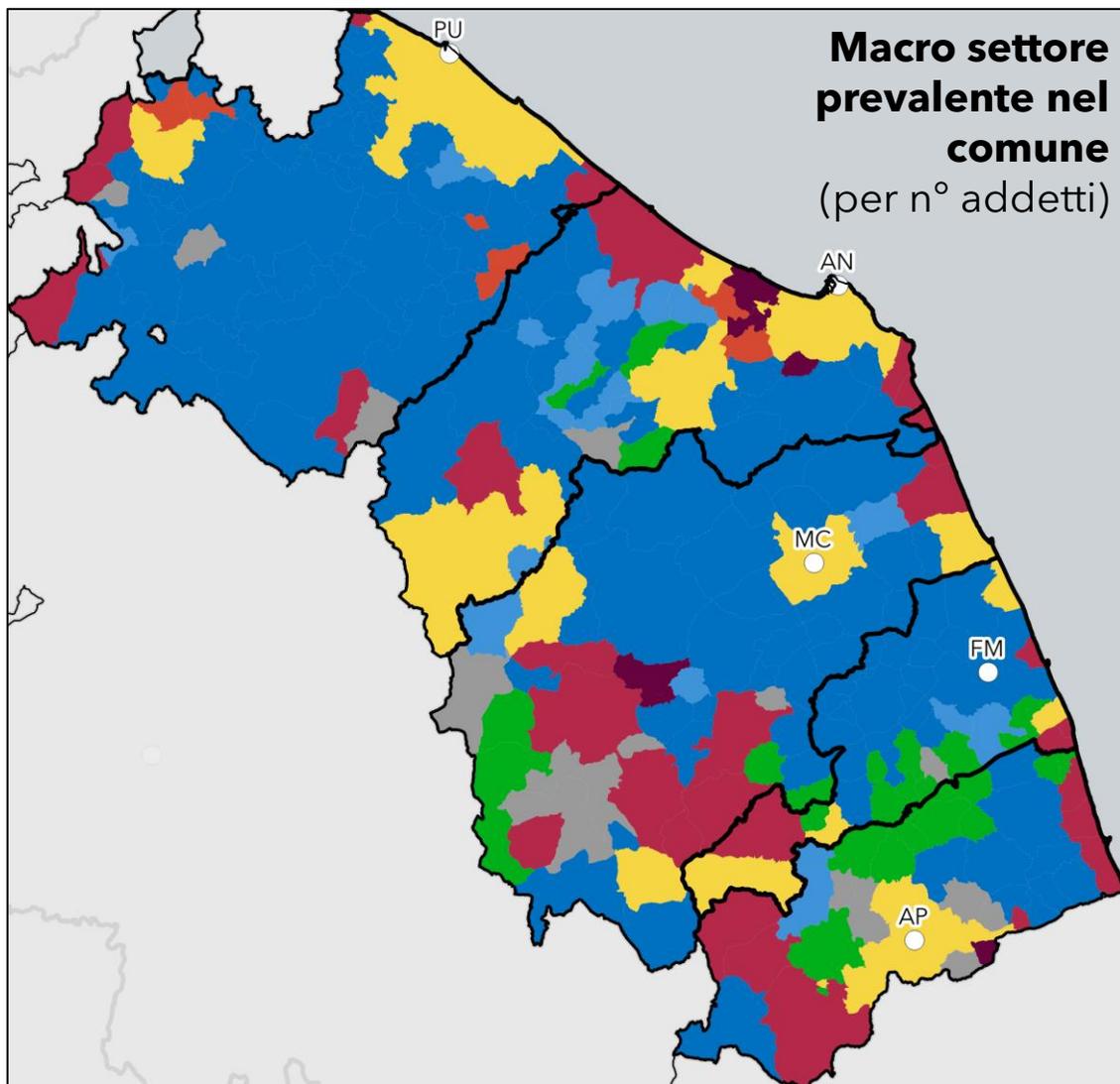
I settori con la crescita maggiore di addetti nel 2020 sono stati le **attività finanziarie e assicurative** (banche e assicurazioni), **+3,5%**, e le **attività ambientali** (attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia), **+2,4%**.

Il settore dei **servizi di accoglienza** (servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.) è invece quello che, nel 2020, ha subito la decrescita maggiore in termini di addetti, **-6,8%**, soprattutto a causa della pandemia da Covid-19.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI NELLE MARCHE - DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA

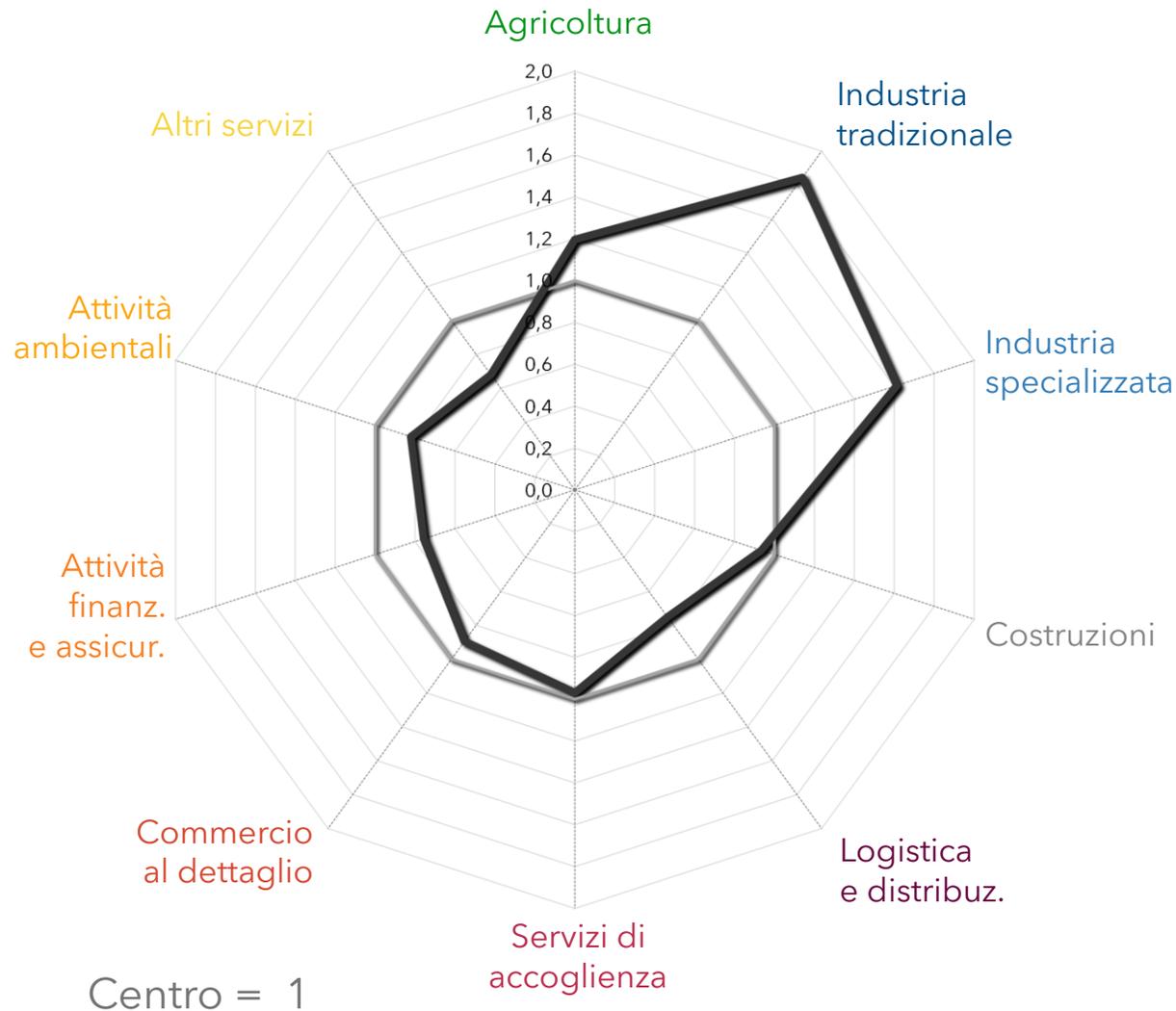


MACRO SETTORE	PESO %	AN	AP	FM	MC	PU	MAR
AGRICOLTURA Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	5%	27,2%	17,2%	12,0%	24,4%	19,2%	100%
INDUSTRIA TRADIZIONALE Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	22%	25,1%	8,6%	18,1%	23,4%	24,8%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZATA Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	10%	37,0%	12,0%	6,5%	16,7%	27,8%	100%
COSTRUZIONI Edilizia, servizi di ingegneria	8%	28,2%	15,5%	9,6%	24,1%	22,6%	100%
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE Attività di trasporto e magazzinaggio	9%	35,1%	14,4%	10,3%	22,7%	17,5%	100%
SERVIZI DI ACCOGLIENZA Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	14%	28,1%	16,7%	10,0%	21,0%	24,2%	100%
COMMERCIO AL DETTAGLIO Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	10%	32,4%	15,0%	10,4%	21,2%	21,0%	100%
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE Banche e assicurazione	2%	41,8%	14,9%	9,6%	22,1%	11,6%	100%
ATTIVITÀ AMBIENTALI Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	1%	34,3%	12,0%	9,7%	24,8%	19,3%	100%
ALTRI SERVIZI Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	18%	38,6%	14,7%	7,4%	19,6%	19,8%	100%
TOTALE	100%	31,7%	13,5%	11,1%	21,5%	22,3%	100%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE MARCHE



L'indice di specializzazione è stato calcolato confrontando le percentuali regionali di addetti nelle singole attività economiche alle percentuali globali nella macroarea del Centro Italia. Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione del territorio regionale.

L'analisi dell'indice evidenzia ulteriormente la forte predominanza 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 evidenzia anche la specializzazione nel settore dell'**agricoltura** (attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca, acquacoltura, ecc.) che ha il suo punto di forza nella pesca.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

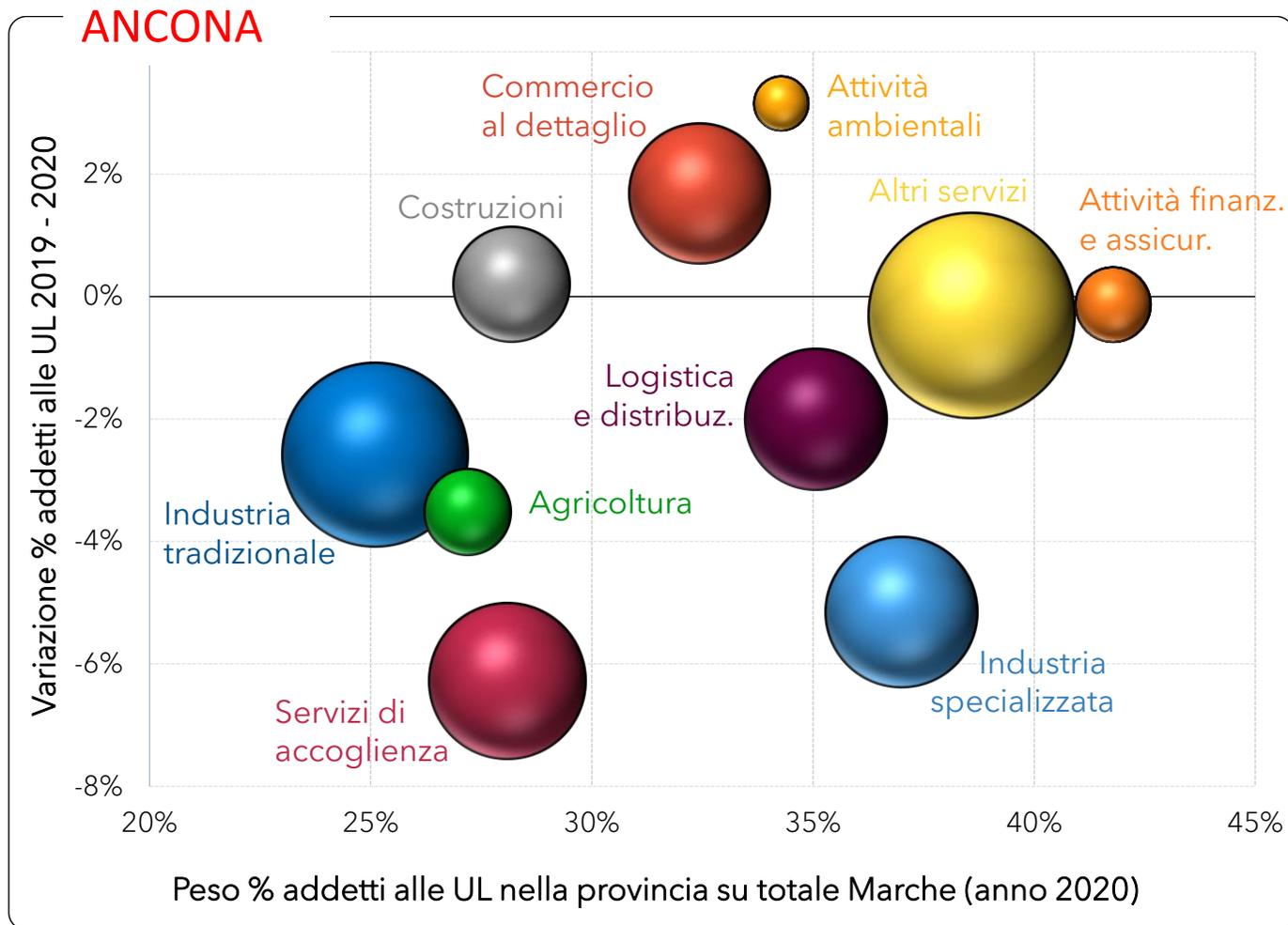
I DISTRETTI INDUSTRIALI NELLE MARCHE

DISTRETTO	SPECIALIZZAZIONE	PROVINCIA	N.COMUNI
Fano	Beni per la casa	PU	12
Pesaro	Beni per la casa	PU	8
Sassocorvaro	Beni per la casa	PU	14
Urbino	Beni per la casa	PU	4
Recanati	Gioielleria, oreficeria, strumenti musicali	MC	8
Pergola	Industria meccanica	PU	11
Civitanova Marche	Pelli, cuoio e calzature	MC	4
Macerata	Pelli, cuoio e calzature	MC	12
Tolentino	Pelli, cuoio e calzature	MC	11
Fermo	Pelli, cuoio e calzature	FM	12
Montegiorgio	Pelli, cuoio e calzature	FM	20
Montegranaro	Pelli, cuoio e calzature	FM	2
Porto Sant'Elpidio	Pelli, cuoio e calzature	FM	2
Cagli	Tessile abbigliamento	PU	7
Urbania	Tessile abbigliamento	PU	5
Osimo	Tessile abbigliamento	AN	3
Senigallia	Tessile abbigliamento	AN	9
Matelica	Tessile abbigliamento	MC	15
Ascoli Piceno	Tessile abbigliamento	AP	19

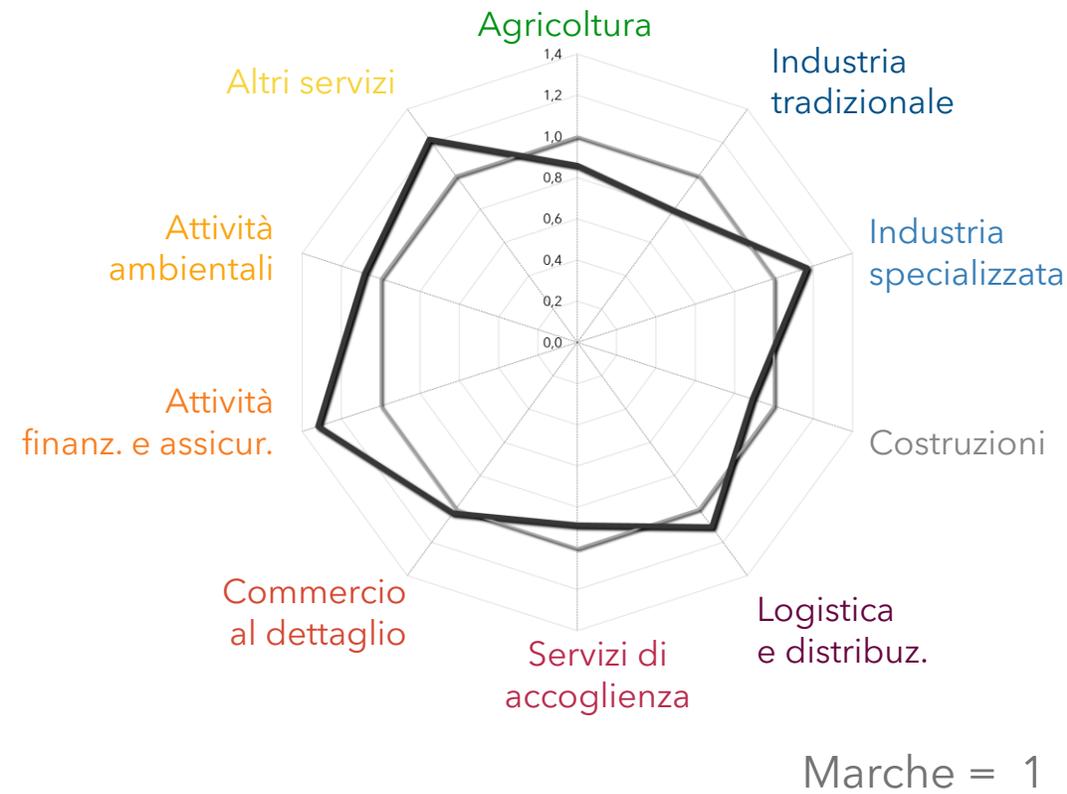
Fonte: Istat, anno 2011

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE DELLE MARCHE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



2 distretti presenti

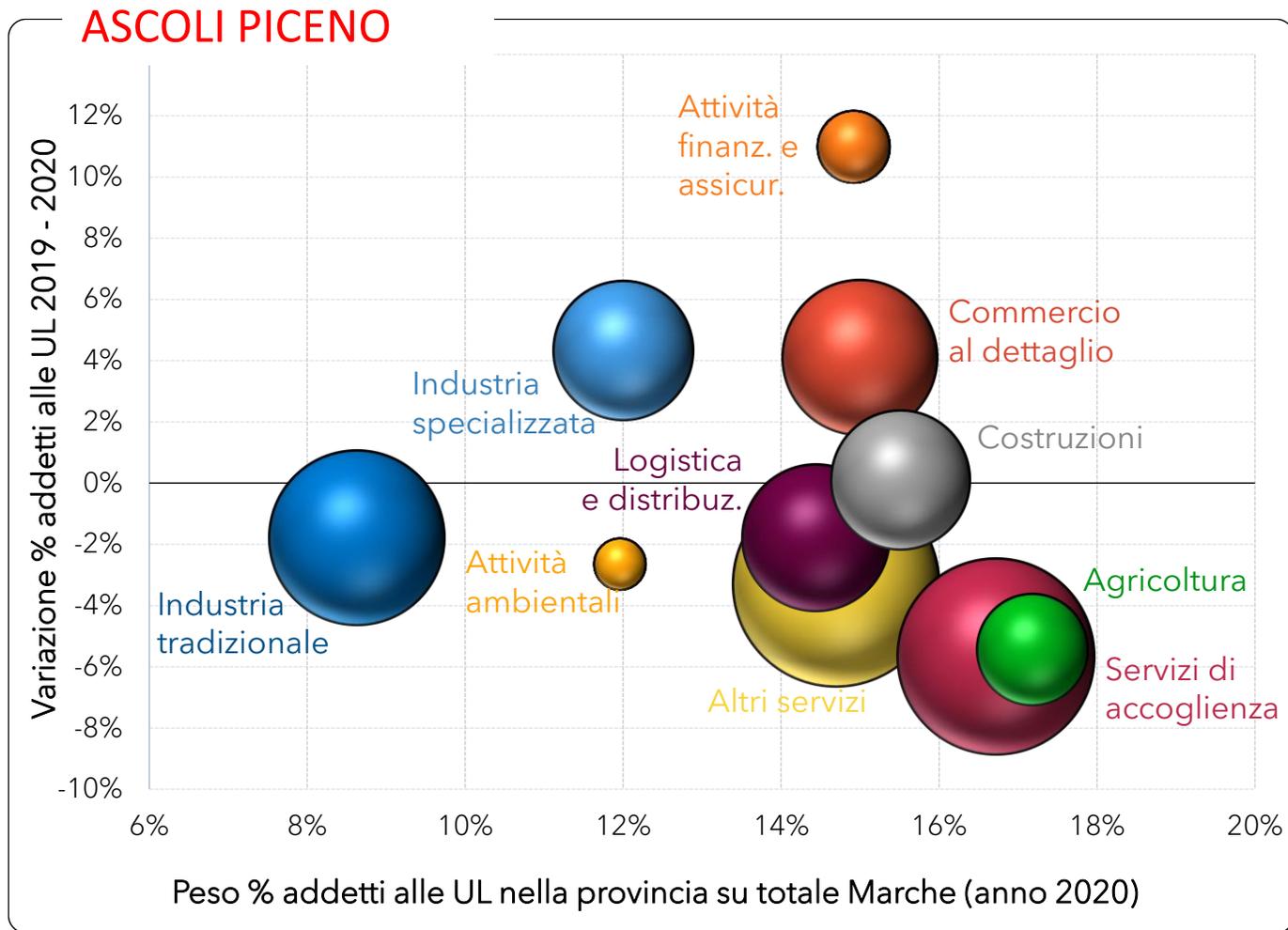
Osimo - Tessile abbigliamento

Senigallia - Tessile abbigliamento

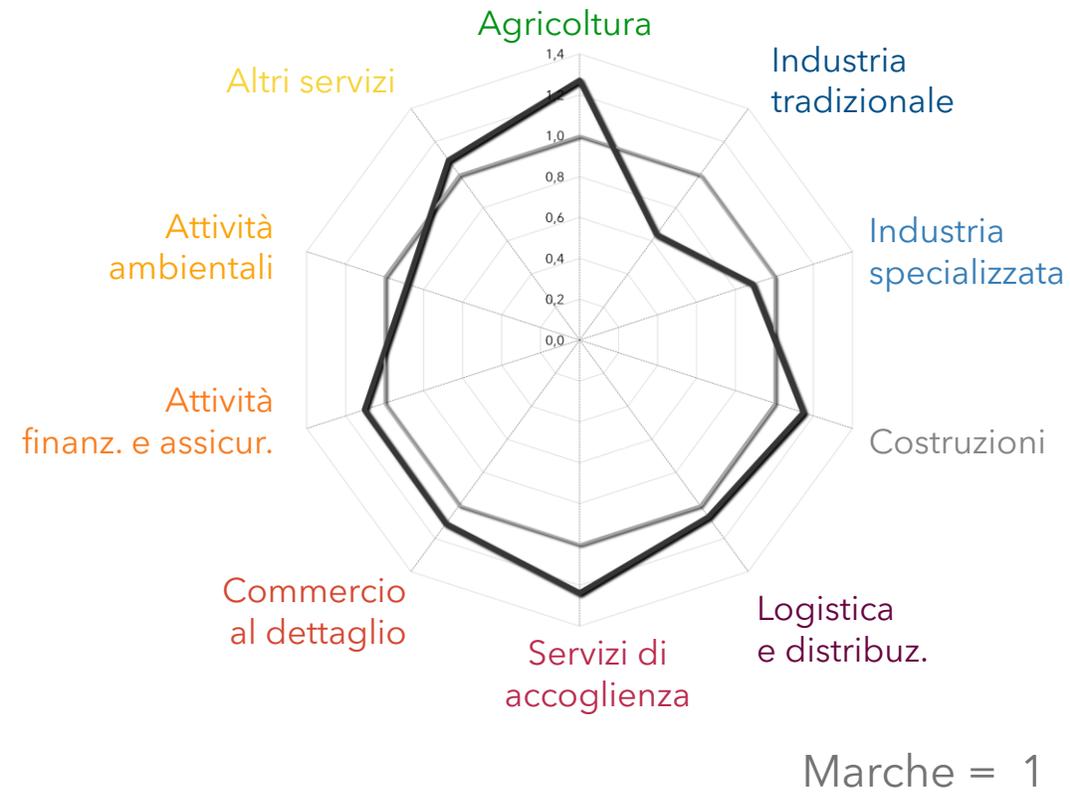
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE DELLE MARCHE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



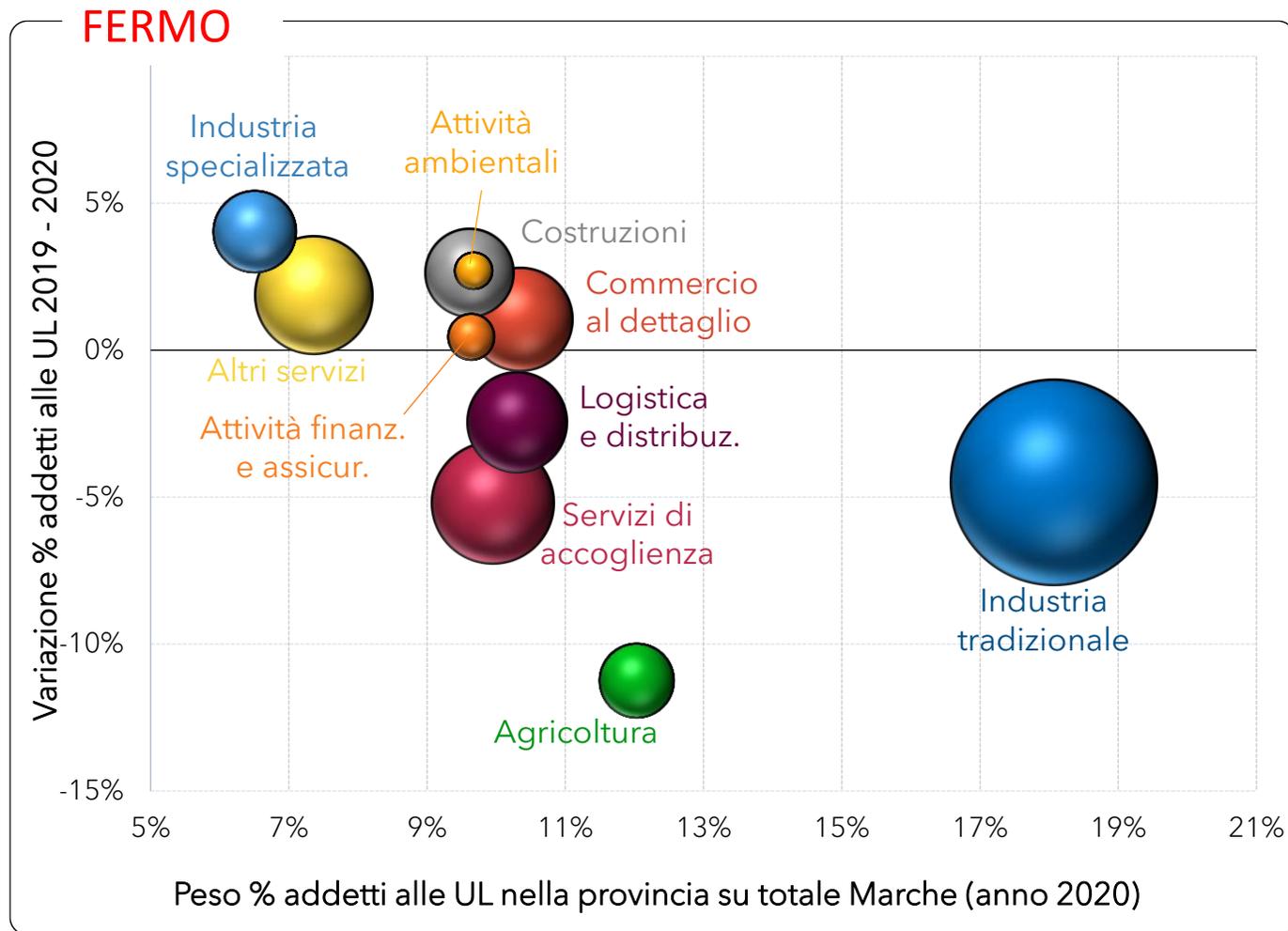
1 distretto presente

Ascoli Piceno - Tessile abbigliamento

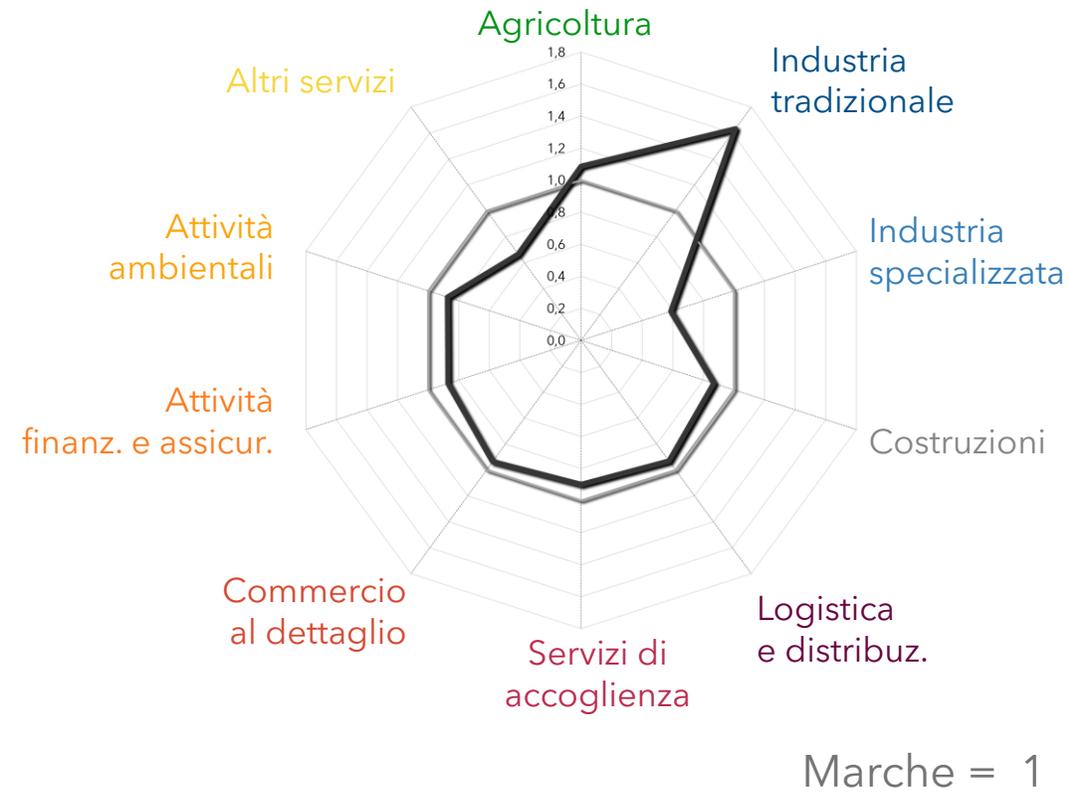
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE DELLE MARCHE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



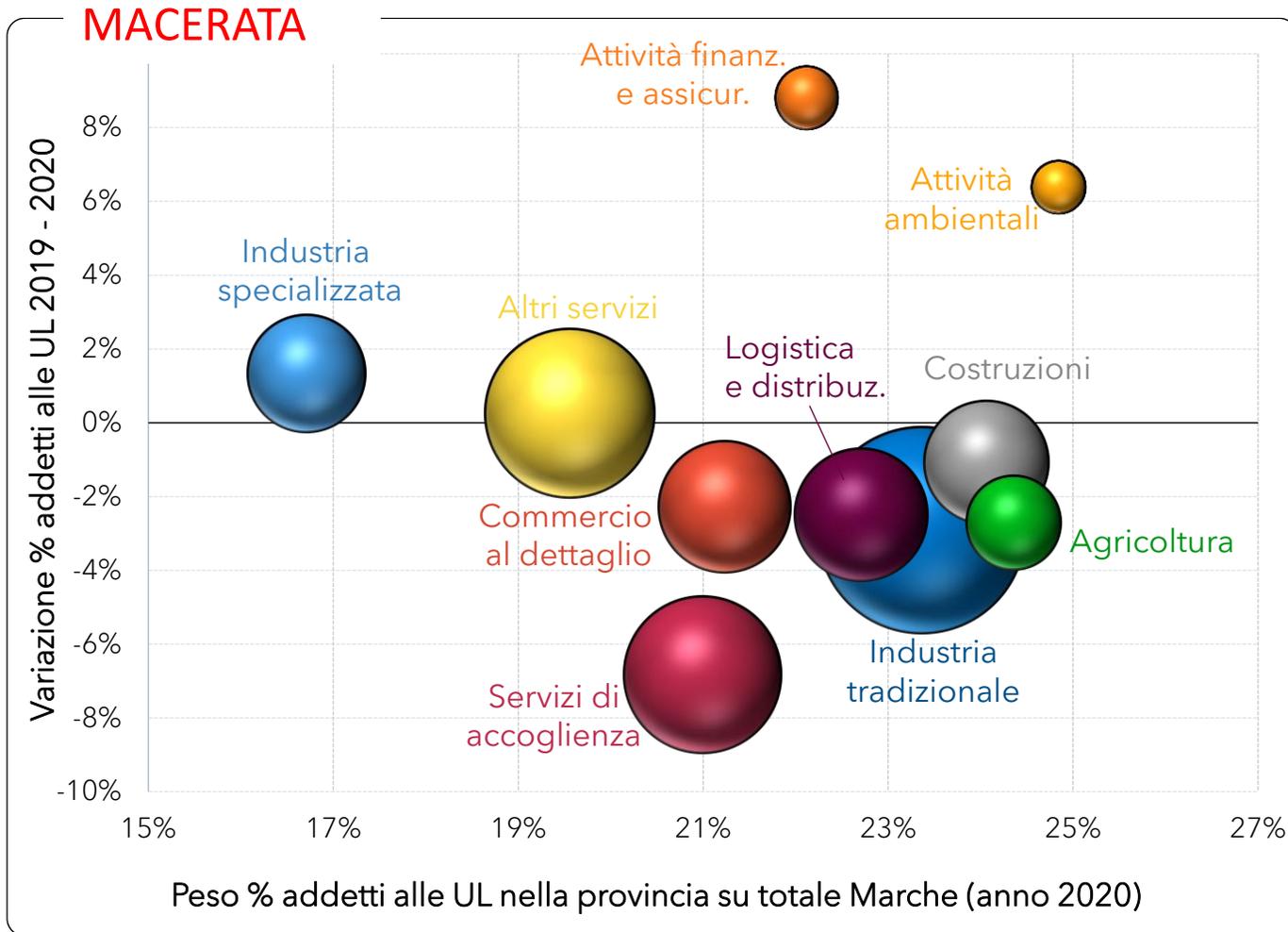
4 distretti presenti

- Fermo - Pelli, cuoio e calzature
- Montegiorgio - Pelli, cuoio e calzature
- Montegranaro - Pelli, cuoio e calzature
- Porto Sant'Elpidio - Pelli, cuoio e calzature

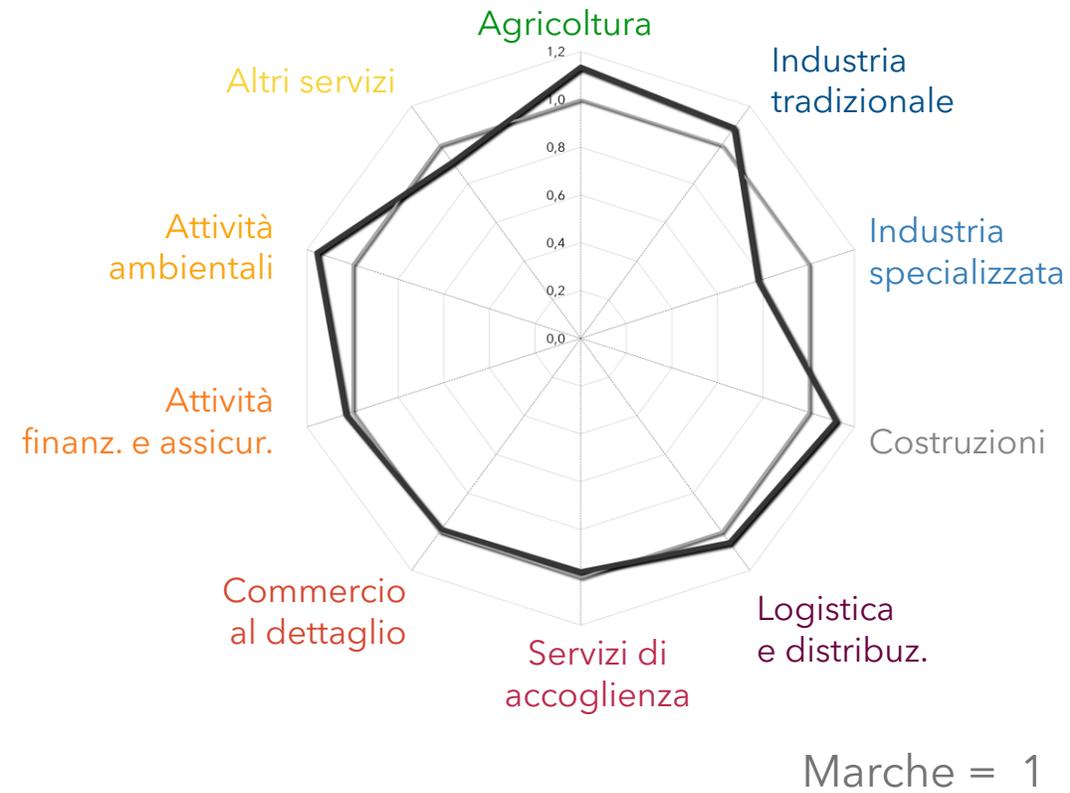
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE DELLE MARCHE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



5 distretti presenti

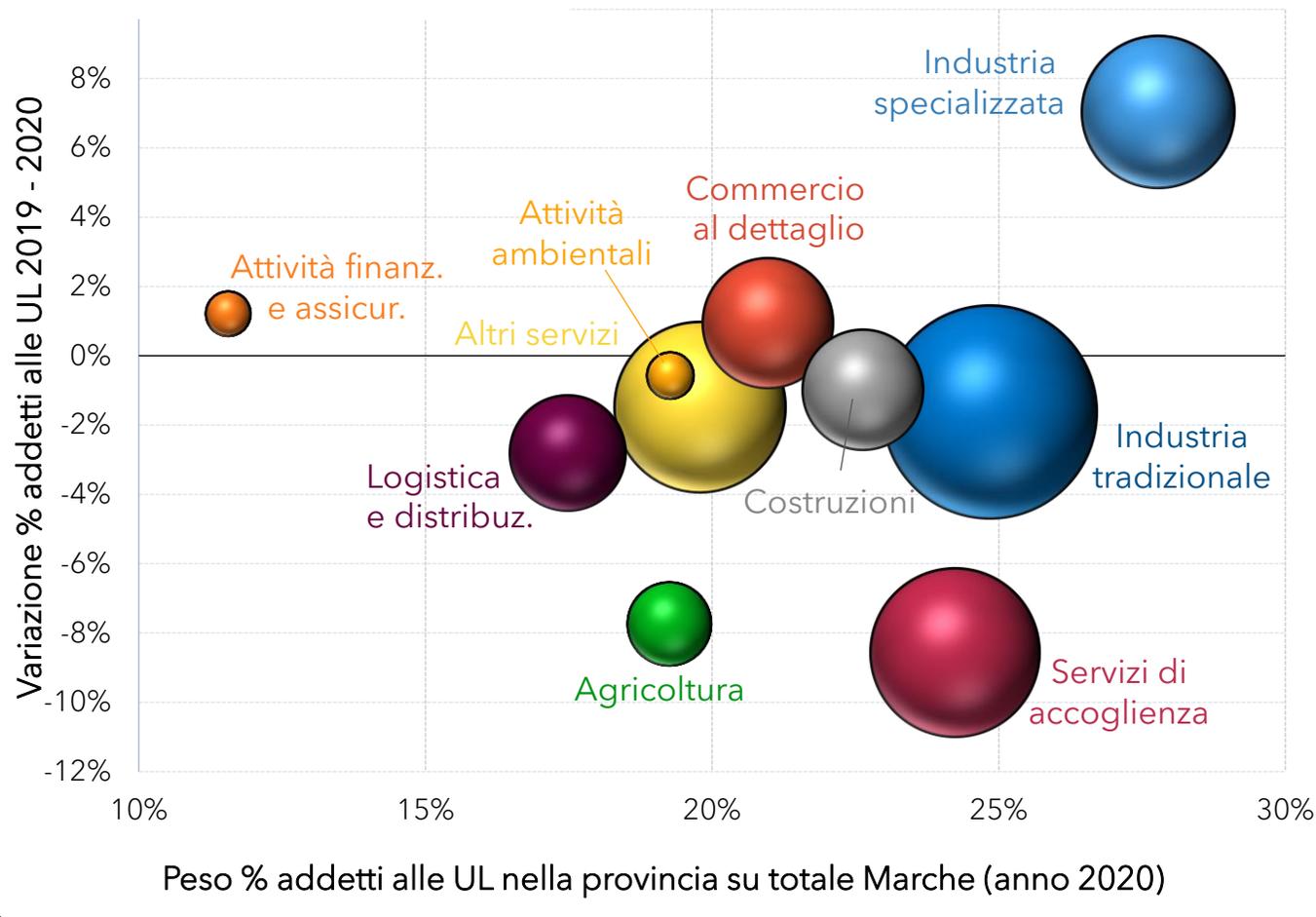
- Civitanova Marche - Pelli, cuoio e calzature
- Macerata - Pelli, cuoio e calzature
- Matelica - Tessile abbigliamento
- Recanati - Gioielleria, oreficeria, strumenti musicali
- Tolentino - Pelli, cuoio e calzature

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

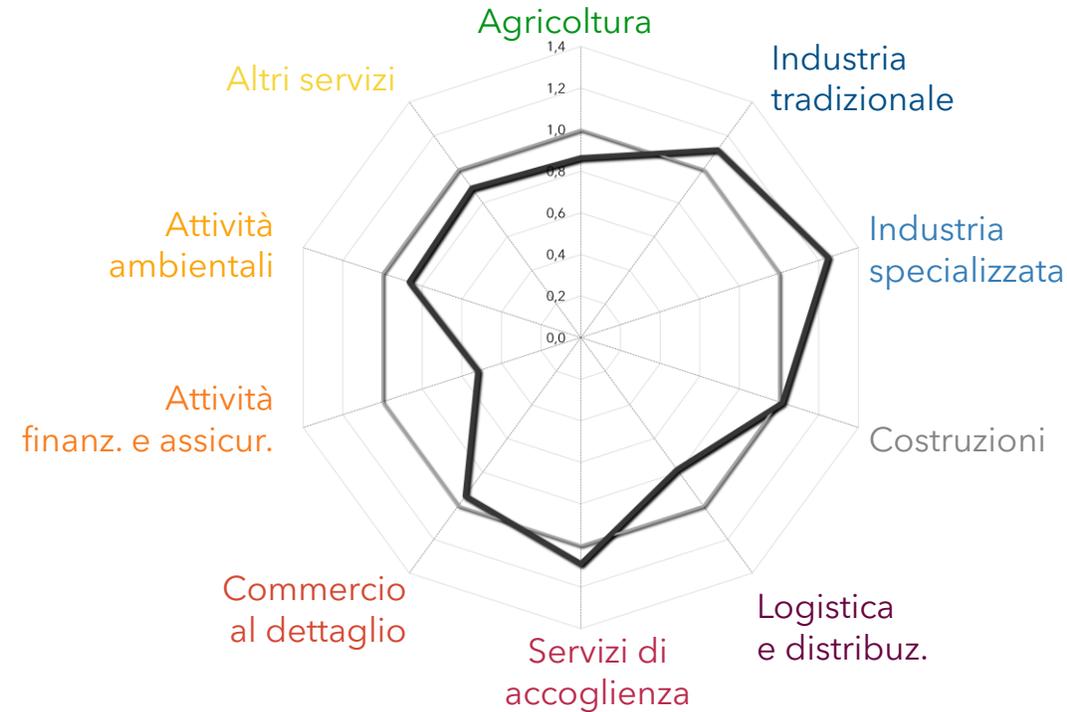
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE DELLE MARCHE

PESARO E URBINO



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



7 distretti presenti

Marche = 1

- Cagli - Tessile abbigliamento
- Fano - Beni per la casa
- Pergola - Industria meccanica
- Pesaro - Beni per la casa
- Sassocorvaro - Beni per la casa
- Urbania - Tessile abbigliamento
- Urbino - Beni per la casa

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

L'attuale sistema infrastrutturale delle Marche



UNIONCAMERE

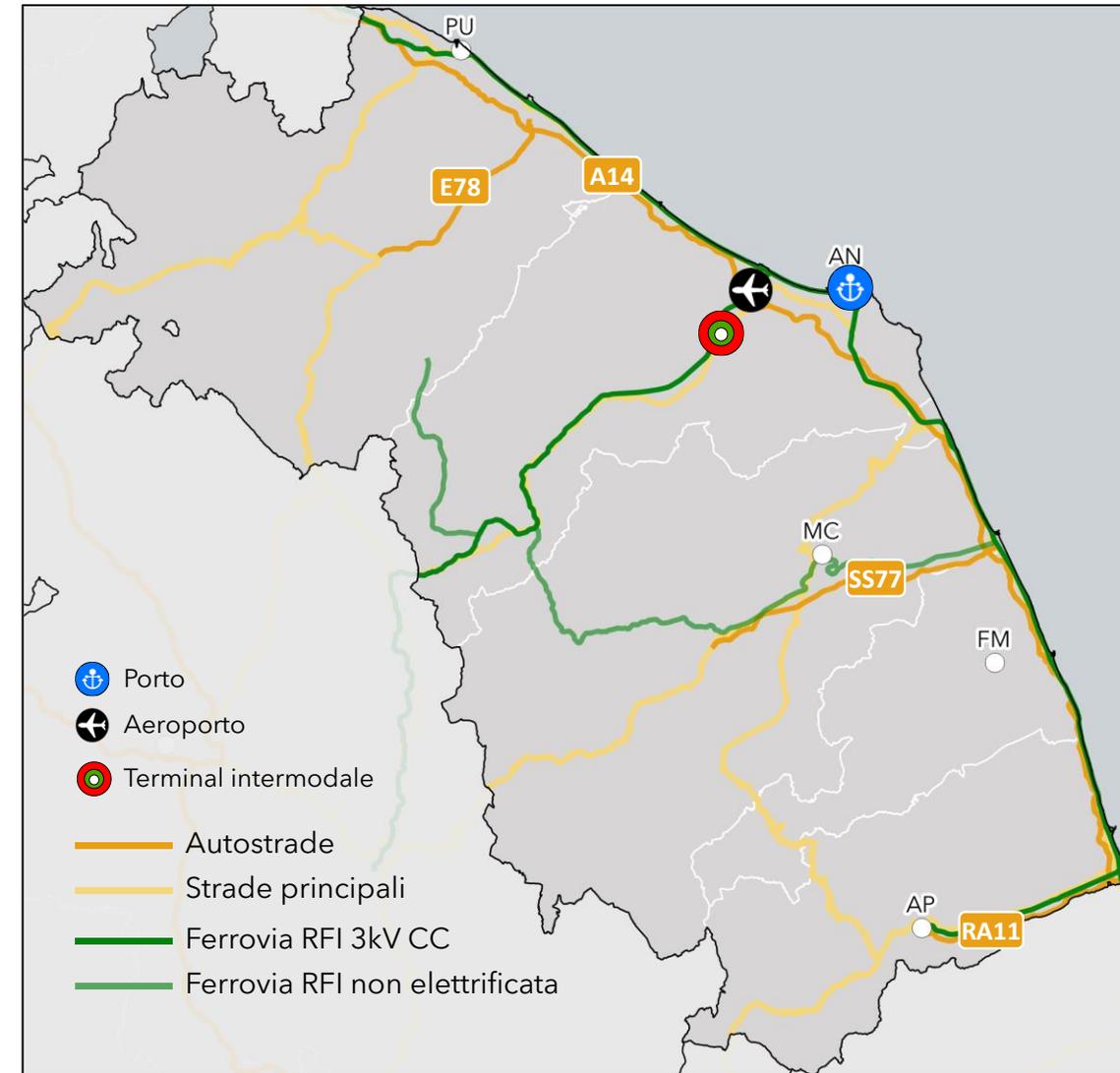


UNIONTRASPORTI

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **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** (10° in Italia per numero di TEU nel 2019, circa 176.200 unità, 15° per numero di tonnellate, circa 10,8 milioni, e 13° per numero di passeggeri, circa 1,2 milioni), incluso nel Core Network europeo.
- **1 aeroporto: Ancona-Falconara** (12° in Italia per trasporto cargo nel 2019, con poco più di 7 mila tonnellate di merci, 27° per numero di passeggeri, circa 150.700 unità), 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.

Nota: sono riportate le statistiche al 2019 in quanto ultimo anno non influenzato dagli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

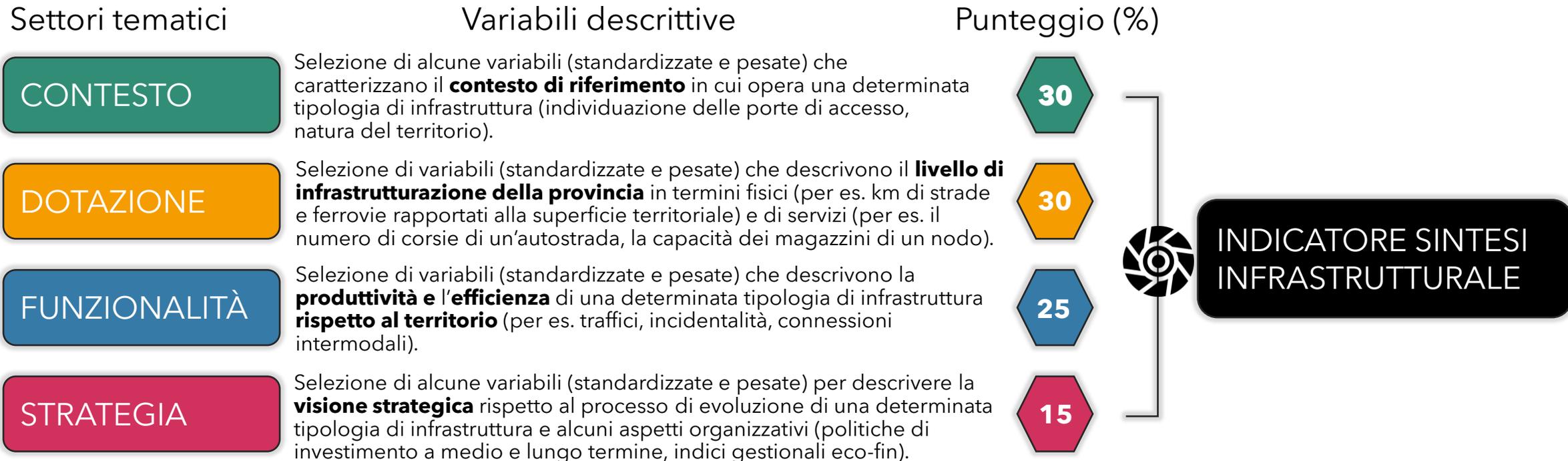
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Scala territoriale: PROVINCIA* **Anno di riferimento:** 2019

* L'analisi è stata svolta sul territorio nazionale con scala territoriale provinciale (in quanto considerare come riferimento le Camere di commercio avrebbe comportato considerare anche territori non confinanti). Fanno eccezione le regioni Sardegna e Puglia per le quali è stata considerata la seguente ripartizione «storica»: 4 territori per la Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari); 5 per la Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce). In totale sono quindi stati considerati 105 territori sul territorio nazionale.

Tipologia di infrastruttura: STRADALE, FERROVIARIA, PORTUALE, AEROPORTUALE, LOGISTICA

4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

Nel caso delle **infrastrutture di rete (strade e ferrovie)**, l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia solo le opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).

Nel caso delle **infrastrutture di nodo (porti, aeroporti e interporti)**¹, è stata svolta un'analisi più articolata che potesse esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture portuali, interportuali e aeroportuali indipendentemente dalla «territorialità». Si è quindi tenuto conto della **capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe**. Questo approccio esprime le potenzialità dotazionali di un territorio riflettendo più realisticamente la distribuzione territoriale dell'utenza e la maggiore o minore convenienza che essa ha a usufruire dei servizi resi dall'infrastruttura. Per quanto riguarda i nodi, quindi, si è operato nel modo seguente: partendo da una selezione dei nodi più significativi sul territorio nazionale, **per ciascun capoluogo di provincia sono stati rilevati i nodi infrastrutturali raggiungibili entro 90 minuti, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza temporale (≤30 minuti, 30-60 minuti, 60-90 minuti)**. Lo spazio che intercorre tra il capoluogo di provincia e il luogo in cui sorge l'infrastruttura è una distanza stradale misurata in termini di tempo di percorrenza, considerando il percorso stradale minimo, ipotizzando velocità medie di percorrenza diverse a seconda della tipologia di strada.

Le variabili descrittive per ciascuna infrastruttura (di rete e di nodo) e per ciascun settore tematico (Contesto, Dotazione, Funzionalità, Strategia) sono state normalizzate a livello nazionale (ridimensionamento tra 0 e 1, poi riportato tra 0 e 100) e quindi il calcolo dell'indicatore di sintesi risulta dalla combinazione dei valori adimensionati rispetto al peso che è stato loro assegnato.

¹ Sono stati considerati 24 porti marittimi, 35 aeroporti e 24 interporti sul territorio nazionale.

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

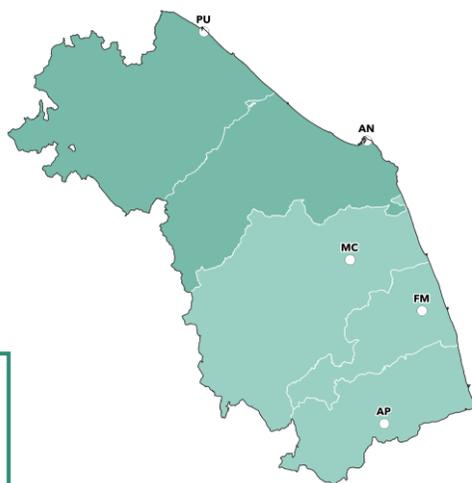
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DELLE MARCHE: OUTPUT



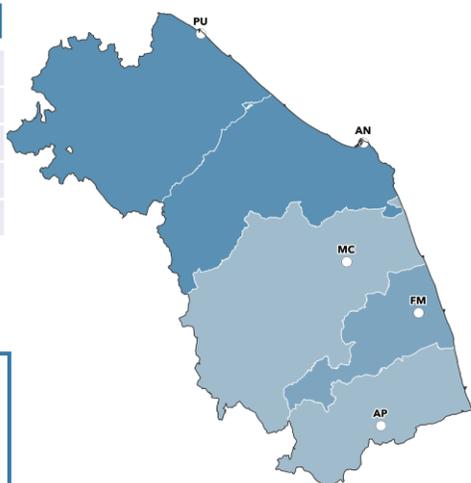
INFRASTRUTTURE STRADALI

CONTESTO	
PU	42,4
AN	39,1
FM	35,7
MC	34,6
AP	32,9



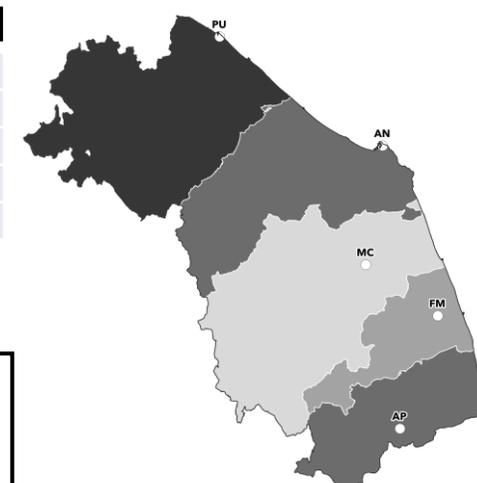
CENTRO	
Max	
RM	85,5
Min	
RI	21,5

FUNZIONALITÀ	
AN	72,5
PU	69,2
FM	66,6
MC	65,4
AP	65,1



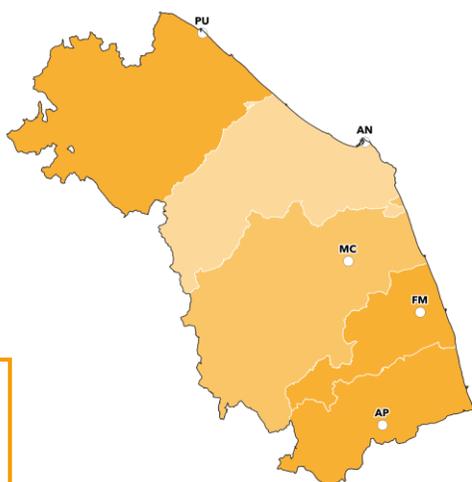
CENTRO	
Max	
RM	80,6
Min	
PO	58,3

SINTESI	
PU	45,7
AN	43,2
AP	41,8
FM	38,5
MC	36,1



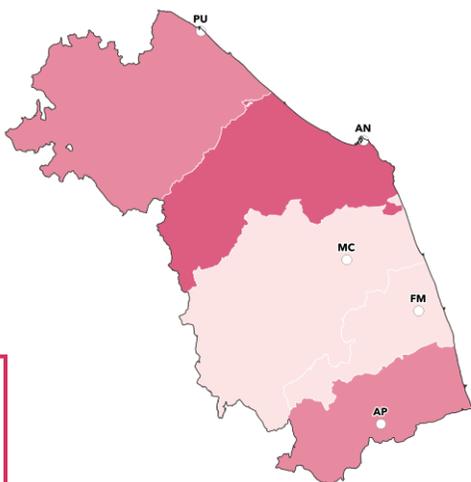
CENTRO	
Max	
RM	61,3
Min	
PO	32,3

DOTAZIONE	
PU	32,3
AP	31,1
FM	31,1
MC	25,2
AN	22,5



CENTRO	
Max	
FR	54,6
Min	
PO	7,5

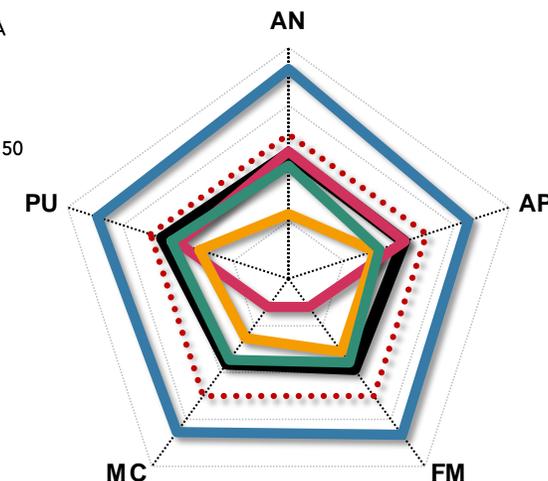
STRATEGIA	
AN	44,0
AP	42,0
PU	39,7
FM	12,0
MC	12,0



CENTRO	
Max	
LI	51,6
Min	
MC	12,0

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



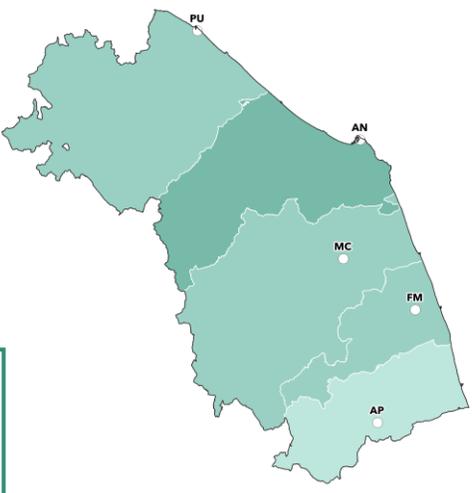
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DELLE MARCHE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

CONTESTO

AN	22,9
PU	18,6
FM	16,7
MC	15,6
AP	13,1

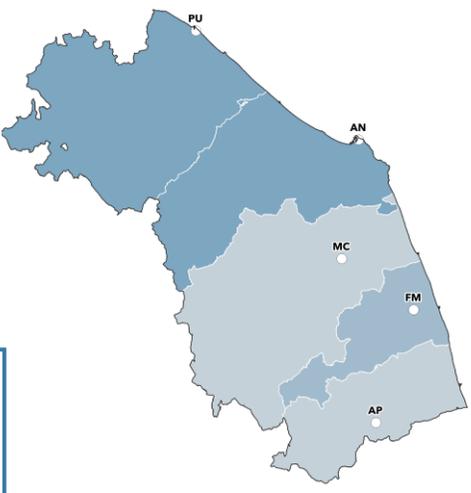


CENTRO

Max	
RM	81,5
Min	
MS	7,5

FUNZIONALITÀ

PU	55,5
AN	53,7
FM	47,6
AP	30,9
MC	28,8

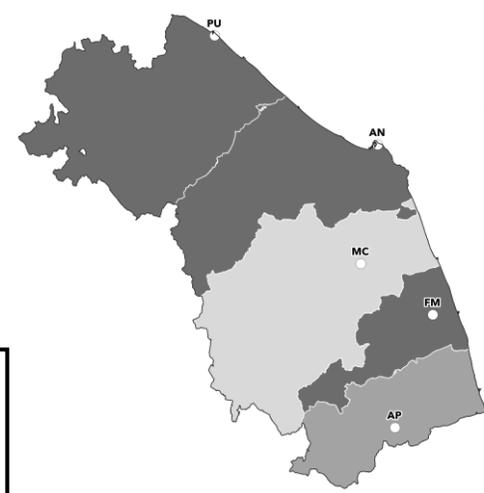


CENTRO

Max	
RM	89,2
Min	
RI	13,4

SINTESI

AN	38,2
PU	37,9
FM	33,6
AP	26,9
MC	20,6

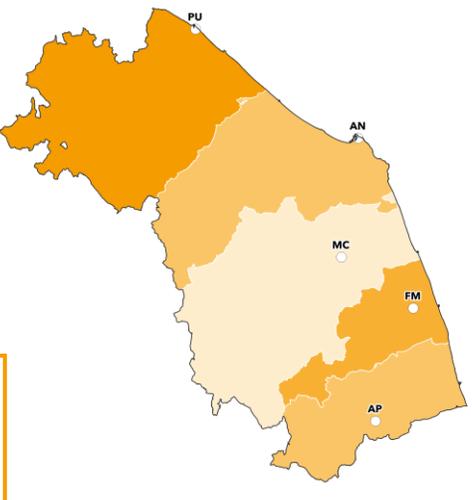


CENTRO

Max	
RM	66,7
Min	
RI	17,1

DOTAZIONE

PU	47,4
FM	41,9
AN	34,4
AP	31,2
MC	12,4

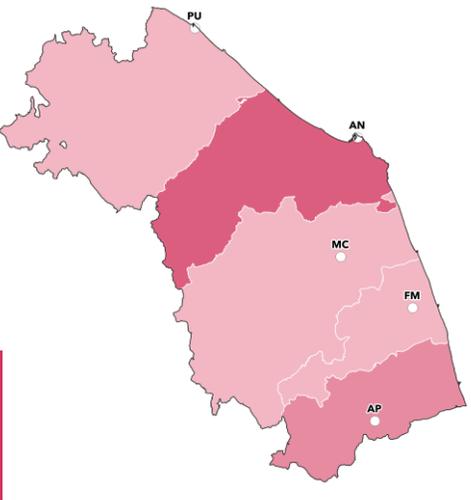


CENTRO

Max	
AR	58,7
Min	
MC	12,4

STRATEGIA

AN	50,6
AP	39,1
MC	33,3
PU	27,8
FM	27,8

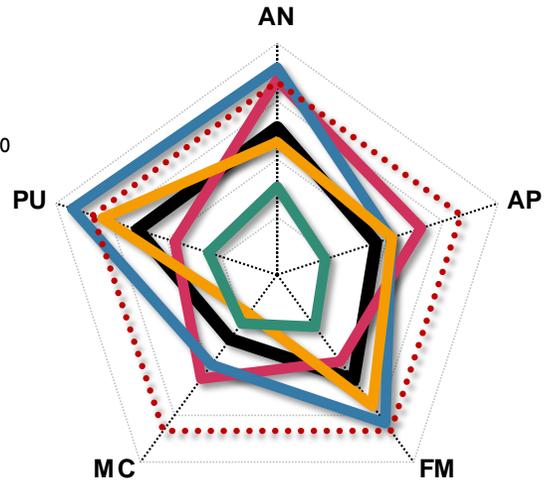


CENTRO

Max	
LI	53,8
Min	
VT	26,8

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

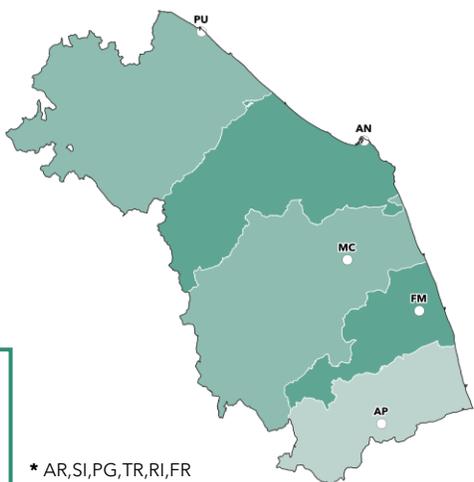


LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DELLE MARCHE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE PORTUALI

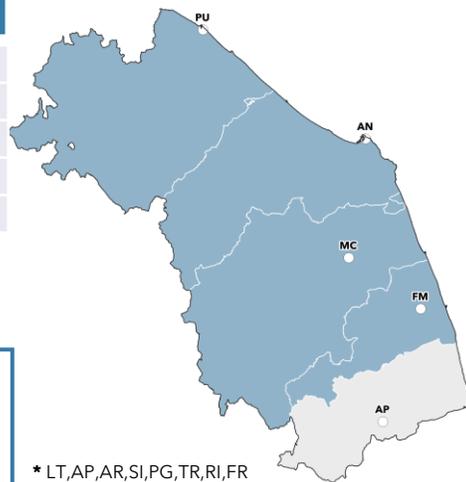
CONTESTO	
AN	59,6
FM	51,0
PU	49,7
MC	49,3
AP	2,2



CENTRO	
Max	
LI	93,3
Min	
AR..*	0,0

* AR,SI,PG,TR,RI,FR

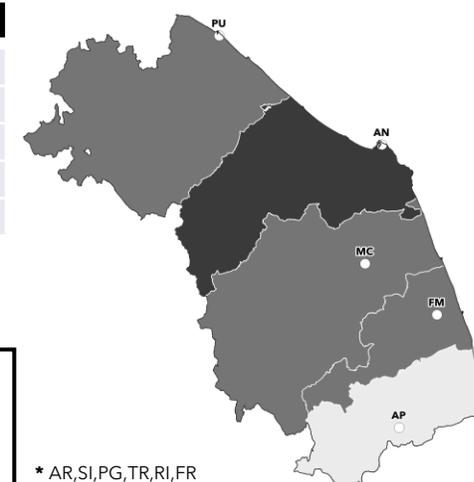
FUNZIONALITÀ	
AN	21,2
PU	17,5
FM	17,5
MC	17,5
AP	0,0



CENTRO	
Max	
MS	62,3
Min	
LT..*	0,0

* LT,AP,AR,SI,PG,TR,RI,FR

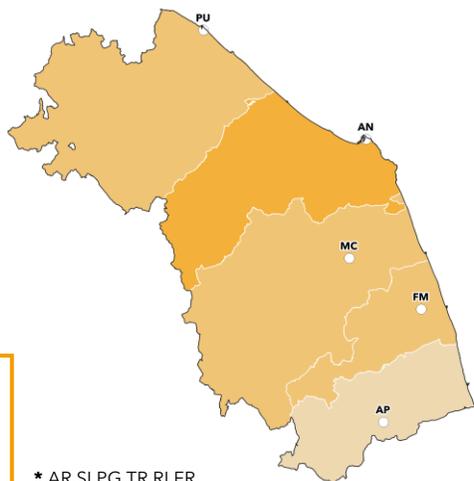
SINTESI	
AN	40,3
FM	31,2
PU	30,9
MC	30,7
AP	0,8



CENTRO	
Max	
LI	68,0
Min	
AR..*	0,0

* AR,SI,PG,TR,RI,FR

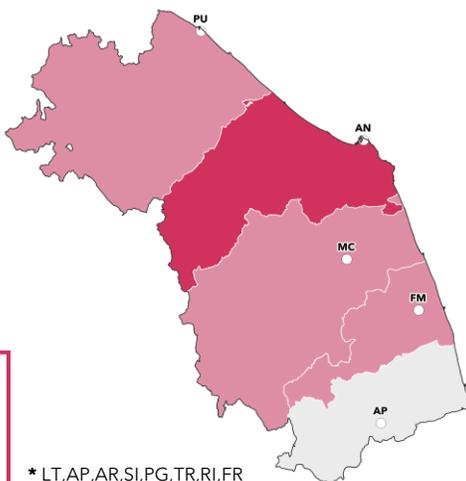
DOTAZIONE	
AN	32,2
PU	26,5
FM	26,5
MC	26,2
AP	0,6



CENTRO	
Max	
LI	59,8
Min	
AR..*	0,0

* AR,SI,PG,TR,RI,FR

STRATEGIA	
AN	49,7
FM	24,3
PU	24,3
MC	24,3
AP	0,0

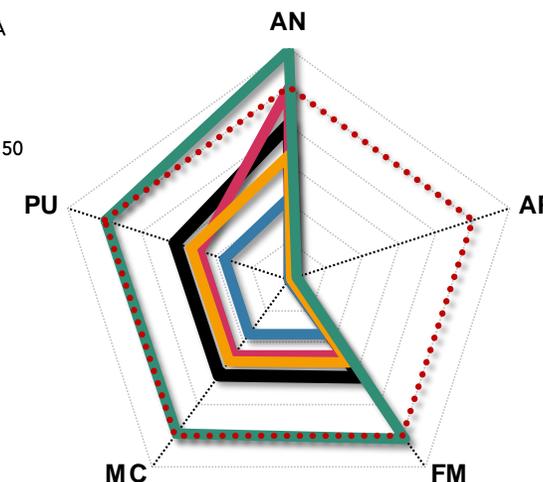


CENTRO	
Max	
RM	70,1
Min	
LT..*	0,0

* LT,AP,AR,SI,PG,TR,RI,FR

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



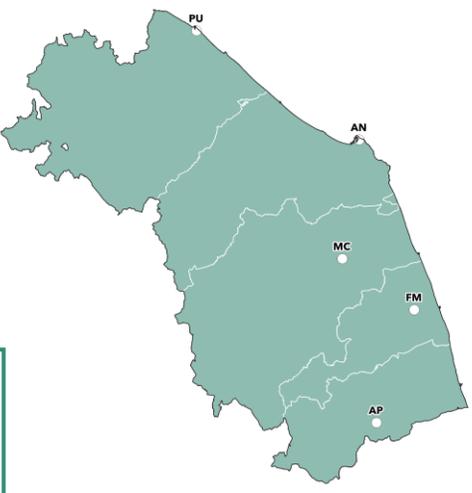
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DELLE MARCHE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

CONTESTO

AN	68,6
PU	68,6
FM	68,0
AP	65,2
MC	64,9

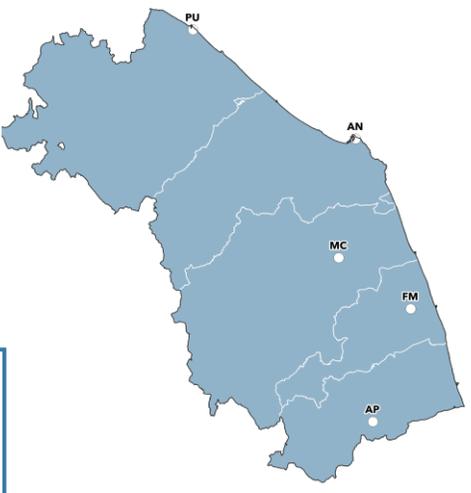


CENTRO

Max	
PT	79,9
Min	
GR	0,0

FUNZIONALITÀ

AN	28,8
PU	28,7
FM	27,1
AP	26,8
MC	24,3

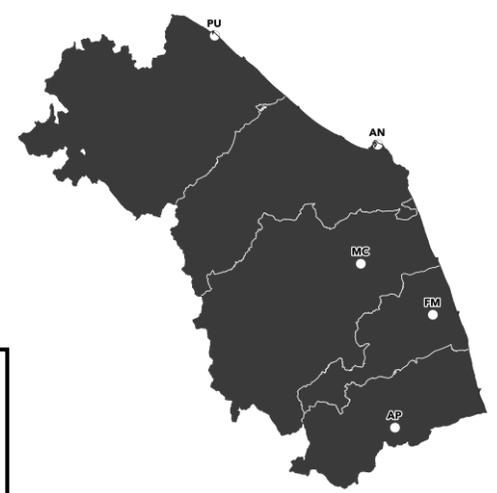


CENTRO

Max	
RM	84,0
Min	
GR	0,0

SINTESI

AN	41,2
PU	41,0
FM	38,5
AP	37,5
MC	36,9

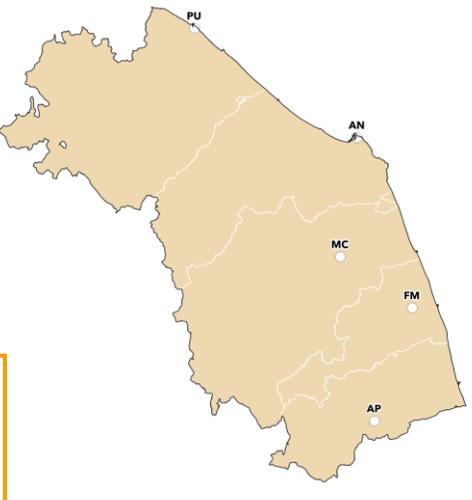


CENTRO

Max	
RM	74,6
Min	
GR	0,1

DOTAZIONE

AN	28,8
PU	28,3
MC	26,7
FM	25,9
AP	25,5

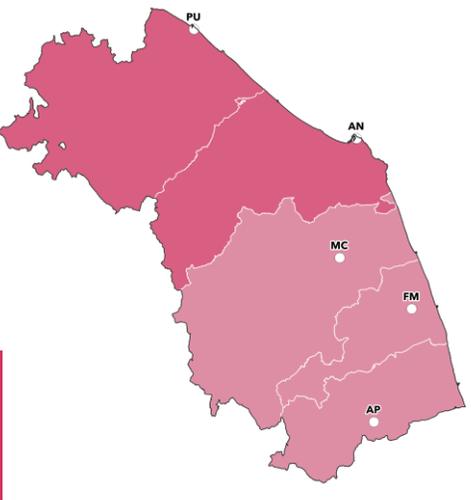


CENTRO

Max	
RM	77,3
Min	
GR	0,3

STRATEGIA

AN	32,0
PU	32,0
FM	24,0
AP	24,0
MC	22,0

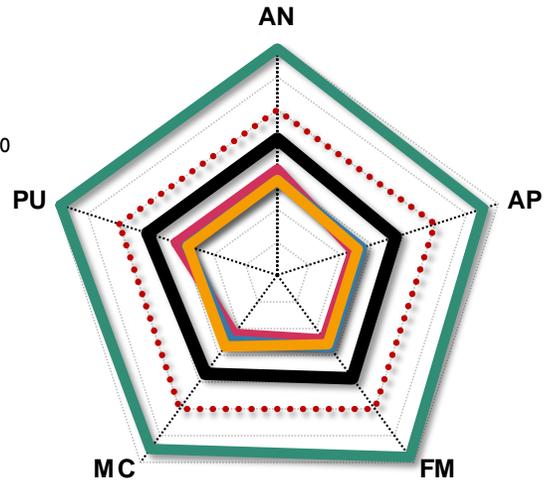


CENTRO

Max	
RM	59,0
Min	
GR	0,0

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



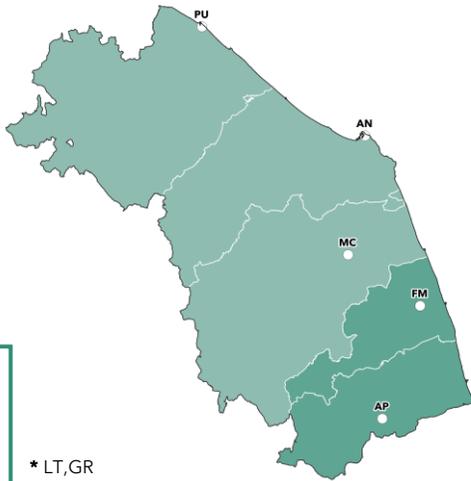
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DELLE MARCHE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE LOGISTICHE

CONTESTO

FM	36,0
AP	33,1
AN	27,4
MC	27,4
PU	27,4



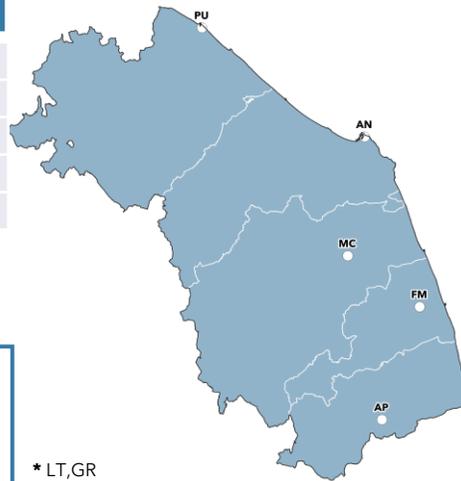
CENTRO

Max	
PO	53,1
Min	
LT..*	0,0

* LT,GR

FUNZIONALITÀ

FM	21,6
AP	21,4
AN	17,2
MC	17,2
PU	17,2



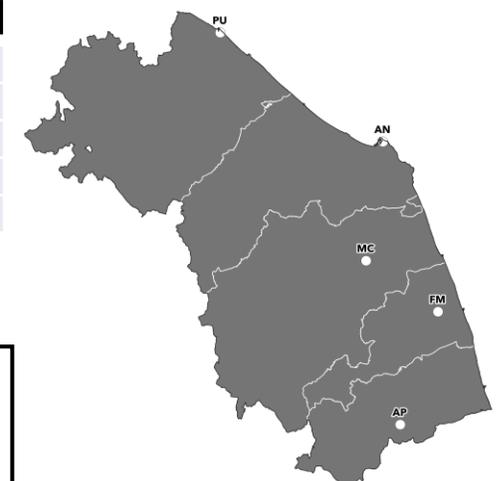
CENTRO

Max	
PO	55,0
Min	
LT..*	0,0

* LT,GR

SINTESI

FM	24,3
AP	23,2
AN	20,6
MC	19,3
PU	19,1

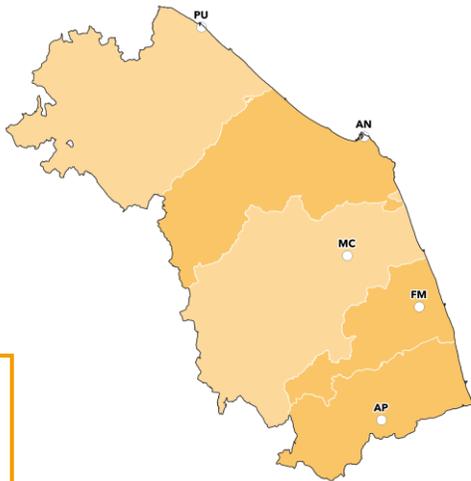


CENTRO

Max	
PO	46,0
Min	
GR	1,1

DOTAZIONE

FM	17,4
AP	17,1
AN	16,4
MC	12,0
PU	11,2

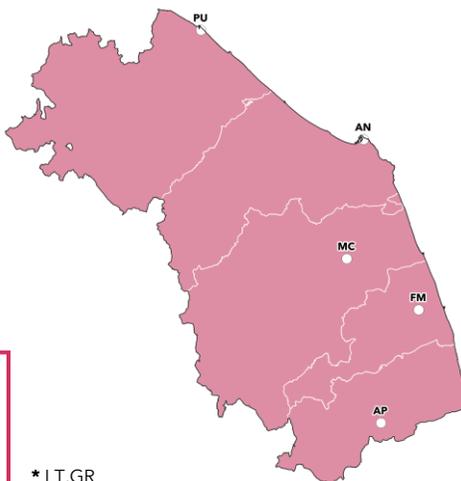


CENTRO

Max	
PO	40,9
Min	
GR	3,7

STRATEGIA

AN	21,3
MC	21,3
PU	21,3
FM	18,9
AP	18,9



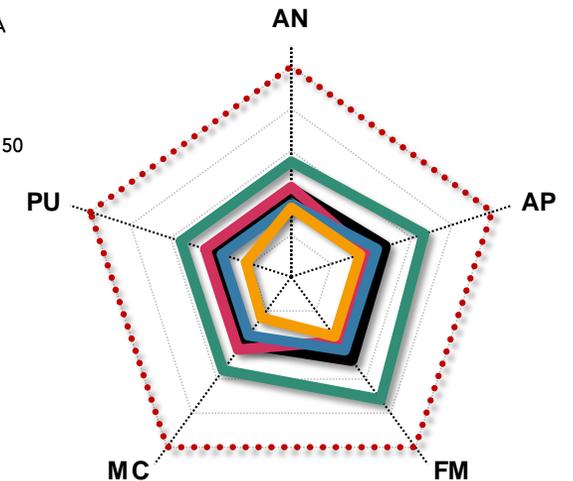
CENTRO

Max	
LI	51,4
Min	
LT..*	0,0

* LT,GR

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DELLE MARCHE: SINTESI

L'elaborazione di un insieme di indici, che tengono conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale, ha permesso di trarre delle valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale regionale, evidenziando i possibili margini di intervento.

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE								
1°	PU (36°)		AN (45°)		AN (34°)		AN (65°)		FM (71°)		AN (54°)	
2°	AN (50°)		PU (47°)		FM (55°)		PU (67°)		AP (73°)		PU (58°)	
3°	AP (58°)		FM (61°)		PU (56°)		FM (81°)		AN (80°)		FM (66°)	
4°	FM (83°)		AP (80°)		MC (57°)		AP (83°)		MC (83°)		AP (83°)	
5°	MC (95°)		MC (89°)		AP (68°)		MC (86°)		PU (84°)		MC (86°)	

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).

Tutte le province marchigiane presentano **un potenziale di sviluppo considerevole** che potrebbe essere valorizzato attraverso un'azione di coordinamento territoriale che tenga conto di **una visione organica sovregionale**.

Forte deficit infrastrutturale



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DELLE MARCHE: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di rete** (strade e ferrovie), l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia solo le opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).



Infrastrutture stradali: rispetto alla performance nazionale, il territorio marchigiano è **penalizzato particolarmente dal contesto** (posizione marginale rispetto al Core Network europeo, carenza di accessi autostradali, incidenza di aree rurali/scarsamente popolate), **dalla dotazione** (scarsa consistenza della rete stradale, soprattutto di categoria autostradale e assenza di assi autostradali a 3 o più corsie) **e dalle limitate strategie di investimento** (bassa spesa per interventi, tempi di realizzazione incerti). In termini di funzionalità (soprattutto riferita all'incidentalità stradale), il quadro risulta meno allarmante se paragonato alle altre regioni, ma azioni migliorative sono auspicabili.



Infrastrutture ferroviarie: le province marchigiane sono penalizzate da un contesto di per sé già poco favorevole con **una bassa presenza di stazioni ferroviarie anche in termini di servizi di qualità** (solo Ancona e Pesaro Urbino sono dotate di una stazione di categoria Gold, tutte le altre stazioni sono di categoria Bronze o Silver). In termini dotazionali tutte le province presentano una scarsa consistenza della rete ferroviaria e la **provincia di Macerata registra la performance peggiore** con solo il 21% della rete ferroviaria elettrificata e a doppio binario. In termini funzionali si evidenzia una scarsa presenza di servizi di mobilità integrata in stazione (TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.), soprattutto nelle province di Fermo, Ascoli Piceno e Macerata, una scarsa offerta di servizi (n° di treni in arrivo/partenza dal capoluogo), una scarsa copertura GSM-R, soprattutto nelle province di Macerata e Ascoli Piceno, e in termini di sistemi tecnologici di controllo, comando e segnalamento. Dal punto di vista della strategia territoriale si evidenzia una spesa molto contenuta per interventi ferroviari e con tempi di realizzazione incerti, l'età media dei treni è tuttavia inferiore alla media nazionale (12,3 anni vs 15,4 anni), i treni di età superiore a 15 anni incidono per il 25,5%.

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DELLE MARCHE: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance portuale, aeroportuale e logistica dei territori provinciali è stata valutata tenendo conto della dislocazione dei principali porti, aeroporti e interporti sul territorio nazionale e considerando l'estensione della loro influenza su territori limitrofi.

Infrastrutture portuali: la provincia di **Ancona** occupa il **1° posto nelle Marche**, l'**8° nel Centro**, il **34° in Italia**, grazie allo scalo di Ancona che svolge un ruolo primario negli scambi commerciali ed è parte del Core Network europeo (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo). Tuttavia si evidenziano aspetti che potrebbero essere ulteriormente migliorati a livello regionale, attraverso maggiori investimenti in termini di connettività tra porto e hinterland per valorizzare la presenza del porto di Ancona anche a beneficio delle altre province marchigiane (la provincia che più ne risente è quella di Ascoli Piceno). Questa criticità si ripercuote anche a livello dotazionale e funzionale.

Infrastrutture aeroportuali: la provincia di **Ancona** è al **1° posto nella classifica regionale**, al **13° nel Centro** e al **65° in Italia**. L'aeroporto di Ancona-Falconara è l'unico scalo presente sul territorio regionale, tuttavia, entro i 90 minuti di viaggio dal capoluogo, la provincia di Macerata può anche contare sull'aeroporto di Perugia Sant'Egidio, le province di Ascoli Piceno e Fermo sull'aeroporto di Pescara, mentre le province di Ancona e Pesaro Urbino sull'aeroporto di Rimini-San Marino. Nel complesso il territorio beneficia di un contesto abbastanza favorevole, anche grazie alla prossimità degli scali rispetto a stazioni ferroviarie e centro urbano. Gli aspetti più penalizzanti sono riferiti alla dotazione (area sedime, area parcheggio aerei, n. piste, dotazione tecnologica, n. banchi check-in, ecc.) e alla funzionalità (movimenti passeggeri e cargo, intermodalità in termini di connessioni ferroviarie/bus, posti auto, compagnie noleggio).

Infrastrutture logistiche: questa categoria risulta la meno performante. A livello regionale le prime posizioni sono occupate dalle province di **Fermo e Ascoli Piceno** che però, a livello nazionale, occupano rispettivamente il 71° e 73° posto e nella macroarea il 13° e 14°. Entrambe le province, entro i 90 minuti di viaggio dal capoluogo, possono contare su 2 interporti: l'**Interporto Marche** (nodo del Core Network) e l'**Interporto di Val Pescara** in Abruzzo (nodo del Comprehensive Network). Gli aspetti più penalizzanti sono riferiti alla dotazione (superficie interporto, area logistica, area intermodale, volume magazzini area intermodale, n. binari, ecc.), alla funzionalità (coppie treni/anno, n. operatori, manifatturiero nell'area di influenza, integrazione modale, ecc.) e alle limitate strategie di investimento.

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Le Marche e i corridoi europei della rete TEN-T



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL CORE NETWORK DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO (TEN-T)

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Il **Core Network** (Rete Centrale) è costituito da **9 Corridoi (di cui 4 attraversano l'Italia)**, da completare **entro il 2030**, che comprendono: i nodi urbani a maggiore densità abitativa, i nodi intermodali di maggiore rilevanza e le relative connessioni. 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.

1 Corridoio del Core Network attraversa le MARCHE

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è un asse cruciale per l'economia europea, collega Helsinki a La Valletta attraversando 8 Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. È il più esteso tra i corridoi della rete centrale. Collega i maggiori centri urbani in Germania e in Italia alla Scandinavia.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	MARCHE
Km rete ferroviaria	9.600	3.000	75
Km rete stradale	6.300	2.400	70
N° porti	25	9	1
N° aeroporti	19	4	-
N° terminal intermodali	28	5	1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

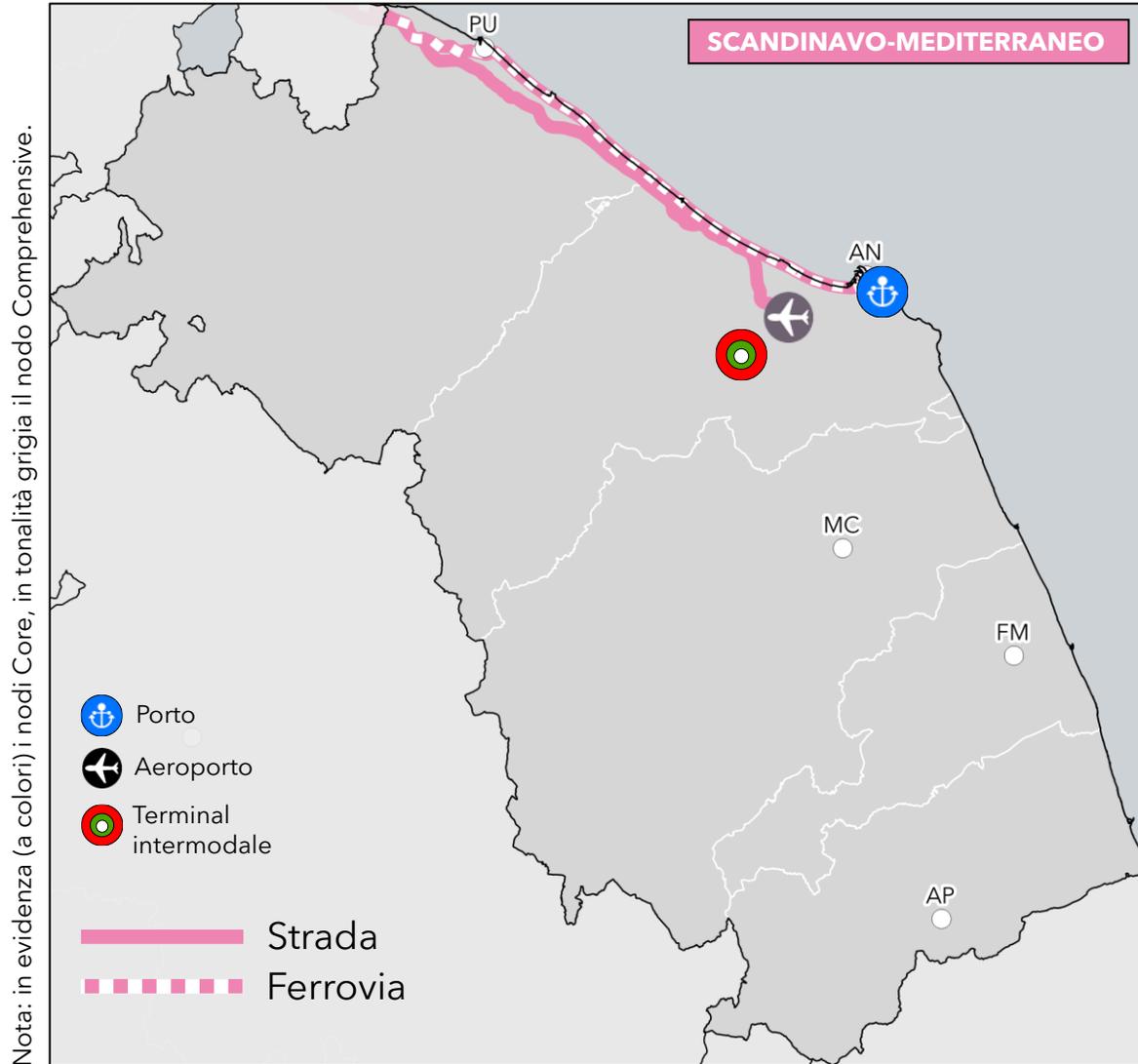
In Italia, il corridoio parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, **Ancona**, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud, tra cui: Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

MARCHE: nel settore ferroviario, sono previsti interventi di riqualificazione relativi alla **linea Bologna-Ancona**.

Nel settore marittimo, il **porto di Ancona** risulta tra i porti prioritari interessati da interventi di potenziamento infrastrutturale per soddisfare i target 2030.



PRINCIPALI GAP INFRASTRUTTURALI DEL CORE NETWORK RISPETTO AI TARGET 2030



- Il **collegamento stradale al porto di Ancona** non risulta conforme al target di superstrada /autostrada
- I **porti marittimi lungo il Corridoio** soddisfano già molti dei parametri di conformità stabiliti nel regolamento europeo con obiettivo il 2030. Tuttavia, la **fornitura di carburanti puliti**, la **capacità di espansione** e la **connessione alla rete ferroviaria** attualmente sono le caratteristiche meno avanzate. Il porto di Ancona risulta già raccordato alla rete ferroviaria nazionale e sono in corso gli interventi di adeguamento agli altri requisiti.
- Aspetti critici relativi ai **terminal intermodali** (tra cui l'Interporto Marche), rispetto ai target 2030, riguardano: implementazione del **sistema ICT**, **connessione all'infrastruttura ferroviaria**, limitazione della **lunghezza dei treni**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea e Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

1
Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Orte-Falconara 3.753 M € (costo complessivo dell'intervento):

COLLEGAMENTO ORTE-FALCONARA CON LA LINEA ADRIATICA: NODO DI FALCONARA
 COMPLETAMENTO - NUOVE STAZIONI DI MONTEMARCIANO E JESI INTERPORTO E OPERE DI COMPLETAMENTO

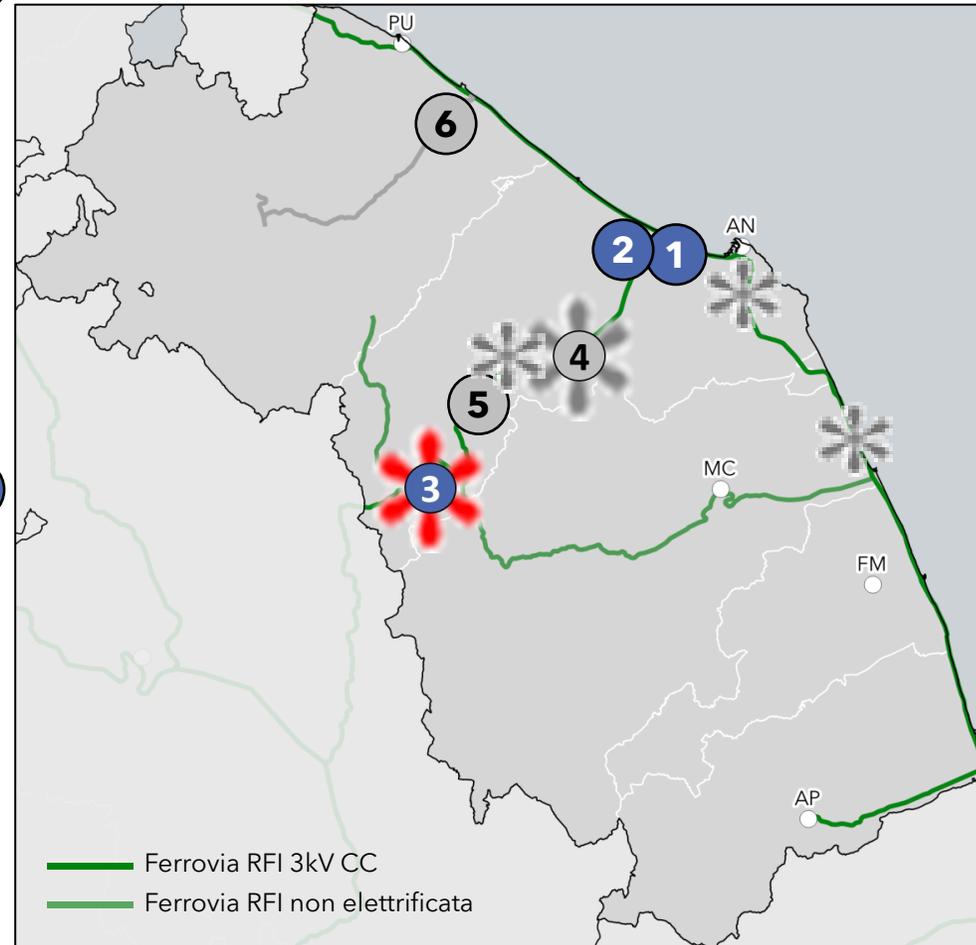
- Costo intervento: 66 M €
- Finanziati: 55%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **oltre 2026**



2
Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Orte-Falconara 3.753 M € (costo complessivo dell'intervento):

COLLEGAMENTO ORTE-FALCONARA CON LA LINEA ADRIATICA: NODO DI FALCONARA 1^ FASE
 - VARIANTE FALCONARA E BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRA LA LINEA ORTE-FALCONARA DIREZIONE NORD E LA VARIANTE DI FALCONARA VERSO NORD

- Costo intervento: 174 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2023**



Trasversale ferroviaria Orte-Falconara (potenziamento e parziale raddoppio) 3.513 M € (costo complessivo dell'intervento):

3 RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA - TRATTA FOLIGNO-FABRIANO

- Costo intervento: 1.919 M €
- Finanziati: n.d.
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2026**



* **Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale**



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Legenda tipologia intervento



Capacità



Accessibilità



Regolarità



Velocità



Prestazioni (Sagoma/Modulo/Peso Assiale/Terminali)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Trasversale ferroviaria Orte-Falconara (potenziamento e parziale raddoppio)

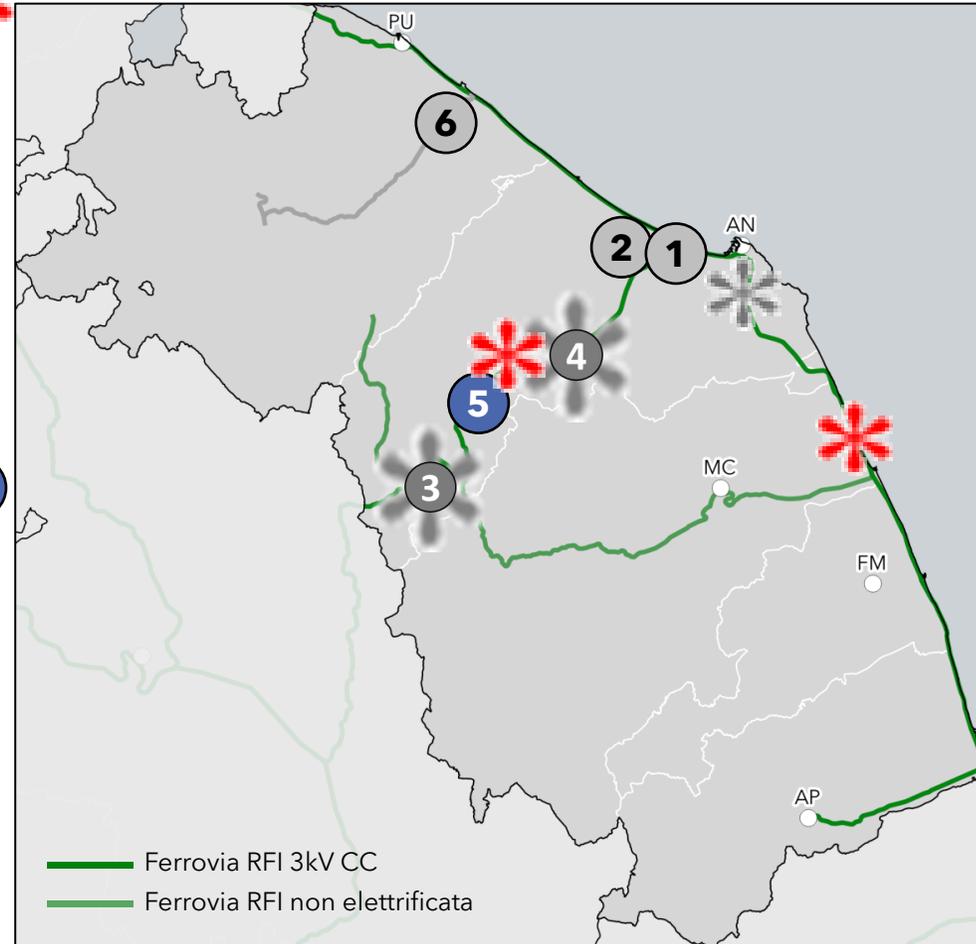
3.513 M € (costo complessivo dell'intervento):
POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE ORTE - FALCONARA

- Costo intervento: 369 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **oltre 2021**

Trasversale ferroviaria Orte-Falconara (potenziamento e parziale raddoppio)

3.513 M € (costo complessivo dell'intervento):
RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ORTE - FALCONARA - TRATTA PM 228-CASTELPLANIO

- Costo intervento: 573 M €
- Finanziati: n.d.
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **2026**



Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina

Costo intervento: 1.349 M €
Finanziati: 100%
Fase: n.d.
Fine lavori prevista: **n.d.**

* Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- ☑ Prioritarie DEF 2015
- ☑ Italia Veloce 2020
- ☑ Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- ☑ PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

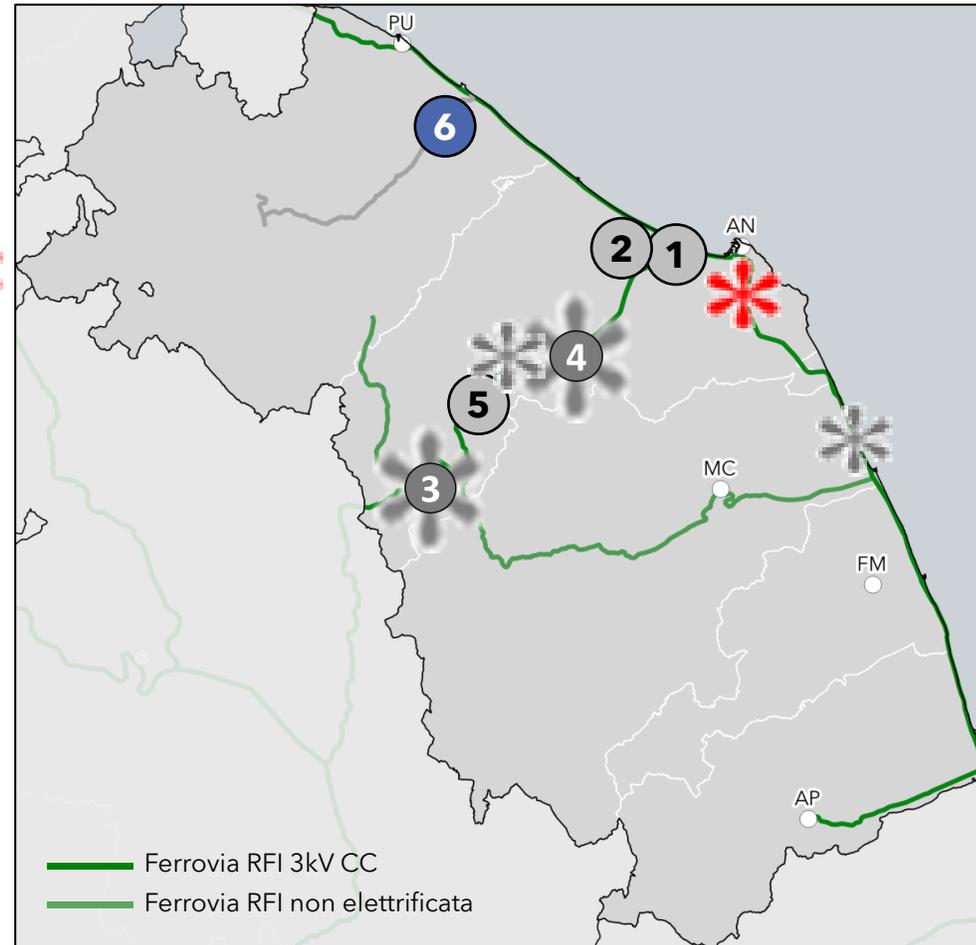
Linea Fano-Urbino*

Costo intervento: 46 M €
Finanziati: 2%
Fase: n.d.
Fine lavori prevista: **n.d.**

Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavo - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e Upgrading infrastrutturale e tecnologico

701 M € (costo complessivo dell'intervento):
UPGRADING INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO E COMPLETAMENTO ADEGUAMENTO PRESTAZIONALE DIRETTRICE ADRIATICA-IONICA (CORRIDOIO TEN-T SCANDINAVO - MEDITERRANEO PORTI ADRIATICO E MEZZOGIORNO)

- Costo intervento: 496 M €
- Finanziati: 36%
- Fase: lavori in corso / progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2021 / oltre 2026**



Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavo - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e Upgrading infrastrutturale e tecnologico

701 M € (costo complessivo dell'intervento):
ADEGUAMENTO PRESTAZIONALE CORRIDOIO TEN-T SCANDINAVO - MEDITERRANEO PORTI ADRIATICO E MEZZOGIORNO 1^ FASE

- Costo intervento: 117 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso / progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2021**

* Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

* Il 26 ottobre 2020 la Corte dei Conti ha registrato e quindi approvato l'aggiornamento 2018-2019 al contratto di programma - parte investimenti - tra MIT (attuale MIMS) e RFI 2017-2021 che contiene una stima preliminare di 44,5 M€ per la riattivazione della linea a fini turistici. Inoltre, è stato incluso uno stanziamento di 1 M€ per realizzare uno studio di fattibilità tecnico-economica per il ripristino sia a scopi turistici che commerciali. 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.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

1 Itinerario E78 - Trasversale Toscana - Umbria - Marche

2.559 M € (costo complessivo dell'intervento):

TRATTO 5 SELCI LAMA (E45)-S. STEFANO DI GAIFA - ADEGUAMENTO A 2 CORSIE DEL TRATTO MERCATELLO SUL METAURO OVEST- MERCATELLO SUL METAURO EST - LOTTO 4 (AN245)

- Costo intervento: 100 M €
- Finanziati: 4%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **oltre 2025**

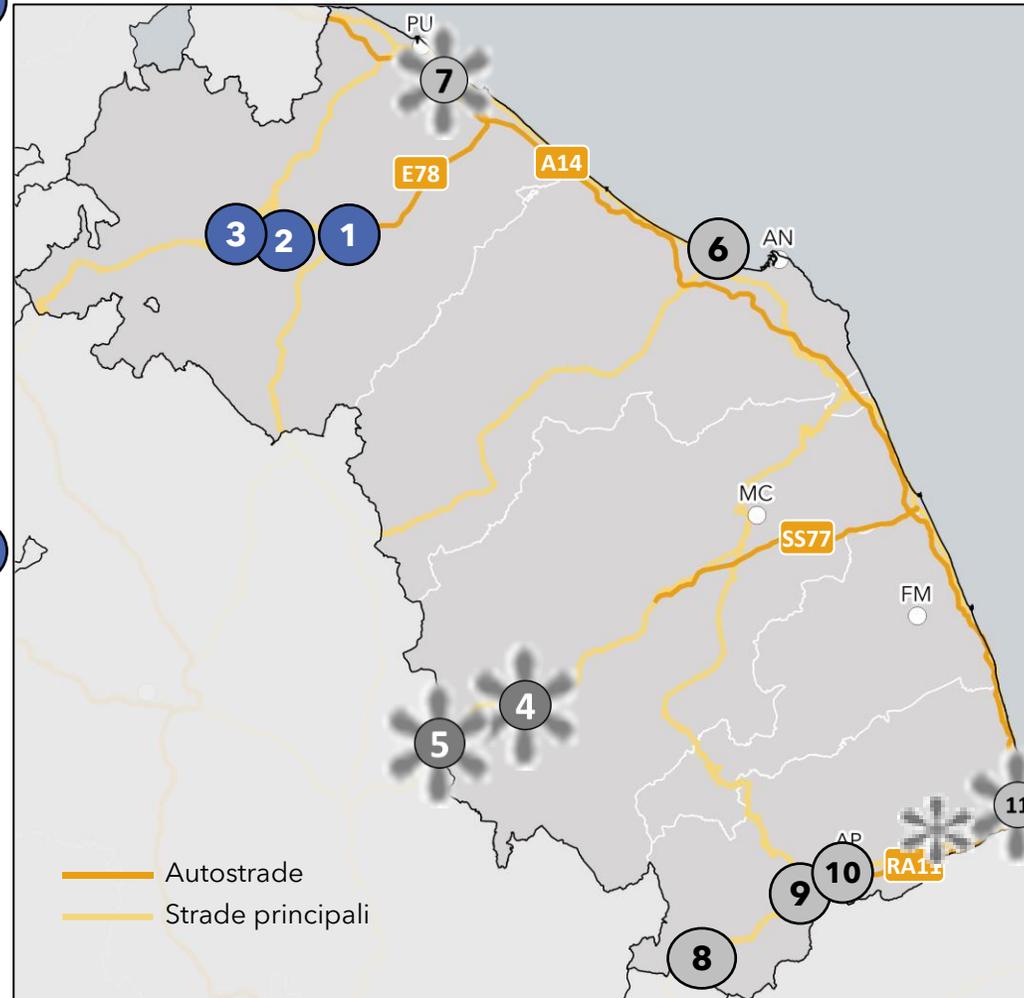


2 Itinerario E78 - Trasversale Toscana - Umbria - Marche

2.559 M € (costo complessivo dell'intervento):

TRATTO 5 SELCI LAMA (E45)-S. STEFANO DI GAIFA - ADEGUAMENTO A 2 CORSIE DEL TRATTO MERCATELLO SUL METAURO OVEST- MERCATELLO SUL METAURO EST - S. STEFANO DI GAIFA - LOTTI 5-10 - COMPLETAMENTO

- Costo intervento: 260 M €
- Finanziati: n.d.
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2025**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

3 Itinerario E78 - Trasversale Toscana - Umbria - Marche

2.559 M € (costo complessivo dell'intervento):

E78 -TRATTO 5 SELCI LAMA (E45)-S. STEFANO DI GAIFA - ADEGUAMENTO A 2 CORSIE DEL TRATTO DELLA VARIANTE DI URBANIA (DAL KM 215 AL KM 220)

- Costo intervento: 130 M €
- Finanziati: 6%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **oltre 2025**



* Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

Quadrilatero Marche-Umbria

2.219 M € (costo complessivo dell'intervento):

4 MAXILOTTO 1: SUB 1.3 - ALLACCIO SS 77 - SS 16 A CIVITANOVA MARCHE; SUB 2.2 - INTERVALLIVA DI MACERATA, TRATTO SFORZACOSTA (SVINCOLO SS 77) - PIEVE / PRIMO STRALCIO - INTERVALLIVA DI MACERATA - COLLEGAMENTO AL CAPOLUOGO, TRATTO PIEVE - VIA MATTEI / SECONDO STRALCIO; 1.3.-1.4.-1.5. PROGETTAZIONE DEFINITIVA LOTTI RESCISSI; SUB 2.3 - INTERVALLIVA DI TOLENTINO - SAN SEVERINO MARCHE

- Costo intervento: 157 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **oltre 2025**



* Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

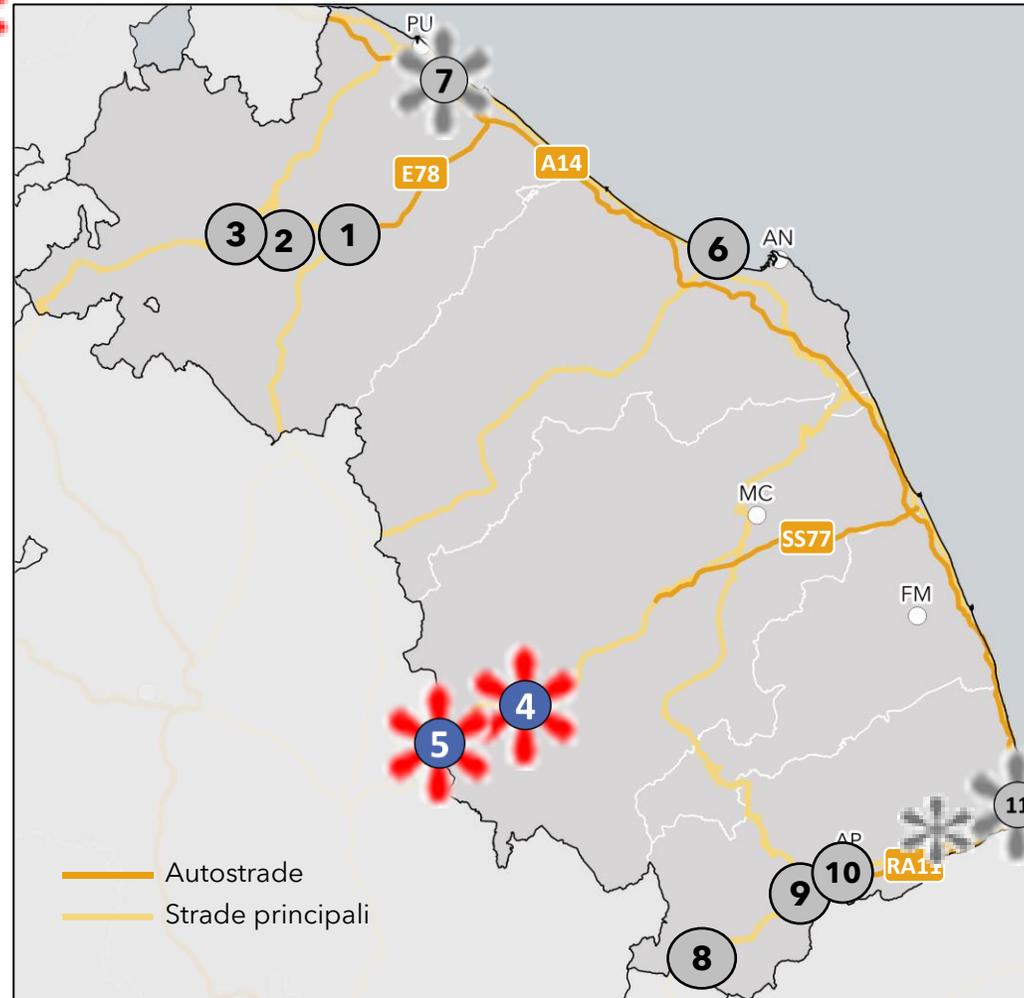
Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

Quadrilatero Marche-Umbria

2.219 M € (costo complessivo dell'intervento):

5 MAXILOTTO 2: SS76 FOSSATO DI VICO-CANCELLI E SERRA SAN QUIRICO-ALBACINA; PEDEMONTANA DELLE MARCHE - 1° LOTTO FUNZIONALE FABRIANO-MATELICA NORD E BRETELLA SS 77-SP 209 KM 9+600; PEDEMONTANA DELLE MARCHE - 2° LOTTO FUNZIONALE MATELICA NORD-CASTELRAIMONDO NORD KM 8+200; PEDEMONTANA DELLE MARCHE - 3° LOTTO FUNZIONALE TRATTO CASTELRAIMONDO NORD CASTELRAIMONDO SUD E 4° LOTTO FUNZIONALE CASTELRAIMONDO SUD-INNESTO SS 77 PRESSO MUCCIA (QU7); SS 76 SUBLOTTO 1.1- PERIZIA DI VARIANTE N. 6 (QU6)

- Costo intervento: 631 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **oltre 2021 / 2023**



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

Ammodernamento SS 16

870 M € (costo complessivo dell'intervento):
 AMPLIAMENTO A 4 CORSIE FALCONARA-
 BARACCOLA - 1° LOTTO: TRATTO
 FALCONARA-TORRETTE (SVINCOLI INCLUSI)

- Costo intervento: 250 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato
- Fine lavori prevista: **oltre 2025**



Itinerario Civitavecchia-Orte- Ravenna-Venezia 2.186 M € (costo complessivo dell'intervento):

7 RIQUALIFICA E45/SS 3 BIS ORTE-RAVENNA

- Costo intervento: 1.346 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **n.d.**



SS 4 - Riqualificazione: interventi di adeguamento e messa in sicurezza

190 M € (costo complessivo
dell'intervento):

INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E MESSA IN
 SICUREZZA DELLA SEDE STRADALE
 ESISTENTE - MARCHE

- Costo intervento: 55 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **n.d.**

Smart Road - Salaria

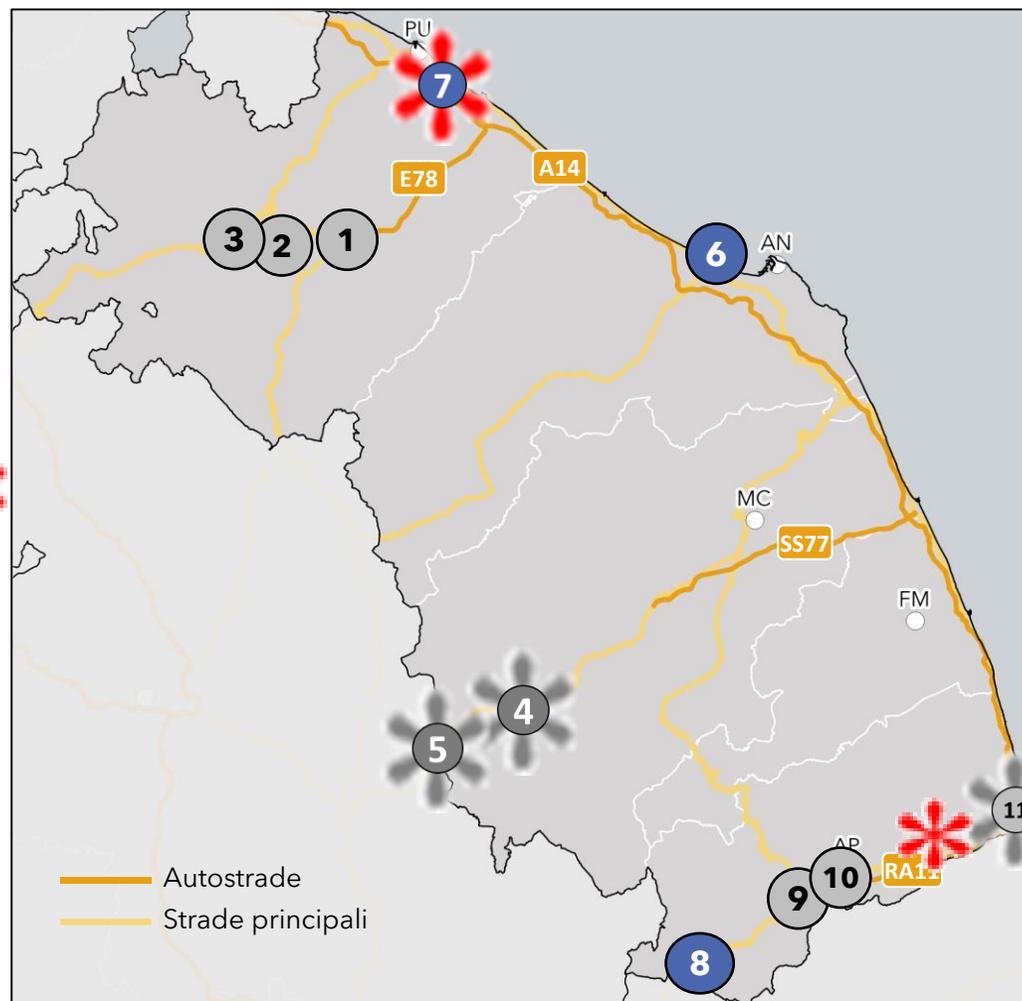
Costo intervento: 19 M €

Finanziati: n.d.

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**

* Interventi diffusi e non ripartibili
a livello regionale



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati
 Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015 Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019 PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

SS 4 - Potenziamento - Raddoppio

e varianti 865 M € (costo complessivo dell'intervento):

SS 4 MARCHE - TRATTO TRISUNGO - ACQUASANTA: 1° LOTTO-2° STRALCIO: DAL KM 151+000 AL KM 153+780 (RIAPPALTO A SEGUITO DI RISOLUZIONE DEL PRECEDENTE APPALTO)

- Costo intervento: 93 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato
- Fine lavori prevista: **n.d.**



9

SS 4 - Potenziamento - Raddoppio

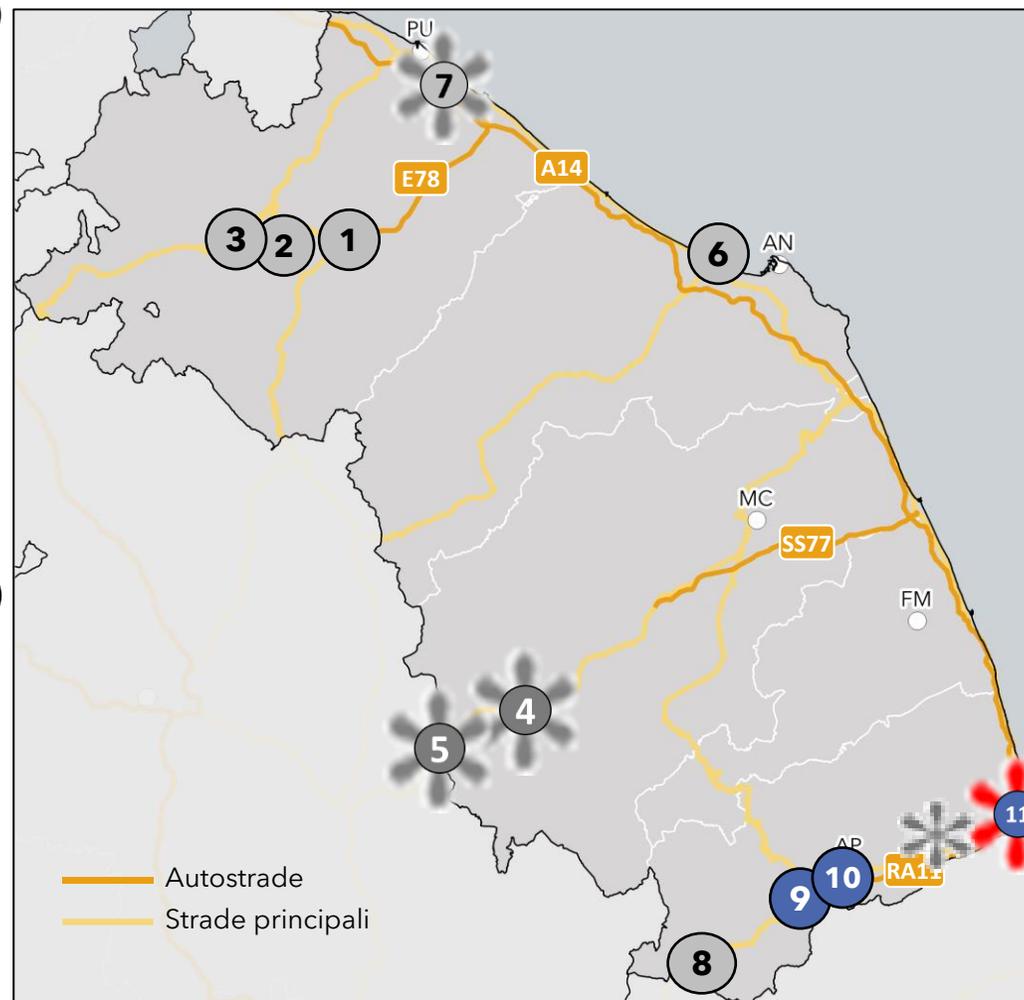
e varianti 865 M € (costo complessivo dell'intervento):

SS 4 MARCHE - TRATTO TRISUNGO - ACQUASANTA: 2° LOTTO: DAL KM 155+400 (GALLERIA VALGARIZIA) AL KM 159+000

- Costo intervento: 250 M €
- Finanziati: 6%
- Fase: studio di fattibilità
- Fine lavori prevista: **n.d.**



10



Collegamento stradale Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto

11

Costo intervento: 182 M € (costo complessivo dell'intervento)

Finanziati: 100%

Fase: **n.d.**

Fine lavori prevista: **n.d.**

* Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI PORTI

Porto di Ancona

Opere a mare

4[^] FASE - COMPLETAMENTO DIGA FORANEA DI SOTTOFLUTTO, BANCHINA LATERALE, PIAZZALI ED ESCAVO FONDALI; 2[^] FASE - LAVORI DI COMPLETAMENTO - 1^o STRALCIO - COMPLETAMENTO DELLA BANCHINA RETTILINEA DELLA NUOVA DARSENA

Costo intervento: 114 M €

Finanziati: 32%

Fase: progettazione esecutiva (fase 4[^]) / lavori in corso (fase 2[^])



Porto di Ancona

Opere a terra

REALIZZAZIONE DI UN TERMINAL DOGANALE PRESSO L'AREA R.F.I. EX SCALO MAROTTI

Costo intervento: 4 M €

Finanziati: 0%

Fase: progettazione preliminare



Porto di Ancona

INTERVENTO LUNGOMARE NORD CON I MATERIALI DI ESCAVO DEI FONDALI MARINI

Costo intervento: 10 M €

Finanziati: 0%

Fase: progettazione preliminare



Porto di Ancona

NUOVO COLLEGAMENTO TRA LA SS 16 E IL PORTO DI ANCONA

Costo intervento: 100 M €

Finanziati n.d.

Fase: n.d.



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

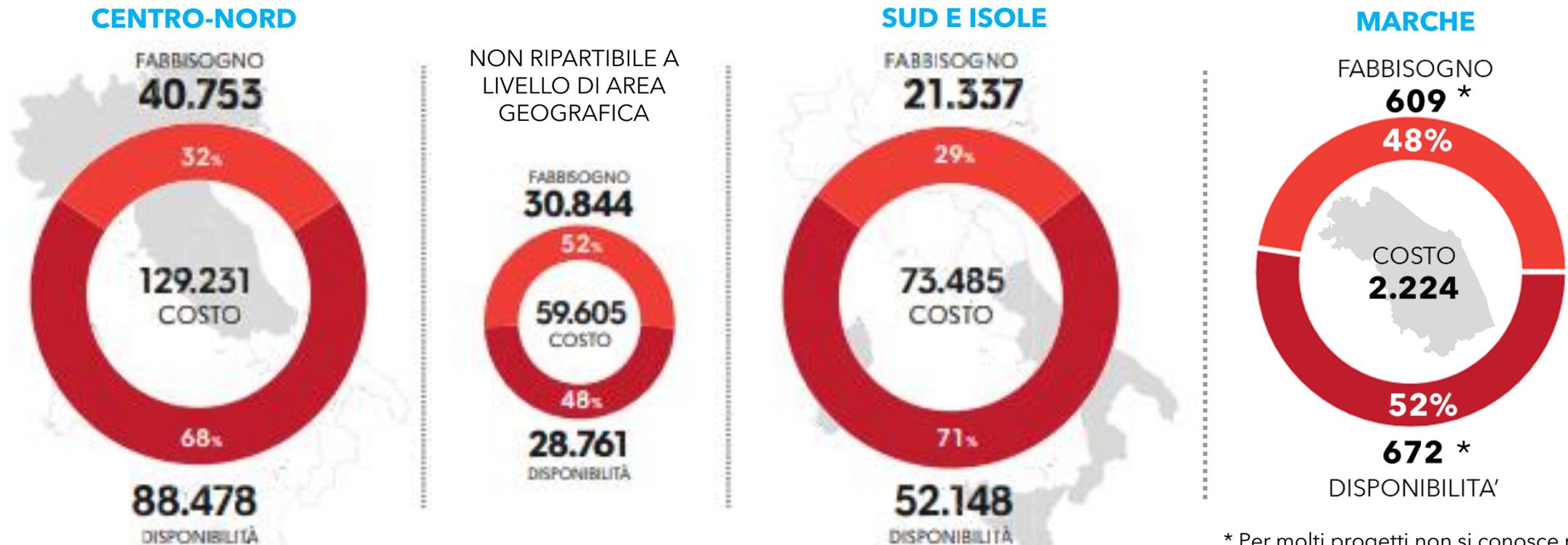
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER MACRO AREA GEOGRAFICA

(importi in milione di euro)

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Centro-Nord ammontano a 88,478 miliardi di euro (il 52% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 40,752 miliardi, includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 68% del costo.

Nelle **Marche** sono previsti investimenti per 2.224 milioni di euro pari al 2% del Centro-Nord all'1% dell'Italia.



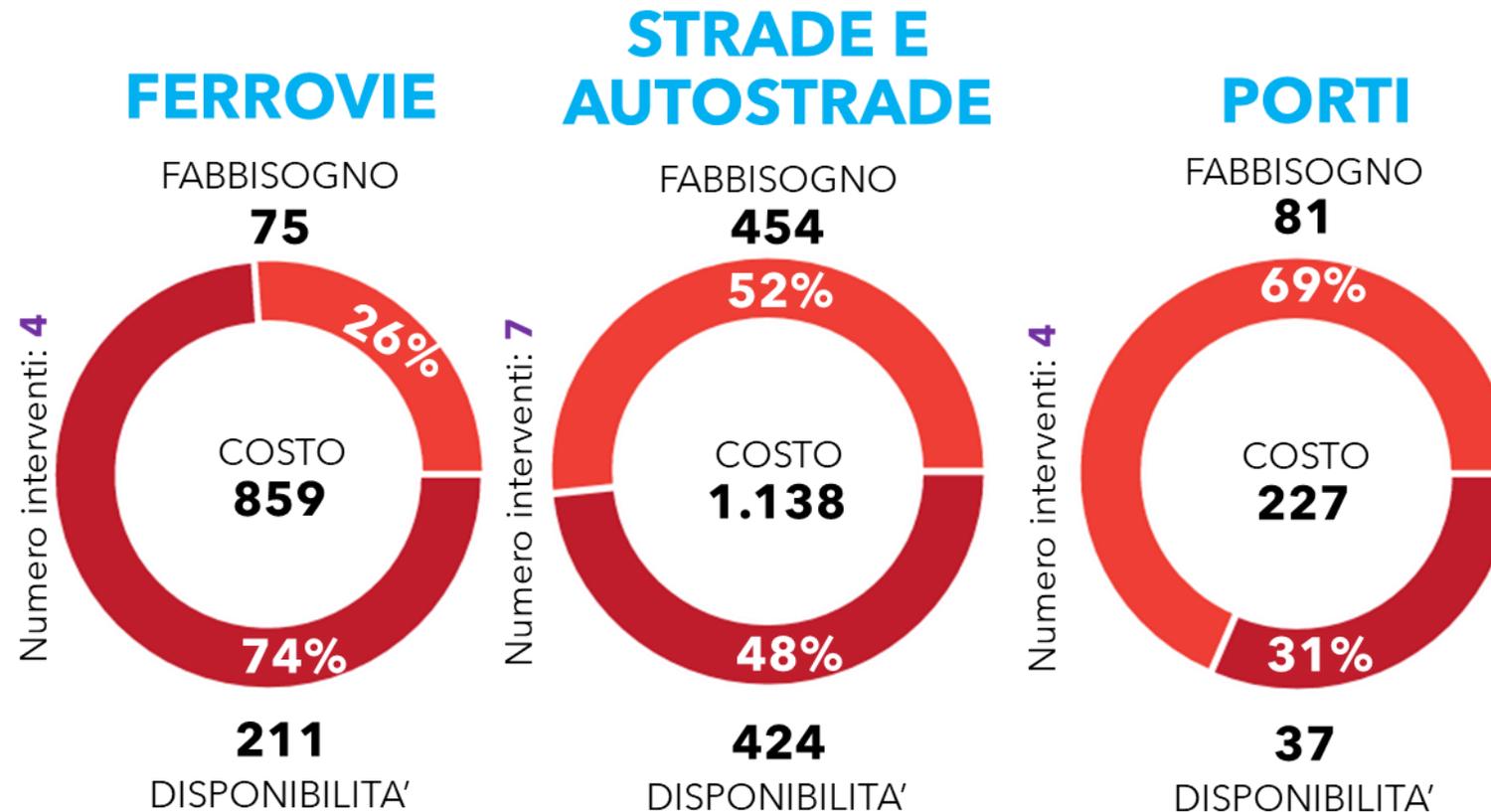
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

* Per molti progetti non si conosce né la disponibilità né il fabbisogno

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE NELLE MARCHE

(importi in milione di euro)



Nota: gli importi del Costo non sono pari alla sommatoria tra Fabbisogno e Disponibilità in quanto non sono reperibili i valori per tutti gli interventi.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

CONNESSIONI DIAGONALI

L'investimento consiste nella costruzione di 87 km di ferrovia ad alta velocità, sia per i passeggeri che per le merci, sulle linee Roma-Pescara, **Orte-Falconara** e Taranto-Metaponto Potenza-Battipaglia. L'obiettivo è quello di ridurre i tempi di percorrenza per i passeggeri e di trasporto delle merci nel Centro-Sud del Paese, dall'Adriatico e dallo Ionio al Tirreno

- **Orte - Falconara**
→ 0,5 mld

Al completamento dell'intero progetto ci sarà una riduzione in tempi di percorrenza di 15 minuti sulla tratta Roma-Ancona e di 10 minuti sulla tratta Roma-Perugia, aumento della capacità da 4 a 10 treni/ora sulle tratte soggette al raddoppio. Si prevede l'adeguamento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci.

POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE

L'investimento consiste nel miglioramento di 1.280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (Liguria-Alpi, collegamento trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, collegamento tirrenico centro-settentrionale, collegamento Adriatico-Ionio, collegamento tirrenico meridionale, rete siciliana, rete sarda).

- PRG e moduli sulla linea Adriatica

Tra le strategie di sviluppo del traffico merci a livello europeo c'è l'implementazione di stazioni aventi binari da 750 metri. Sono oggetto di tali interventi un insieme di impianti della linea Adriatica e della linea Bari-Taranto, entrambe appartenenti al corridoio merci Scandinavo-Mediterraneo. È previsto l'adeguamento a 650 metri di diverse stazioni, in modo da garantire tra gli impianti con tale modulo un passo di norma non superiore ai 40 km. Si tratta di Fano, Chieti (per questo intervento sono già previsti i finanziamenti). Le stazioni di Fano e Senigallia saranno adeguate entro il 2026. Le stazioni di Varano e Porto d'Ascoli saranno adeguate oltre il 2026.

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

1.580



Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

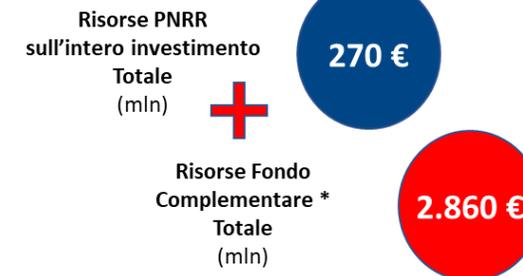
2.970

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

PORTI VERDI (GREEN PORTS): INTERVENTI IN MATERIA DI ENERGIA RINNOVABILE ED EFFICIENZA ENERGETICA NEI PORTI

Il **Progetto Green Ports**, vuole rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il finanziamento di interventi di efficientamento e riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali.



Tipologia di intervento	Porto	Intervento	Finanziamento € mln
Ultimo / Penultimo miglio ferroviario / stradale	Ancona	Intervento lungomare nord per la rettifica e la velocizzazione della linea ferroviaria con i materiali di escavo dei fondali marini	10,00
Elettificazione delle banchine (Cold ironing)	Ancona	Sistema di cold ironing per le navi traghetto ormeggiate nel porto storico di Ancona	7,00
	Pesaro	Elettificazione delle banchine	0,50
	San Benedetto del Tronto	Elettificazione delle banchine	0,50
	Ortona	Elettificazione delle banchine d'ormeggio per la fornitura di energia alle gru semoventi nel porto di Ortona	2,00
	Ortona	Elettificazione della banchina di Molo Martello per fornire energia elettrica a navi passeggeri o di servizio di limitate dimensioni	0,50
	Pescara	Elettificazione della banchina commerciale per fornire energia elettrica a navi passeggeri o di servizio di limitate dimensioni	0,50
TOTALE			21,00

Altro principio cardine del progetto è la promozione della sostenibilità ambientale delle aree portuali, attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energie rinnovabili nei porti. L'obiettivo finale è ridurre del 20% le emissioni di CO2 per anno nelle aree portuali interessate.

*di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 nei limiti delle annualità che saranno assegnate in bilancio.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021, Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021, Il Piano Commerciale ed. speciale PNRR- agosto 2021 e DM 330/2021

GLI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

1 Elettrificazione Civitanova - Macerata - Albacina

Costo intervento: 110 M €

Finanziati: 37%

Fase: Progettazione preliminare

Attivazione: **oltre 2024**



2 Nuova fermata Tolentino Campus

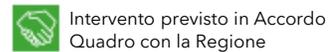
Costo intervento: n.d.

Finanziati: n.d.

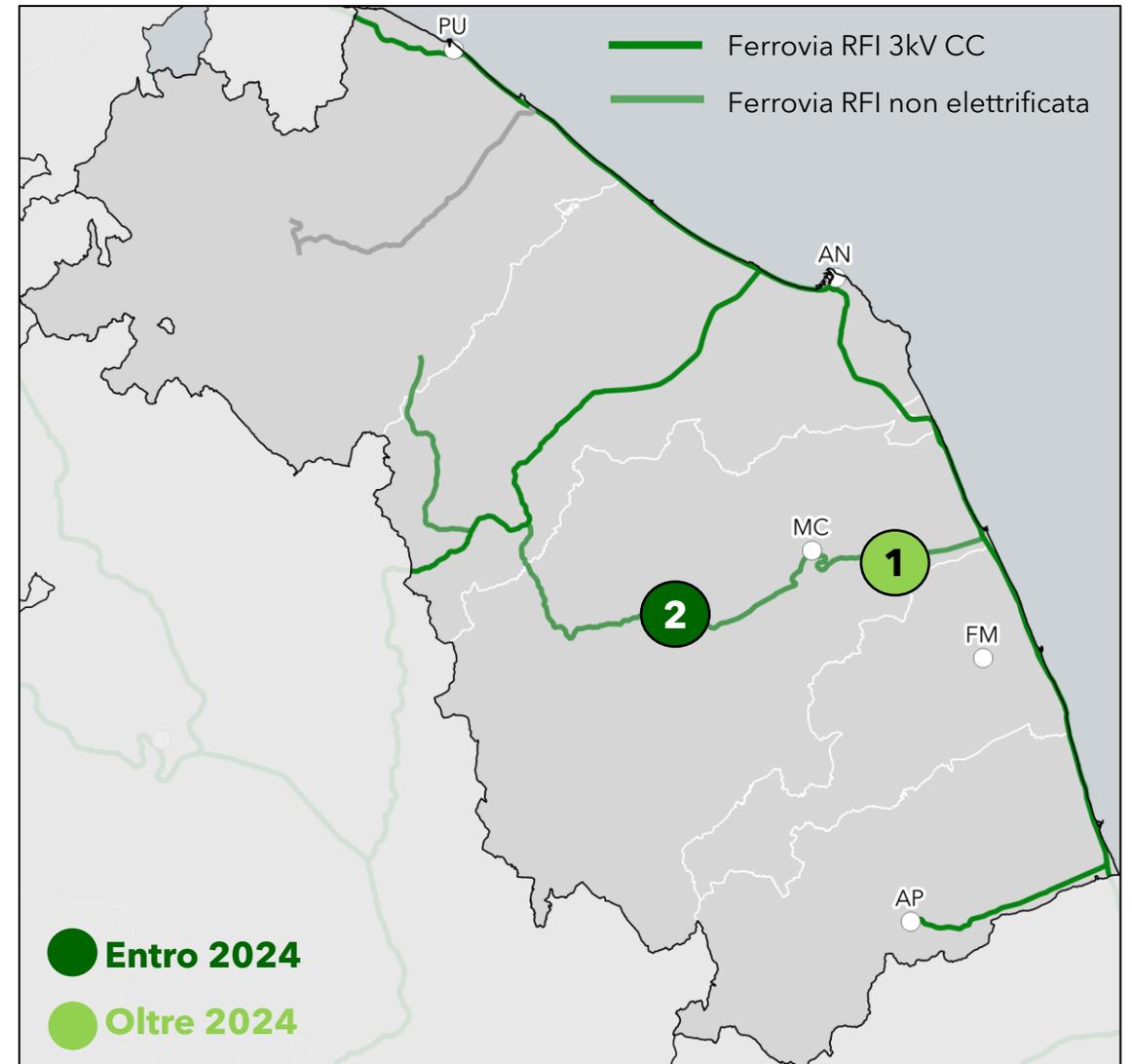
Attivazione: **2022**



Legenda benefici



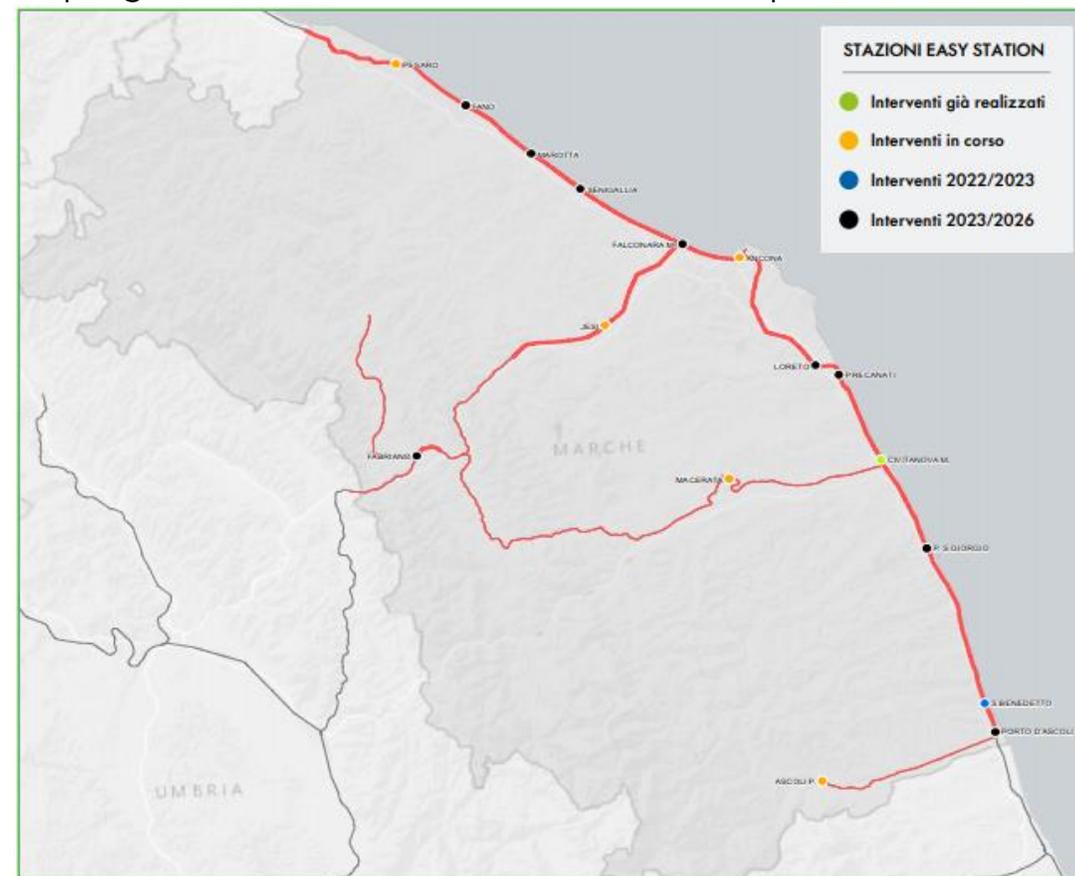
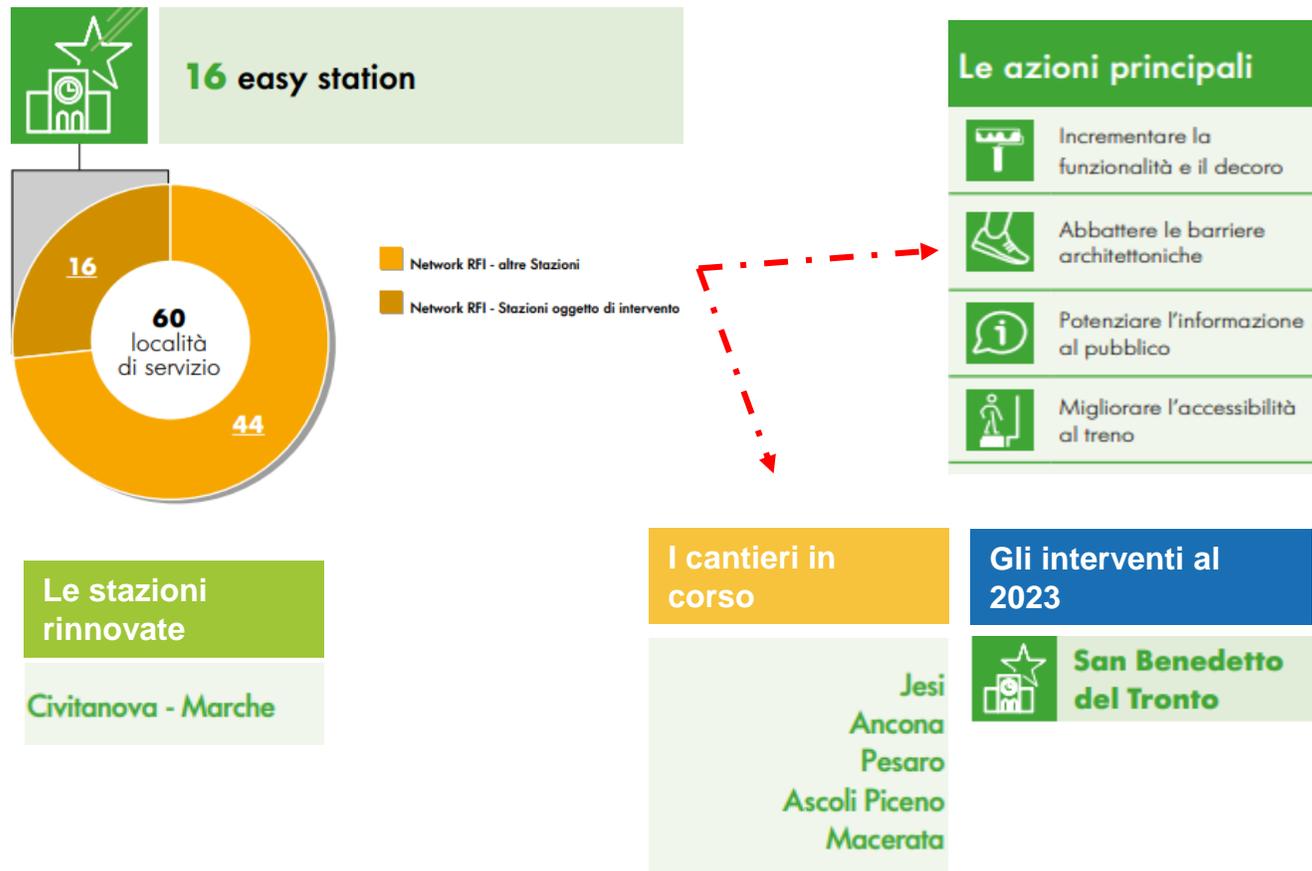
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL PIANO STAZIONI NELLE MARCHE

Nelle Marche sono presenti complessivamente **60** località per servizio viaggiatori. RFI, con il piano di attuazione dei progetti Easy Station e Smart Station, entro il 2026, prevede di trasformare e adeguare **16 stazioni medio/grandi** presenti nella Regione per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.



Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio

FOCUS



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

LA FERROVIA SALARIA (O «DEI DUE MARI»)

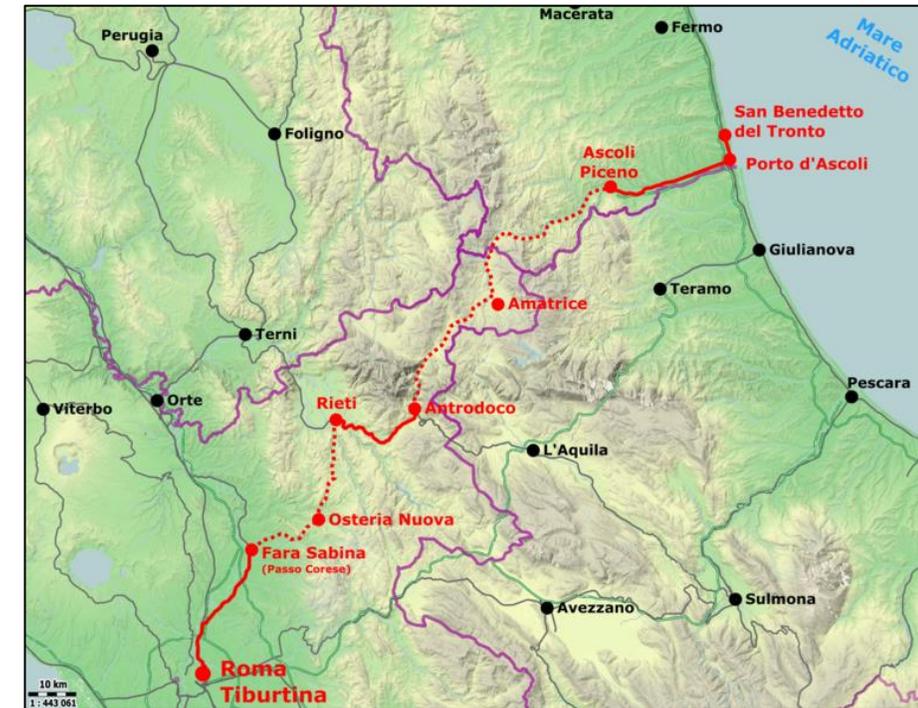
La ferrovia Salaria o «Ferrovia dei due mari» è un progetto volto alla realizzazione di una **linea ferroviaria di collegamento trasversale tra mare Tirreno e mare Adriatico** risultante dal **completamento** dei seguenti **tronchi preesistenti**: Porto d'Ascoli-Ascoli; Antrdoco-Rieti; Fara Sabina-Roma.

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.

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.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



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.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

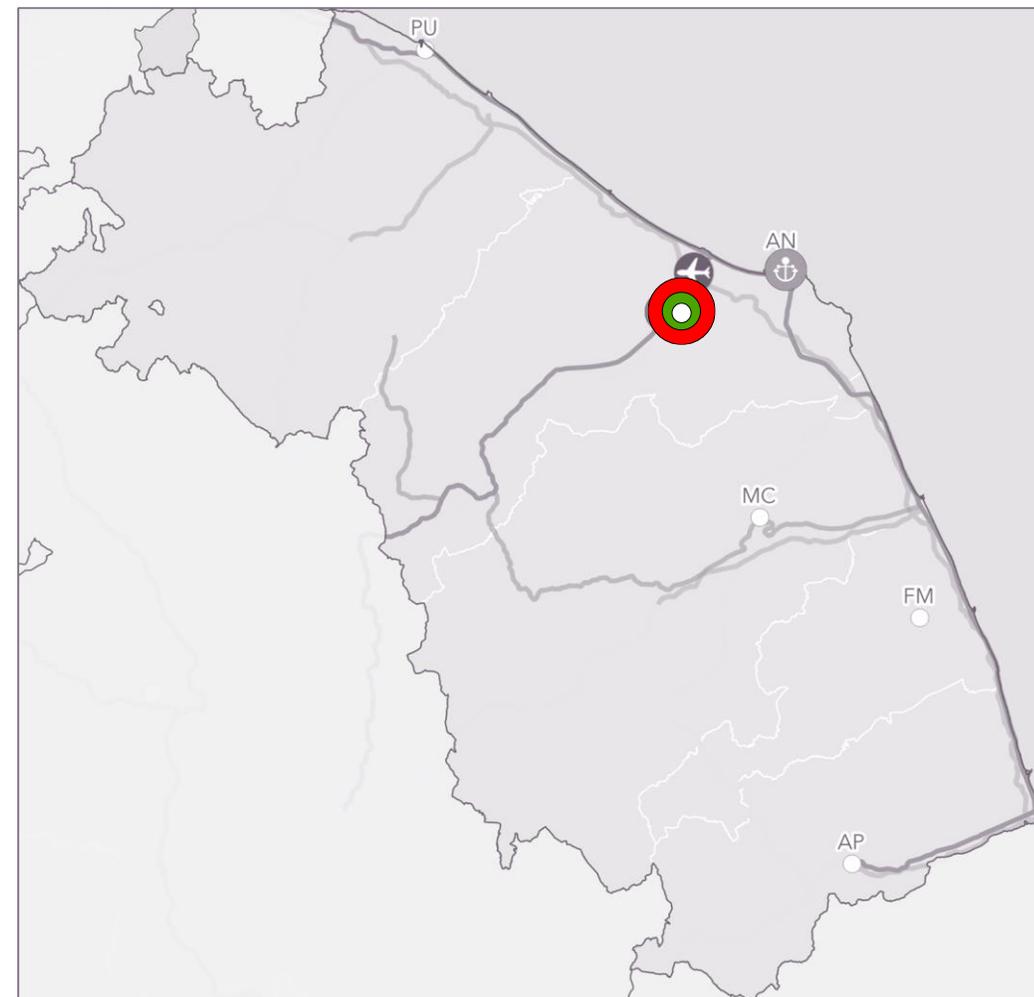
FOCUS SUL SISTEMA INTERPORTUALE

Nell'ambito del bando per il completamento della rete nazionale degli interporti del 22 giugno 2020, gli interporti italiani hanno ricevuto un finanziamento di circa **45 milioni di euro**. Questi fondi permetteranno di ammodernare ed efficientare gli Interporti italiani in modo da sviluppare un sistema di trasporti sempre più performante e che produca al tempo stesso una riduzione drastica dell'impatto ambientale.

Parte di questo finanziamento verrà assorbito dalla regione Marche e in particolare dall'**Interporto di Jesi**.

INTERPORTO MARCHE

Il contributo destinato all'Interporto è pari a **1.065.382,44 euro**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

FOCUS SUL SISTEMA AEROPORTUALE

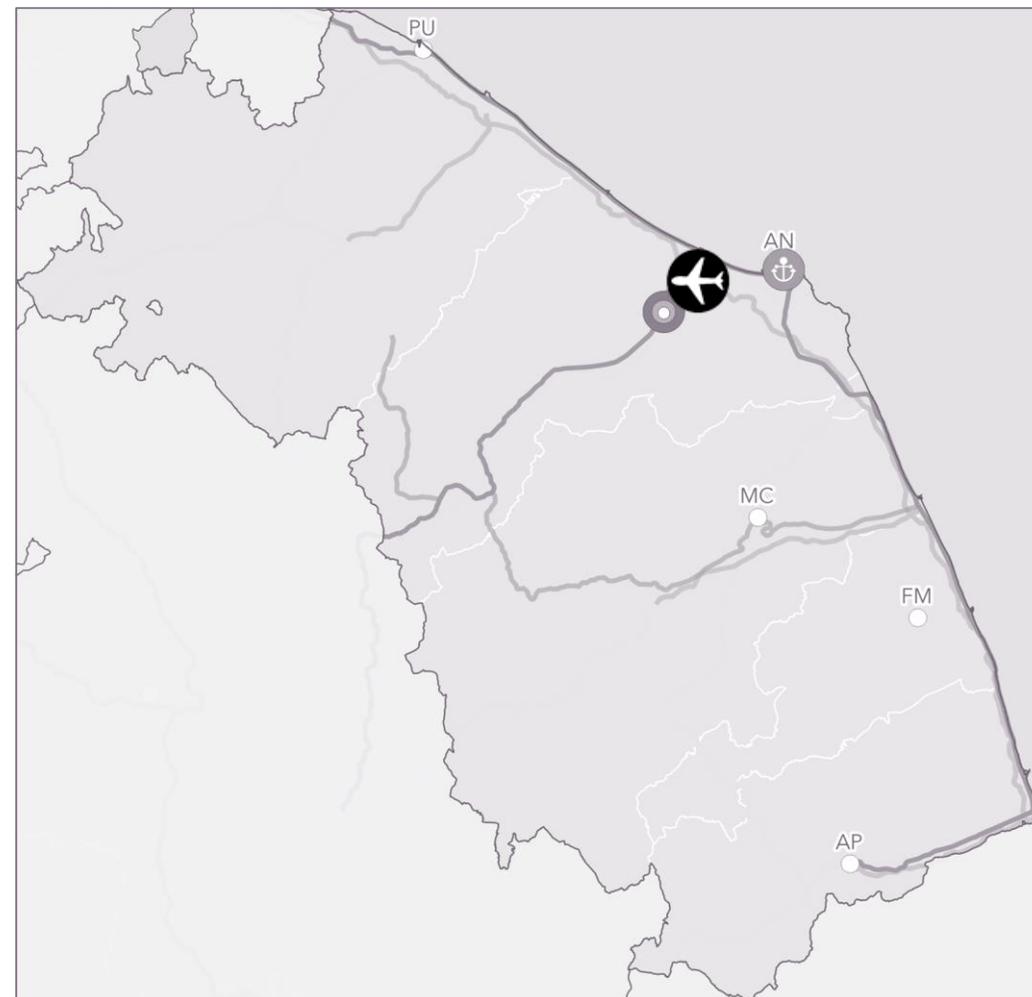
La Regione Marche, attraverso **la convenzione stipulata con il Comune di Falconara Marittima**, punta a rafforzare i collegamenti e la funzionalità dell'infrastruttura aeroportuale, che, assieme al porto di Ancona, rappresenta la porta d'ingresso internazionale nelle Marche.

La convenzione prevede una rimodulazione dei fondi, pari a **2,84 milioni** di euro, con poco più di 1 milione destinato a migliorare la connessione viaria tra l'aeroporto, il casello autostradale e la stazione ferroviaria.

I **pacchetti di interventi previsti** sono cinque:

- 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).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il presente report è stato
realizzato da



UNIONTRASPORTI

per conto di



UNIONCAMERE

