



REGIONE MARCHE

SERVIZIO Governo del Territorio, Mobilità ed Infrastrutture
P.F. Infrastrutture ferroviarie, Mobilità Logistica

PIANO REGIONALE INFRASTRUTTURE, TRASPORTO MERCI, LOGISTICA

Scheda

1

RELAZIONE GENERALE CRITERI E NORME DI ATTUAZIONE

Elaborazione e redazione a cura della
P.F. Infrastrutture ferroviarie, Mobilità e Logistica
Servizio Governo del Territorio, Mobilità ed Infrastrutture

Coordinatore

Arch. Paolo Pasquini (*Dirigente*)

Gruppo di lavoro

Ing. Cinzia Montironi
Dott.ssa Ria Gasparoni
Arch. Michela Ferroni
Ing. Beatrice Pettinari
Ing. Luigi Piermattei

Hanno inoltre collaborato alla redazione del Piano:

Ing. Bellesi Stefano
Arch. Fausto Alba
Geom. Gianfranco Santucci
Ing. Marina Marcozzi
Arch. Anna Ripa
Ing. Gabriele Frigio
Rag. Paola Venturini
Geom. Gabriele Baldoni
Rag. Enrico Zamponi
Sig.ra Tiziana Ricci

INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	LO SCENARIO	6
2.1	Le Marche e le scelte strategiche per l'integrazione Europea	6
2.2	Dal Piano Generale dei Trasporti al Piano Generale della Mobilità (PGM)	7
2.3	Il Corridoio Adriatico, esperienze e prospettive	9
3	INFRASTRUTTURE NELLE MARCHE	11
3.1	Rete viaria nazionale	12
3.1.1	Autostrada A14.....	12
3.1.2	SS 16 "Adriatica"	13
3.1.3	E-78, Fano-Grosseto	14
3.1.4	Viabilità del "Quadrilatero Marche-Umbria"	14
3.1.5	SS 4 "Salaria"	15
3.1.6	Nodo viario di Ancona (Collegamento stradale tra il Porto e la grande viabilità).....	15
3.2	Rete viaria regionale	16
3.2.1	Trasversali vallive	17
3.2.2	Percorsi intervallivi.....	17
3.3	RETE FERROVIARIA.....	19
4	INFRASTRUTTURE NELLA PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA.....	20
4.1	Intese: IIP e IGQ.....	20
4.2	Accordi di Programma.....	21
5	IL PROGETTO DI RETE.....	24
5.1	La rete della viabilità.....	25
5.2	Rete nazionale	30
5.3	Rete regionale	31
5.4	La sicurezza stradale	34
5.5	La rete ferroviaria	39
5.5.1	Adeguamento gallerie sull'Adriatica	40
5.5.2	Nodo di Falconara - By-pass raffineria API, raccordo linea Falconara-Orte con linea Adriatica, nuovo scalo di smistamento presso l'Interporto	41
5.5.3	Raddoppio della linea ferroviaria Orte - Falconara - tratto marchigiano	41
5.5.4	Raccordo ferroviario del Porto, dell'Interporto e Scalo Marotti	42
5.5.5	Elettificazione della rete secondaria	43
5.5.6	Stazioni ferroviarie impresenziate	44
5.5.7	Metropolitana di superficie e nuove fermate	44
5.5.8	Ripristino della linea Fano-Urbino	45
5.5.9	Previsione di nuove linee ferroviarie	46
6	LE INFRASTRUTTURE INTERMODALI PER IL TRASPORTO MERCI.....	47
6.1	Riaspetto della portualità nelle strategie europee	47
6.2	Autostrade del Mare ed Autostrade Viaggianti.....	50
6.3	Strumenti economico-finanziari	51
6.4	Le regioni e il federalismo fiscale nei porti	52
6.5	Linee di indirizzo del sistema portuale italiano	53
6.6	Lo scenario della portualità Adriatico – Ionica.....	54
7	NODI INFRASTRUTTURALI REGIONALI	57
7.1	Porto di Ancona.....	59
7.2	Aeroporto "Raffaello Sanzio" delle Marche	62
7.3	Azioni Regionali.....	64
7.4	Altri aeroporti ed Aviosuperfici	66
7.5	Interporto di Jesi.....	67
7.5.1	Il sistema informatico per la gestione della rete logistica nazionale.....	71
7.6	La piattaforma interportuale dell'Italia centrale	72



7.7	Autoporto Valle del Tronto.....	72
7.8	Altre Infrastrutture Logistiche.....	72
7.9	L'offerta regionale di trasporto intermodale e la crescita della domanda.....	73
7.9.1	Gli interventi programmati nel breve e medio periodo.....	75
7.9.2	Interventi di Project Financing per le piattaforme logistiche di distretto.....	77
8	LOGISTICA E INTERMODALITÀ	78
8.1	Un nuovo modello concettuale	78
8.2	L'integrazione di sistema	79
8.3	La suddivisione per filiere	79
8.4	L'innovazione nel mercato dei trasporti	80
8.5	la logistica integrata.....	81
8.6	L'offerta di logistica nelle Marche e l'autotrasporto	82
8.7	Strutture sovra regionali di servizi logistici	83
8.8	La distribuzione delle merci in ambito urbano – City Logistic.....	87
8.9	La logistica per i distretti	88
8.10	RAEE – LOGISTICA PUBBLICA E PRIVATA NELLA FILIERA DEGLI ELETTRODOMESTICI	89
8.10.1	Previsione della produzione regionale di RAEE e stime dei flussi di trasporto	90
8.10.2	Descrizione del modello regionale per la logistica degli elettrodomestici	92
8.10.3	Caratteristiche logistiche e criteri di localizzazione	94
8.11	Logistica: le azioni regionali.....	96
9	L'OSSERVATORIO REGIONALE DELLA MOBILITÀ	100
9.1	Monitoraggio servizi merci e logistica - Costruzione e aggiornamento banche dati	100
9.2	Costituzione portale logistico regionale o di distretto	102
9.3	Partnership Regione/Imprese per la co-progettazione logistica	102
9.4	LA MOBILITA' SOSTENIBILE	103
9.4.1	L'incidenza degli spostamenti urbani	103
9.4.2	Le problematiche ambientali e di sicurezza urbane	107
9.4.3	Le competenze	110
9.4.4	Gli strumenti regionali	112
9.4.5	Le risorse.....	115
10	NORMATIVA E CRITERI DI ATTUAZIONE	119

1 PREMESSA

La legge regionale n. 45/1998 concernente “Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche”, stabilisce all’art.10 che il Piano Regionale dei Trasporti si articola nel:

- Piano del Trasporto Pubblico Locale (già approvato con deliberazione amministrativa n.276 del 24/12/1998 e ad oggi vigente);
- Piano delle Infrastrutture;
- Piano del Trasporto delle Merci, del Trasporto Marittimo ed Aereo;

Tali Piani hanno la specifica funzione di pianificare l’azione regionale e definire i relativi interventi.

Per le Infrastrutture viarie

la Regione, mantiene la sola propria funzione di programmazione degli interventi, sia riferiti all’operatore nazionale Anas ed al concessionario autostradale Autostrade per l’Italia spa, per ciò che concerne la rete stradale e autostradale nazionale, sia riferiti alla rete interna delle Marche, che appartiene tutta ai Comuni ed alle Province.

Con DGR n. 495 del 8/4/2003, sono state approvate le “Prime linee programmatiche ed i criteri di priorità per la formazione del Programma attuativo 2001-2003” al fine di definire finalità ed entità di investimenti da assegnare alle Province per interventi sulla viabilità, nella fase di prima attuazione del D.Lgs. 112/98 attinente il trasferimento delle ex-strade statali e delle relative risorse finanziarie.

Successivamente il Consiglio Regionale, con la Deliberazione amministrativa n° 19 del 20.06.2006, ha modificato ed adeguato il quadro programmatico della viabilità nazionale e di quella di interesse regionale e su quest’ultima sono state concentrate le risorse trasferite dallo Stato alla Regione.

Per le Infrastrutture ferroviarie.

la Regione Marche non dispone di una rete regionale né è titolare di aziende ferroviarie, com’è accaduto in parecchie altre regioni italiane, a seguito del trasferimento delle cosiddette “ex-concesse”, pertanto, almeno finché la Regione non punterà ad una propria struttura di gestione ferroviaria, le necessità di riorganizzazione della rete e del trasporto ferroviario vanno poste in rapporto dialettico con il gestore nazionale Ferrovie dello Stato e le sue articolate strutture:

- RFI – Rete Ferroviaria Italiana, che cura la costruzione e la manutenzione della rete fissa (binari, apparati, stazioni) e ne applica i canoni;
- Trenitalia, che gestisce i servizi di trasporto passeggeri nazionale (treni ES, IC, E) e regionale (treni IR, R), cura la bigliettazione, l’acquisto, la manutenzione e la pulizia del materiale rotabile;



- Cargo, che gestisce i servizi di trasporto merci ed il relativo materiale rotabile.

Per il Trasporto Merci e la Logistica,

la Regione e le strutture di gestione dei principali nodi, nel corso degli ultimi anni, hanno redatto studi analitici e progetti; sia attraverso incarichi esterni, sia attraverso la collaborazione con la società regionale SVIM – Sviluppo Marche spa, sia con altri enti territoriali, nell'ambito di progetti europei, come di seguito elencati in ordine cronologico:

1) Progetto di fattibilità per il collegamento marittimo Ancona-Ploce: attività finalizzata all'inserimento della bretella Centro-adriatica nel ramo C del Corridoio 5 ;

2) Studio di fattibilità per la ottimizzazione delle economie esterne nel Distretto di Fabriano;

3) Piano Regionale Trasporto merci intermodale e logistica, con supplemento d'indagine sull'Aeroporto R. Sanzio; e supplemento d'indagine su trasporto merci regionale su strada, affidato all'ISTAT;

4) Programma INTERREG IIIB - Progetto I-LOG (Industrial-Logistics): logistica e trasporto intermodale a sostegno dello sviluppo economico-industriale delle piccole e medie imprese (PMI) nei Distretti del Mobile di Pesaro e Distretto Calzaturiero di Fermo e Macerata;

5) Programma regionale Azioni Innovative (2004-2006) finanziato dalla UE, Stato e Regione.

Azione 7.4 – Progetto pilota per la gestione della rete logistica nei Distretti: Agroalimentare di Ascoli, Meccanico di Fabriano e Plurisetoriale di Recanati, Osimo-Castelfidardo;

6) Programma INTERREG III A - Progetto GALILEO-NET: progetto complementare del progetto I-LOG relativo al distretto del mobile di Pesaro e al distretto calzaturiero di Macerata-Fermo;

7) Interporto di Jesi: Traffico merci a media e lunga distanza con o/d nelle Marche:

Definizione dei flussi di traffico che interessano lo scalo interportuale (Ipotesi degli scenari di sviluppo anni 2005-2008-2012);

8) Trasporto Combinato da Ancona verso l'Europa. Studio di fattibilità per il trasporto combinato per i rimorchi ed i semirimorchi;

9) Programma INTERREG III A - Progetto Portus per favorire la competitività dei Porti Adriatici;

10) Programmi INTERREG III C e III B – Progetti Europlane e RAIRdev, per sviluppare il network degli aeroporti regionali;

11) Programma INTERREG III A - Progetto Adriaform, in collaborazione con Armal, Interporto e Autorità Portuale, sulla formazione in materia di gestione merci e logistica;

12) Programma MED – Progetto Developmed, per sviluppare le relazioni tra i porti mediterranei ed azioni comuni di pianificazione;

13) Programma IV C – Progetto MMove, per mettere a sistema le buone pratiche in materia di mobilità sostenibile delle città medie europee.



Ora è opportuno restituire in un quadro organico di programmazione integrata le iniziative avviate, le strategie per lo sviluppo e la riorganizzazione del settore anche sul piano della logistica, utilizzando i risultati degli studi già sviluppati e fissando le linee d'azione puntuali per gli interventi finanziari e legislativi che la Regione può mettere in gioco nei prossimi anni.

L'azione della Regione, al fine di delineare un quadro d'insieme e di realizzare sul territorio le infrastrutture necessarie e, nei diversi Distretti produttivi, strutture per la logistica delle merci, deve essere volta a stimolare una fattiva concertazione fra tutti i protagonisti, istituzioni locali, gestori delle reti, operatori di trasporto e della logistica, operatori industriali.

Queste strutture debbono raccordarsi, in una logica complementare, con i principali nodi infrastrutturali della regione: l'Interporto di Iesi, il Porto di Ancona e lo scalo Aeroportuale di Ancona-Falconara, offrendo, al tempo stesso, opportunità di qualificazione al trasporto ferroviario tradizionale e all'autotrasporto.

Nel quadro della programmazione comunitaria e nazionale, il Piano Regionale delle Infrastrutture e del Trasporto Merci e Logistica, seguendo gli indirizzi del Piano d'Inquadramento Territoriale e tenendo conto delle esigenze provenienti dal territorio, individua tutti gli interventi infrastrutturali necessari ad un organico potenziamento delle reti di trasporto di interesse regionale al fine di favorire la realizzazione di un efficiente sistema e per la massima integrazione dei vari modi di trasporto.

Il Piano Regionale è costituito da sei relazioni (schede) e dai relativi allegati, derivanti da puntuali approfondimenti svolti nel corso del tempo sui temi sopra precisati:

- 1) Relazione generale, esplicativa delle finalità e degli obiettivi specifici del Piano, nonché dei contenuti dello stesso con l'indicazione delle fasi e delle modalità attuative;
- 2) Scheda relativa al Porto di Ancona;
- 3) Scheda relativa all'Interporto ed alle attrezzature minori;
- 4) Scheda relativa agli Aeroporti ed alle aviosuperfici;
- 5) Scheda relativa ai programmi europei destinati alla logistica;
- 6) Scheda relativa alle reti stradali e ferroviarie.

Nelle schede sono riportate le cartografie tematiche delle infrastrutture, i programmi finanziari, alcune ipotesi di project financing, interventi per il contenimento della congestione e dell'inquinamento;

Nell'ambito del Piano il settore del Trasporto delle Merci risulta essere strettamente integrato con quello delle Infrastrutture, vengono pertanto, individuate le strategie e le azioni da attivare per ottimizzare il sistema attuale ed incentivare l'introduzione di nuovi sistemi organizzativi (logistica).

Il processo di redazione del Piano si è articolato in tre fasi:



1. Fase conoscitiva per l'analisi e la comprensione della situazione in atto. Tale fase è stata sviluppata sia attraverso indagini dirette presso le Istituzioni e gli organismi pubblici e privati competenti, sia attraverso le sintesi dei risultati degli studi già fatti nel settore delle merci.
2. Fase propositiva per l'individuazione delle criticità, delle opere e/o di modelli migliorativi.
3. Fase di pianificazione dell'azione regionale per lo sviluppo del settore e la programmazione pluriennale delle risorse regionali.

2 LO SCENARIO

2.1 Le Marche e le scelte strategiche per l'integrazione Europea

Le Marche, relativamente al macro sistema dei trasporti, si caratterizzano essenzialmente come una regione periferica; di qui la complessità dei problemi da risolvere ai fini di una efficace ed efficiente partecipazione ai processi di integrazione europea.

L'inserimento nel contesto europeo, nel momento in cui Bruxelles concentra le sue strategie sulla razionalizzazione di un sistema di trasporti per rimuovere qualsiasi forma di barriera esistente all'accesso ai traffici terrestri, aerei e marittimi, è una occasione da non perdere per rendere concorrente e competitivo il sistema di trasporto regionale.

L'Unione Europea, con un programma finalizzato alla crescita, alla competitività ed all'occupazione, punta decisamente sulle reti transeuropee per consentire ai cittadini, agli operatori economici, agli Enti regionali e locali, di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne e garantire al contempo un collegamento efficiente tra le regioni periferiche ed il centro.

La Commissione Europea indica le seguenti condizioni per l'ammissione dei progetti nella rete di interesse comunitario:

- inserimento o possesso dei requisiti per l'inserimento nei piani generali delle reti transeuropee (carattere di collegamento transfrontaliero e strategico per le regioni periferiche, di interconnessione con le reti nazionali, di intermodalità);
- capacità di mobilitare anche finanziamenti privati, significatività in termini occupazionali e di impatto industriale, fattibilità in tempi definiti e relativamente brevi;
- capacità di contribuire al miglioramento della competitività del sistema dei trasporti, soprattutto attraverso una gestione in condizioni accettabili;
- valutazione positiva in materia di impatto ambientale.

Le Marche, in particolare, possono avere le credenziali per dialogare con l'Unione Europea, perché, dotate, almeno formalmente, di alcuni requisiti (ad es., il riconoscimento del rilievo comunitario del porto di Ancona, il riconoscimento dell'interporto di Jesi nella rete degli interporti



nazionali ed europei, il riconoscimento alle Regioni Adriatiche del carattere di regioni "transfrontaliere") e già nel passato hanno ottenuto un contributo finanziario (purtroppo molto ridotto) nell'ambito delle reti TEN-T per intervenire sul Porto di Ancona. Così come per il settore dei trasporti e quello della logistica la Regione ha svolto egregiamente il proprio compito partecipando ad una lunga serie di progetti nell'ambito dei Programmi Azioni Innovative e INTERREG, dei quali si dà conto negli allegati al Piano, in alcuni svolgendo addirittura ruolo di capofila. Ma certamente non ci si può limitare a questo. Occorre sviluppare una forte capacità interna delle strutture regionali che si occupano di infrastrutture, logistica e trasporti, coadiuvate dalla SVIM, per puntare alla partecipazione a tutti quei programmi europei: dal Programma quadro sulla ricerca, al Marco Polo II, ad INTERREG IV, al programma MED, ad Urban, che possono consentire non solo di sviluppare partenariati di forte interesse, ma soprattutto di fornire strategie e risorse per guidare la regione verso la più completa e significativa integrazione con le aree più avanzate dell'Europa comunitaria. Di recente scelte amministrative discutibili hanno limitato la facoltà di partecipazione ai progetti europei e di circolazione degli incaricati di tali progetti, senza comprendere la portata futura di tali menomazioni, capace di compromettere proprio quell'integrazione che sarà alla base dei futuri programmi di finanziamento comunitari.

2.2 Dal Piano Generale dei Trasporti al Piano Generale della Mobilità (PGM)

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001 prevedeva tredicimila miliardi di lire d'investimenti per dieci anni per il miglioramento delle infrastrutture nazionali. In tutto 130 mila miliardi, dei quali 38.945 per le strade e 55.560 per le ferrovie, mentre altri 25 mila miliardi necessari per il sistema del trasporto locale (metropolitane ed autobus). Un sostanziale passo avanti, quindi:

1. per avere linee ferroviarie in grado di offrire capacità e sagome adatte, in grado di collegare i porti, i grandi centri intermodali, i distretti industriali e le piattaforme logistiche, per avere una rete capillare di raccordi ferroviari e tratte da dedicare alle merci;
2. per lo sviluppo dell'intermodalità che potrà contare su porti di cabotaggio con ampi spazi di banchina e terminal attrezzati in grado di ricevere navi traghetto dedicate al trasporto Ro-Ro.
3. La fase legislativa successiva relativa alle cosiddette Opere Strategiche ha modificato in modo sostanziale il punto di vista programmatico, individuando puntualmente una lunga serie di opere, soprattutto stradali, sulle quali basare il rilancio dell'economia e della competitività del Paese, e portando al Cipe il ruolo centrale e decisionale tecnico-politico e finanziario, senza tuttavia riuscire neppure ad avviare nel quinquennio tutte le iniziative previste, in particolare quelle legate alle scelte ferroviarie e portuali.

La programmazione nazionale e l'iniziativa regionale dovranno ora rimuovere i blocchi che impediscono l'attuazione delle scelte prioritarie concertate, anche attraverso programmi di



investimento pubblici/privati, recuperare al massimo le necessità infrastrutturali delle Regioni e tendere al loro inserimento nella programmazione nazionale ed europea, con progetti puntuali e coerenti, che tengano conto delle risorse effettive del Paese.

Nel 2005, partendo dalla necessità di riconversione e di crescita del mondo dell'autotrasporto, che non può trovare risposte nelle sole previsioni infrastrutturali, è stato firmato tra tutti i soggetti protagonisti il Patto per la Logistica, cui ha fatto seguito nell'anno successivo il Piano per la Logistica.

Da queste iniziative nazionali, sviluppate nell'ambito della Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica sono nate alcune interessanti esperienze, quali ad esempio il Progetto pilota per la logistica pubblica e privata nella filiera degli elettrodomestici (RAEE), svolto in ambito regionale, del quale si da conto in un allegato specifico di questo Piano.

Nasce inoltre da quell'elaborazione la progettualità delle macroaree logistiche che ha portato al riconoscimento di alcuni accorpamenti trasversali di grande interesse per le Marche, come la Piattaforma Logistica Tirreno-Adriatica Centrale, che comprende il sistema portuale ed interportuale di Civitavecchia, quello aeroportuale di Fiumicino, il nodo di Orte e la piastra logistica delle Marche, basata sul Porto di Ancona, l'Aeroporto e l'Interporto in Vallesina. Lo sviluppo di quelle scelte progettuali ha contrassegnato l'iniziativa delle Regioni e degli Interporti del Centro Italia, portando alla formazione di un programma comune di interventi, di cui si da conto nella scheda dell'Interporto.

La necessità di ridare peso alle scelte programmatiche e di restituire centralità ai soggetti protagonisti delle esigenze di mobilità, passeggeri e merci, ha indotto il governo di centro sinistra ad avviare il Piano generale della Mobilità (PGM), del quale sono state messe a punto le Linee Guida nel corso del 2007. Le finalità del PGM sono sintetizzabili in sette obiettivi complessi, cui corrispondono precisi valori di riferimento per l'orizzonte 2010:

1. Sviluppo di intermodalità e logistica, passando ai cicli plurimodali (autostrade del mare, raddoppio della quota di traffico dal 4% all'8%, e combinato ferroviario, aumento della quota delle ferrovie del 20%), alla formazione di catene logistiche efficienti ed efficaci, al sostegno alla mobilità intelligente (ICT).

2. Sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti in termini:

- affidabilità dei servizi e diritti dei passeggeri;
- incremento dell'efficienza energetica e della propulsione ecocompatibile;
- riduzione dell'inquinamento ambientale prodotto.

3. Aumento della sicurezza, intesa come safety, sicurezza stradale (ridurre il numero degli incidenti e dimezzare quelli mortali) e delle merci, ed anche come security.



4. Un modello di mobilità sostenibile a scala urbana, assicurando livelli di qualità elevati per i cittadini (riduzione del 20% del PM10 e del CO₂ nelle grandi aree urbane e incremento del TPL dal 16% al 25%), supportando nuovi modelli di distribuzione delle merci nelle aree sensibili.

5. Miglioramento dei collegamenti internazionali verso l'Europa, il Mediterraneo ed il resto del mondo attraverso:

- Incremento del traffico container nei porti hub del 10% medio ogni anno (500/800.000 TEU);
- Incremento del traffico globale nei porti commerciali del 10% (Autostrade del mare ed altro);
- Aumento della flotta mercantile italiana del 40%, per effetto di cabotaggio e crociere;
- Sviluppo ulteriore del traffico aereo, per effetto dei piani e delle liberalizzazioni.

6. Sviluppo dell'innovazione e formazione in tutti gli aspetti legati alla mobilità: ricerca nell'ambito dei prodotti e dei servizi con riguardo al Settimo Programma Quadro europeo, intermodalità, veicoli, sistemi informativi, logistica, ecc.

7. Miglioramento della competitività delle imprese, come adeguamento alle direttive comunitarie sulle liberalizzazioni, miglioramento del ciclo logistico e conseguente riduzione dei costi.

Ad un ulteriore cambio del governo centrale non ha ancora fatto seguito un'ulteriore modifica delle Linee programmatiche in materia di infrastrutture e trasporti, in termini organici (nuovo Piano), ma si è puntato sulla riproposizione di alcuni progetti strategici, come il ponte sullo Stretto, e su alcune aperture in vista della revisione della rete TEN, poi di fatto messe tra parentesi dallo scoppio della crisi finanziaria che ha coinvolto tutte le economie dei paesi sviluppati e non.

Si è invece, nel corso del 2010, rilanciato il Piano Nazionale della Logistica, per iniziativa della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica e del suo presidente, il sottosegretario Giachino. L'avvio del nuovo piano ha riproposto le problematiche aperte da tempo nel settore e segnato quindi un grande interesse tra gli operatori, coinvolti tutti a partecipare ad un'elaborazione che dovrà avere finalmente capacità di decisione e soprattutto di intervento concreto.

Poiché la ripresa dovrà trovare puntelli significativi negli investimenti pubblici, il miglioramento del sistema infrastrutturale, coniugato con l'effettiva sostenibilità ambientale e l'innovazione logistica del modello di assetto dei trasporti, sarà ancora una leva fondamentale, sulla quale agire nei prossimi anni.

2.3 Il Corridoio Adriatico, esperienze e prospettive

La collocazione delle Marche sulle direttrici orientale, nord-sud e sud-est, la sua apertura verso i Balcani e l'Oriente, il potenziamento e l'ammodernamento dell'infrastrutture regionali, nella ambito della strategia nazionale e comunitaria, hanno trovato una sintesi nel progetto di "Corridoio Adriatico" che interessa, l'intero macro-sistema delle reti ferroviarie, portuali, aereoportuali e stradali.



La validità del Progetto di fattibilità del "Corridoio plurimodale Adriatico" è stata confermata anche in occasione dell'approvazione del "Piano Generale dei Trasporti e della Logistica" nell'ottobre del 2000: i corridoi, intesi come "assi e vie di collegamento stradali, ferroviarie, aeree, marittime, idrovie ed in condotta che consentano il collegamento funzionale di determinate aree del Paese", non vanno visti solo come collegamento tra punti terminali, ma come elemento connettivo dell'intero tessuto del territorio.

La realizzazione del "Corridoio Adriatico" poteva rappresentare per le Marche lo strumento più adeguato per valorizzare le potenzialità di una collocazione strategica sulle direttrici dei traffici sia verso il Centro-Nord, sia verso l'Est, sia verso Sud-Est.

Tuttavia successivamente, sia a livello comunitario con il Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti, sia a livello nazionale (dal DPEF 2004 e 2005) le scelte hanno privilegiato i collegamenti sul versante tirrenico (Corridoi Berlino – Palermo e Genova – Rotterdam) e quello trasversale nord (Torino – Trieste) quale parte del Corridoio 5, relegando le prospettive adriatiche riferite alle reti transeuropee ad oltre il 2010.

Considerato che il documento per la redazione del Master Plan Euromediterraneo ha ulteriormente confermato l'interesse per il solo corridoio multimodale trasversale Bari/Brindisi-Durazzo-Sofia-Varna, il rischio che in questo scenario la politica di prossimità verso i Balcani subisca un deciso rallentamento è piuttosto serio, e potrà essere contrastato solo da scelte decise e iniziative sviluppate congiuntamente dalle Regioni adriatiche, anche nel quadro delle più ampie iniziative mediterranee, in vista della creazione della Zona Euromediterranea di libero scambio dopo il 2010.

Al fine di cogliere tutte le potenzialità di quest'indirizzo e di non dilazionare ulteriormente l'attuazione della integrazione modale la Regione Marche è stata promotrice nell'ottica della programmazione comunitaria di accordi con altre Regioni interessate, per la costruzione dell'Euroregione Adriatica, valorizzando le esperienze di sussidiarietà e di partenariato territoriale che hanno caratterizzato le iniziative Interreg II, III e IV, i progetti Life, i Forum; e della creazione dell'Intesa Adriatico-Ionica, organismo internazionale cui partecipano, oltre all'Italia, Albania, Bosnia, Slovenia, Croazia, Montenegro e Grecia, il cui Segretariato ha sede ad Ancona e del quale nel 2009 l'Italia ha assunto la Presidenza.

La forte ripresa di un'iniziativa adriatica non potrà semplicemente i contenuti di quello Studio di Fattibilità, per i sostanziali cambiamenti avvenuti nel frattempo nel contesto sociale ed economico, oltretutto geografico dell'area, ma alcuni obiettivi, quali il riequilibrio modale dei trasporti, il potenziamento delle infrastrutture a maggior valore ambientale, il rilancio della portualità e delle relazioni adriatico-ioniche, il ruolo della logistica pubblica, etc. sono ancora pienamente validi e perseguibili.

Solo il rafforzamento delle relazioni e degli scambi tra i paesi adriatici e mediterranei può garantire ancora un ruolo europeo alle nostre economie, indebolite dalla crisi, nel confronto globalizzato mondiale.

3 INFRASTRUTTURE NELLE MARCHE

Le Marche sono, morfologicamente, costituite da una fascia litoranea continua e pianeggiante di circa 200 km. sulla quale si sono storicamente sviluppati i maggiori insediamenti urbani e che, fatta eccezione per brevi tratti, si presenta oggi come una città lineare, e da una serie di valli trasversali (est-ovest) che partendo dalla catena degli Appennini si innestano sulla fascia litoranea, lungo le quali si è sviluppata, anche se in maniera meno accentuata, l'urbanizzazione residenziale e produttiva.

In queste aree, che presentano una tipica conformazione “a pettine”, sono state localizzate le principali infrastrutture di trasporto di interesse nazionale ed interregionale sia lineari, strade e ferrovie, che puntuali, porto, aeroporto, interporto, ecc.

Dal punto di vista meramente quantitativo, la dotazione infrastrutturale della regione in termini di rete stradale (statale e provinciale) ed autostradale di 6504 km, rapportata alla superficie territoriale (67,10km/100kmq) ed agli abitanti serviti (42,82km/10.000ab) è sempre superiore alla media italiana (58,20km/100kmq. e 29,99km/10.000ab).

Anche la dotazione ferroviaria di 400,7 km, complessivamente intesa, è sulla media nazionale per estensione di territorio e popolazione.

Dunque le disfunzioni riscontrate in tutte le analisi economico-territoriali vanno imputate non alla quantità, ma alla qualità delle infrastrutture esistenti ed alla necessità di raggiungere uno standard ottimale per consentire al nostro territorio di competere alla pari nel mercato globale.

Il pluricitato confronto fra i Sistemi Locali del Lavoro nelle regioni italiane, condotto da Isfort nel 2004, aveva verificato che se le Marche erano al primo posto nella graduatoria nazionale per concentrazione manifatturiera con ben 13 SLL nei primi 50, neppure uno di questi Sistemi rientrava tra i primi 50 per l'indice di accessibilità infrastrutturale. Questa chiave di lettura spiega la “insofferenza” dell'imprenditoria locale per la carenza di infrastrutture e la continua richiesta di potenziarne “ovunque e comunque” la dotazione quantitativa, rendendo più difficile per gli Amministratori pubblici la selezione delle necessità oggettive, con il rischio di ritardare le scelte strategiche per lo sviluppo.

Tralasciando l'analisi delle infrastrutture nella pianificazione regionale, per cui si rimanda alla scheda specifica, si ritiene a questo punto opportuno puntualizzare lo stato di attuazione della rete, identificata secondo la Delibera del Consiglio Regionale n°19/06.



3.1 Rete viaria nazionale

3.1.1 Autostrada A14

A seguito del rapido incremento di traffico (il più elevato incremento percentuale di tutta la rete nazionale) verificatosi negli ultimi anni, Autostrade per l'Italia s.p.a. ha presentato il progetto per la realizzazione della terza corsia nel tratto di 171 km Rimini nord – Cattolica - Pedaso con la costruzione di tre nuovi svincoli, due dei quali nelle Marche, oltre a due svincoli aggiunti in fase di trattativa, per 1 miliardo e 734 milioni di euro.

L'intervento rientrava nel programma nazionale di Autostrade per l'Italia spa di 10 miliardi di investimenti su 520 km e 10 nuovi svincoli, che la società aveva messo in cantiere con il piano '97 e con il IV atto aggiuntivo 2002.

L'opera sarà realizzata in 7 lotti tra Romagna e Marche, dal 2007 al 2012; il tratto Ancona sud-Porto S.Elpidio è in corso, altri tre lotti appaltati sono stati avviati nel 2009.

Sono previsti nuovi svincoli a Pesaro Centro, Fano ovest, Montemarciano, Ancona centro e P.to S.Elpidio. In corrispondenza delle 12 aree di servizio sono in corso o in progetto interventi di ristrutturazione e sugli altri 7 svincoli sono previsti ammodernamenti ed interventi prescritti dalla Regione per favorire l'accessibilità alle aree interne, per ridurre code e congestione, quindi in definitiva limitare l'inquinamento, che deriva dall'asse autostradale così a ridosso degli insediamenti. Il tracciato ricalca l'attuale eliminando i punti critici e prevedendo bretelle e raccordi con la viabilità esistente, concordati con Regione e le Amministrazioni locali per circa 210 milioni di euro.

Purtroppo i Comuni di Fermo e P.S.Giorgio hanno espresso parere negativo sull'intervento autostradale, ritardando l'intero iter del Lotto7 anche a scapito dei Comuni concordi, ma tale ritardo dovrà essere superato al più presto per consentire di affrontare la fase del completamento degli interventi autostradali.

Nei prossimi anni dovrà essere affrontato il problema del restante tratto marchigiano dove la Regione ha proposto un progetto preliminare di potenziamento della SS 16 nel tratto Pedaso-S.Benedetto ed uno studio sull'ottimale utilizzo del corrispondente tratto autostradale.

L'obiettivo degli interventi dovrà essere quello di restituire all'autostrada la sua principale funzione di collegamento di lunga percorrenza, liberandola dal traffico locale. In tale ottica dovranno essere valutate, e progettate da parte di Autostrade per l'Italia, anche soluzioni di varianti puntuali relative a singoli tratti critici nel tratto sud delle Marche.

3.1.2 SS 16 "Adriatica"

La strada statale Adriatica, fatta eccezione per alcuni brevi tratti, attraversa i centri abitati della costa, e ha da tempo smesso di svolgere la sua funzione di collegamento di media distanza, assumendo nei fatti il ruolo di strada urbana.

Gli interventi che si ritiene dunque utile avviare a progettazione sono costituiti da alcune varianti ai principali centri abitati costieri, già indicate nel Piano Decennale ANAS 2003-2012, con lo scopo di restituire alla Statale il suo ruolo principale; per tali varianti Autostrade per l'Italia s.p.a. potrà rendere disponibili alcune gallerie, che potranno essere riutilizzate nei nuovi tracciati.

- Variante di Pesaro-Fano. Si tratta di una complanare all'autostrada A14 che sarebbe progettata dalla Provincia di Pesaro-Urbino e successivamente realizzata dall'ANAS. Le bretelle di raccordo dell'A14 su Pesaro, dopo Cattabrighe, e su Fano all'altezza dell'aeroporto, saranno invece realizzate dalla società Autostrade con la terza corsia, assieme alla soluzione di raccordo con la E78 Fano-Grosseto.

- Variante dell'abitato di Senigallia. Si tratta di una variante urbana complanare al tracciato autostradale ad est e ad ovest dello svincolo, la cui realizzazione, a carico della società Autostrade, sarà contemporanea della terza corsia.

- Variante degli abitati di Falconara/Marina di Montemarciano (intervento necessario anche per la messa in sicurezza dell'area API unitamente all'arretramento del tratto della linea ferroviaria adriatica ed alla realizzazione del suo collegamento con la linea Orte-Falconara), è in corso di studio un'ipotesi di tracciato da parte della Provincia di Ancona, connessa con il raccordo alla viabilità provinciale del nuovo svincolo A14 di Montemarciano.

- Variante di Ancona. Si tratta del raddoppio a 4 corsie dell'attuale variante da Falconara a Pontelungo, frazione a sud di Ancona. Il progetto definitivo dalla Provincia di Ancona è stato consegnato all'Anas per l'adeguamento e l'appalto. L'Anas ne propone l'attuazione per stralci ed ha inserito il lotto 1 Falconara-Torrette di 66,16 milioni di euro ed il lotto 3 di 24,96 milioni di euro nel piano quinquennale 2007-2011. È in corso un intervento di 5 milioni di euro di fondi Fas per ampliamento sovrappassi a Falconara.

- Variante di Civitanova Marche. Il tracciato è da approfondire, anche in rapporto ad un eventuale nuovo svincolo per la strada della Regina a Porto Recanati.

- Variante dell'abitato di S. Benedetto del Tronto. Pur essendo per ora l'area estranea all'intervento autostradale, c'è l'esigenza di avviare il completamento della bretella urbana dallo svincolo all'esistente tratto sul lungomare est. L'intervento potrebbe trovare posto nella programmazione negoziata con l'Anas per il prossimo piano quinquennale.

3.1.3 E-78, Fano-Grosseto

L'arteria, che fa parte di un progetto complessivo di 85,3 km, rappresenta la chiusura a nord della rete della grande viabilità marchigiana ed unitamente alla cosiddetta "bretella di Urbino", in corso di realizzazione, consente anche il collegamento veloce tra due dei maggiori centri della provincia pesarese e le rete nazionale.

Da sempre la strada ha beneficiato di finanziamenti c.d. "fuori quota" rispetto alla programmazione dei Piani ANAS, rientrando tra le priorità d'intervento dello Stato e consentendo la parziale realizzazione, oltre che del tratto Fano-S.Stefano di Gaifa aperto al traffico, di una canna nella galleria della Guinza e del tratto, tutt'ora in corso, Guinza-Mercatello per circa km.12.

Il tratto mancante nel territorio marchigiano, da Mercatello sul Metauro a S.Stefano di Gaifa per circa 34 km. oltre alla seconda galleria della Guinza di km.6 circa, è stato progettato dalla Provincia di Pesaro e Urbino con l'ANAS e dovrebbe essere realizzato dall'ANAS attraverso un'operazione di Project Financing, a seguito di un accordo tra le tre Regioni interessate.

Un lotto di raccordo con la bretella di Urbino, dovrebbe essere inserito nella programmazione Anas, nel caso in cui la progettazione del tratto mancante umbro ritardasse per troppo tempo l'operazione di Finanza di Progetto.

3.1.4 Viabilità del "Quadrilatero Marche-Umbria"

Tutte le opere previste in questo progetto sono considerate strategiche dalla Legge "obiettivo" e sono state progettate, approvate e parzialmente finanziate dal CIPE.

- SS 76 "Vallesina" – km. 68,0 totali.

Nella programmazione regionale è considerata di assoluta priorità, sia per il rilievo all'interno della Regione, sia per il ruolo attribuitole dalla Regione Umbria, in quanto rappresenta il collegamento del porto di Ancona, dell'Interporto di Jesi e di tutta l'area produttiva della Vallesina con il Centro Italia.

Attualmente sono in corso lavori per l'adeguamento della sezione, dei tratti già in esercizio, secondo la normativa vigente.

I tratti mancanti e di futuro intervento, sulla base della procedura di affidamento a General Contractor svolta dalla Quadrilatero s.p.a., sono Serra S.Quirico-Albacina, di circa 15 km., e Cancelli-Fossato di Vico, di circa 4 km. Ulteriori tratti a 4 corsie sono in corso lungo la Valfabbrica in territorio umbro fino a Perugia.

La realizzazione del tratto sul versante marchigiano procede con molta difficoltà a causa delle vicende della capofila dell'Associazione temporanea realizzatrice, e si paventa l'ipotesi di revoca dell'affidamento.

Al di fuori del progetto Quadrilatero, ma sempre lungo la SS76, nei pressi di Jesi, sono ultimati i lavori di realizzazione dello svincolo sulla SS 76 di accesso all'Interporto delle Marche, condotti dall'ANAS con risorse messe a disposizione in gran parte dalla Regione.

- SS 77 "Val di Chienti" – km. 84,0 totali.

L'asse viario riveste un'importanza di livello regionale ed interregionale. La strada è stata realizzata, per km.60 circa, da Civitanova (innesto con l'A 14) a Sfercia. Il tratto successivo fino a Collesentino è stato appaltato e realizzato dall'ANAS con risorse regionali, mentre tutto il tratto residuo fino a Foligno rientra nel progetto Quadrilatero e la sua totale realizzazione a 4 corsie è subordinata al reperimento pro-quota delle risorse da parte del territorio, secondo il progetto denominato PAV (Piano di area Vasta) approvato dal Cipe a suo tempo e tuttora portato avanti dalla Società Quadrilatero spa, partecipata oltrechè dall'Anas, anche dalle due Regioni Umbria e Marche e dalla Provincia di Macerata.

Complessivamente per l'operazione Quadrilatero risulta finanziato gran parte dell'intervento sulla viabilità statale, anche se mancano ancora 109,95 Meuro, dei quali oltre 95 da finanziare col PAV.

3.1.5 SS 4 "Salaria"

Questa strada di circa 63 km complessivi, rappresenta la chiusura a sud della rete marchigiana della "grande viabilità". Ha la funzione di collegamento regionale e, in misura minore, interregionale. E' stata realizzata per km.26,2 a quattro corsie nel tratto a maggiore densità di traffico (Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli); mentre nel rimanente tratto è stata adeguata quasi completamente ad una carreggiata per complessivi km.36,6. Il tratto mancante, da Acquasanta a Trisungo, I e II lotto, è approvato ed uno stralcio di 96,7 milioni di euro è previsto dall'ANAS nel piano 2007-2011, con appalto nel 2010.

3.1.6 Nodo viario di Ancona (Collegamento stradale tra il Porto e la grande viabilità)

Il collegamento del porto di Ancona con la viabilità statale e l'autostrada è indispensabile per lo sviluppo dell'attività portuale e per l'eliminazione del relativo traffico dall'ambito urbano. La realizzazione del collegamento, su progetto dell'ANAS per 470 milioni di euro, approvato

dallo Stato e dalla Regione, è urgente tenendo conto dello stato d'avanzamento dei lavori per il potenziamento del porto di Ancona.

Dell'opera, che rientra tra quelle considerate strategiche dalla legge "obiettivo", dopo che l'Anas ha affidato in Project Financing il ruolo di promotore ad un'ATI capeggiata da Impregilo, è stata approvata dal Cipe la Variante al Progetto Preliminare, concordata con Autorità Portuale Comune, Regione, Ministero Infrastrutture e Ministero dell'Ambiente. La soluzione viabilistica scelta tiene conto delle esigenze inderogabili degli operatori portuali e dell'assetto della nuova Darsena, cui anzitutto va dedicata l'opera in questione. E' attualmente in corso la procedura di gara per l'affidamento in concessione della realizzazione e gestione dell'opera. L'avvio dei lavori è previsto per il 2012.

3.2 Rete viaria regionale

La rete viaria nazionale viene completata con una serie di strade, definite di interesse regionale, che consentono la messa a rete del sistema infrastrutturale nel suo complesso. La connotazione della rete deriva sia dalla morfologia del territorio interessato sia dalla localizzazione degli insediamenti produttivi e residenziali, nonché dalla necessità di tutelare e salvaguardare l'ambiente. Elementi, questi, che assumono diverse caratterizzazioni, e quindi richiedono soluzioni diverse, da Provincia a Provincia.

Le strade regionali, sulle quali saranno concentrati gli investimenti della Regione, sono costituite da assi vallivi ed assi intervallivi: per i primi si prevedono interventi per la realizzazione di varianti urbane, varianti di versante e messa a norma della sezione stradale; per i secondi si prevedono interventi in sede o in variante di tracciato, con messa a norma della sezione stradale.

Nella costruzione della rete, pertanto, mentre si conferma la continuità lungo gli assi vallivi trasversali, non si ritiene necessario puntare sulla continuità delle relazioni intervallive sui nodi.

L'obiettivo è quello di realizzare una completa rete viaria stradale di tipo "C" (una carreggiata e due corsie), che esclude l'attraversamento dei centri urbani principali, ma li collega, tra di loro e con la rete nazionale, attraverso le direttrici longitudinali del Corridoio Adriatico, le trasversali vallive est-ovest ed i percorsi intervallivi interni che formano due itinerari distinti: uno medio-collinare ed uno pedemontano.

La realizzazione di tali itinerari sarà cofinanziata dalla regione attraverso i fondi statali ex D.Lgs. 112/98, avendo cura di proporre programmi triennali con aggiornamenti annuali relativi a stralci funzionali di opere dotate di progettazione definitiva.

Ai percorsi intervallivi sopra citati, se ne aggiunge un terzo, richiesto dalle Province di Macerata ed Ancona che si posiziona nella bassa collina più prossima alla costa dove sono localizzati numerosi insediamenti produttivi.



3.2.1 Trasversali vallive

Rientrano nel primo gruppo la Val Marecchia (ex SS 258), la Val Foglia (SP Montelabbate e ex SS 423), la Val Burano (ex SS 3 fino all'innesto con la E78), la Val Cesano (ex SS 424), la Val Misa (ex SS 360 e SP Corinaldese), la Val Potenza (ex SS 361, ex SS 571), la Val Tenna (ex SS 210 e SP Faleriense) e la Val d'Aso (ex SS 433 e SP Val d'Aso Sponda Sinistra).

In particolare necessitano di progettazione complessiva le strade sopracitate delle valli del Foglia, del Misa, del Potenza e del Tenna; per quest'ultima denominata "Mare-Monti" è stata finanziata con il PRUSTT di Fermo la progettazione preliminare.

3.2.2 Percorsi intervallivi

Rientrano nel secondo gruppo la Pedemontana (i cui tratti sono già definiti, ad eccezione dell'area del Montefeltro, ed in parte sono in progettazione – vedi successivi paragrafi), la Mezzina (i cui tratti sono definiti nell'area Piceno-Fermana e nell'area Maceratese, mentre nel territorio della Provincia di Ancona è costituita dalla Tre Valli Misa-Esino-Musone), ed alcuni tratti di strade intervallive (Tolentino-S. Severino, Sforzacosta-Villa Potenza, Sforzacosta-Sarnano).

Strada Pedemontana –km. 145 totali di progetto.

La strada Pedemontana costituisce il principale collegamento longitudinale delle aree più interne e si articola in tratti funzionali che possono avere caratteristiche e funzioni diverse a seconda delle zone attraversate. Le caratteristiche geometriche sono del "tipo C" (una carreggiata, due corsie), ma in alcuni tratti (Fabrianese) si può prevedere la progettazione adeguata ad un futuro potenziamento al "tipo B".

I tratti da realizzare sono:

- Campo dell'Olmo (Fabriano)-Cerreto d'Esi-Matelica-Camerino e diramazioni su Muccia e Sfercia, per km.47,6, che rappresenta il collegamento di rilevanti aree produttive alla rete viaria nazionale (SS 76 a nord e SS 77 a sud). L'opera rientra tra quelle del progetto Quadrilatero nell'ambito della legge "obiettivo" ed è già stata approvata dal Cipe, ma risulta finanziata con fondi regionali solo fino a Matelica, per il tratto restante dovranno essere reperite le risorse dal territorio (PAV 123,3 Meuro) , come per la SS 77, da parte della Quadrilatero spa;
- Campo dell'Olmo (Fabriano)-Berbentina (Sassoferrato) i cui lavori erano affidati all'ANAS, che dispone di soli 21 Meuro sugli oltre 110 previsti;
- Berbentina (Sassoferrato)-Cagli, di circa km.35, che completa l'itinerario di collegamento tra la SS76 e la ex SS 3. Conclusa la fase di progettazione preliminare presso la Regione, sarà seguita

dalla definitiva a cura della Provincia di Pesaro-Urbino, è previsto uno stralcio da 6 milioni di euro nell'APQ viabilità, ma il progetto prevede un costo di 532 Meuro;

- Roccafluvione-Comunanza-Amandola, di km. 14 circa, collegamento tra le ex SS 210 e 433 e la SS 4. Parzialmente realizzato dall'ANAS per km.2,4.;
- Sarnano-Urbisaglia-Sforzacosta, di km. 25 circa, collegamento con la SS77; Il tratto da Sarnano a Sforzacosta è compreso nel progetto Quadrilatero e quindi nella legge "obiettivo" come adeguamento del tracciato, ma mancano i finanziamenti PAV per 58 Meuro;
- Amandola-Sarnano, tratto esistente, il cui tracciato è da adeguare;
- Lunano-S.Angelo, di km.6,9, collegamento locale alla E78.

Resta da definire un eventuale tracciato nell'area del Montefeltro, che presenta notevoli difficoltà di attraversamento per problemi morfologico-ambientali, e la eventuale connessione dell'Alta Valmarecchia sulla E 45, per la quale occorrerà verificare con il Ministero Infrastrutture e la Provincia di Rimini il tracciato proposto a suo tempo dalla Provincia pesarese, dal momento che gran parte del territorio è di recente passato dalle Marche all'Emilia-Romagna.

Strada Mezzina

Nel territorio delle Province di Ascoli e Fermo si è sviluppato il progetto della Transcollinare piceno-fermana (c.d. Mezzina) che va suddiviso in tre tratti distinti non necessariamente continui: il primo collega l'area produttiva calzaturiera tra il Chienti (Casette d'Ete) ed il Tenna (Fermo), parzialmente realizzato dalla Provincia di Ascoli Piceno per km. 10 circa, il secondo dal Tenna al Tesino, attraversa un'area a prevalente vocazione agricola; il terzo collega l'area produttiva facente parte del Consorzio di Industrializzazione del Tronto (Offida) dal Tesino al Tronto.

Nel territorio maceratese-anconetano la Mediocollinare si poteva identificare con la ex SS 362, dall'Esino al Potenza (Jesi-Filottrano-Villa Potenza), che richiede interventi di adeguamento al "tipo C" e la realizzazione di una complessa variante all'abitato di Filottrano.

Tuttavia un recente progetto delle Province di Macerata ed Ancona individua un interessante percorso di bassa collina che, proseguendo la Mezzina ascolana, serve aree produttive e insediamenti consistenti quali Civitanova, Montecosaro, Potenza Picena, Recanati, Castelfidardo, Loreto, Osimo, fino ad arrivare alla valle del Misa, all'altezza di Ostra.

Si è venuto inoltre configurando, nelle regioni limitrofe di Abruzzo e Molise, un analogo percorso intervallivo che interessa le Province di Teramo, Pescara, Chieti e Campobasso, che ha portato ad identificare una vera e propria Dorsale di collegamento nord-sud interna ed alternativa agli assi costieri, denominata "Dorsale Marche-Abruzzo-Molise", che potrà essere realizzata dalle



relative Province per offrire occasioni di sviluppo all'entroterra, sulla base di un Protocollo di Intesa recentemente sottoscritto.

Data la forte connotazione di tutela ambientale dei territori attraversati è del tutto auspicabile che le caratteristiche geometriche degli interventi siano strettamente mantenute entro i limiti del tipo C (due corsie - 9,00 ml.), migliorando ed adeguando la viabilità esistente, come già deciso per i tratti marchigiani.

3.3 RETE FERROVIARIA

La rete ferroviaria che si sviluppa per 386 km sul territorio regionale costituita da due linee principali e tre linee interne complementari:

- 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 corridoi merci di interesse europeo denominati "Rete TEN-T". In tale contesto sono stati previsti degli interventi su tutta la direttrice Adriatica, al fine di consentire da un lato la massima velocizzazione e dall'altro il trasporto dei mezzi stradali aventi le massime sagome ammesse su carri ferroviari a piano ribassato ed il trasporto di containers marittimi, tipo high-cubes, su carri con pianale standard. Nella Regione Marche, sulla linea Adriatica da Pesaro a P.to d'Ascoli, elettrificata, a doppio binario, dotata del moderno SCC (Sistema di Comando e Controllo) - è in corso l'adeguamento, a gabarit C, della sagoma interna di due gallerie esistenti: la galleria "Cattolica" e la galleria "Castellano", di Ancona (intervento già eseguito).
- La linea Orte-Falconara, della lunghezza complessiva di 204 km, costituisce l'asse portante del sistema ferroviario umbro-marchigiano ed assicura il collegamento tra la dorsale Milano-Roma e la linea Bologna-Lecce. La linea, interamente elettrificata, e dotata di CTC, è prevalentemente a semplice binario. Ad oggi sono stati attivati i seguenti tratti a doppio binario: Orte-Terni (29 km), Campello-Foligno (15,4 km) e Montecarotto-Jesi-Falconara (26 km), per un totale di 70,4 km, pari a circa il 35% della lunghezza complessiva. Gli interventi per il completamento del raddoppio della linea Orte-Falconara sono inseriti nel programma di investimento denominato "Direttrice Orte-Falconara" costituito da cinque progetti:
 1. Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara, suddiviso in tre sottoprogetti:
 - Raddoppio della tratta Spoleto-Campello;
 - Raddoppio della tratta Fabriano-P.M. 228 (Posto di Movimento al km 228+050);
 - Raddoppio della tratta Castelplanio-Montecarotto;
 2. Raddoppio Terni-Spoleto;

3. Raddoppio Foligno-Fabriano;
 4. Raddoppio P.M. 228-Castelplanio;
 5. Nodo di Falconara, per la connessione diretta, verso nord, con la linea Bologna-Lecce.
- Le linee trasversali P.to d'Ascoli – Ascoli Piceno; Civitanova – Albacina; Fabriano – Pergola, non elettrificate, a singolo binario, dotate di CTC in fase di implementazione.

Il controllo della rete viene effettuato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana - Direzione Movimento di Bari, la manutenzione e l'esecuzione dei lavori da RFI – Direzione regionale Marche.

Sulla rete, gestita interamente da Trenitalia, circolano ogni giorno circa 180 treni passeggeri ed 80 treni merci.

Sono in progetto ed in corso alcuni interventi all'Interporto di Jesi, e al Porto di Ancona, che consentiranno di sviluppare la intermodalità ferro-gomma e ferro-nave, oltre che migliorare la velocità commerciale e la sicurezza e l'offerta del trasporto ferroviario. Sono inoltre previsti interventi sulle Stazioni ferroviarie esistenti e su nuove fermate per migliorare il servizio passeggeri e la centralità urbana delle stesse.

4 INFRASTRUTTURE NELLA PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA

4.1 Intese: IIP e IGQ

La legge 662/96 ha introdotto un nuovo metodo per la programmazione delle opere pubbliche, la programmazione negoziata che, con l'obiettivo di massimizzare l'incidenza dell'azione amministrativa, ricerca la preventiva condivisione delle scelte strategiche, da parte dei Soggetti istituzionali interessati, ed attiva il continuo monitoraggio delle opere previste.

Con l'Intesa Istituzionale di Programma (IIP) per la rinascita dei territori colpiti dal sisma del 1997, è stato avviato nelle Marche questo tipo di programmazione che si attua attraverso Accordi di Programma Quadro (APQ).

Nel settore delle infrastrutture di trasporto sono stati sottoscritti, negli anni 1999 e 2000, gli APQ per il Servizio Ferroviario e per la Viabilità.

In questo scenario la legge n. 443/2001 (Legge Obiettivo) sviluppando ulteriormente tale modalità di operare, ha individuato, attraverso il Programma delle Infrastrutture Strategiche (delibera CIPE 22/12/2001), le opere nelle quali lo Stato avrebbe investito le proprie risorse negli anni.

Il piano per la realizzazione delle opere comprese nel citato Programma delle Infrastrutture Strategiche è definito, per le Marche, nell'Intesa Generale Quadro, strumento di programmazione

negoziata, sottoscritto il 24 ottobre 2002 tra il Presidente del Consiglio, il Ministro delle infrastrutture e Trasporti, il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ed il Presidente della Regione.

Le opere prioritarie previste sono:

- Potenziamento e miglioramento della linea ferroviaria adriatica;
- Arretramento di un tratto della linea ferroviaria adriatica in corrispondenza della raffineria dell'API di Falconara e realizzazione del by-pass con la linea Falconara-Orte;
- Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Falconara-Orte;
- Potenziamento e miglioramento delle SS 76, SS 77 e Pedemontana quali assi del Quadrilatero di penetrazione interna Marche-Umbria;
- Miglioramento della SS 78 Val di Fiastra (tratto Sforzacosta-Sarnano);
- Completamento della E 78, Fano-Grosseto nel tratto marchigiano;
- Allacci plurimodali al Porto di Ancona comprendendo:
 - il collegamento viario all'autostrada (Asse attrezzato I lotto, Il stralcio e Uscita ad Ovest);
 - il raccordo ferroviario porto-stazione ferroviaria di Ancona e piattaforma intermodale;
 - il by-pass della SS 16 in corrispondenza dell'API di Falconara;
 - il completamento del raddoppio della variante SS 16 di Ancona;
- Infrastrutture di allaccio all'Interporto di Jesi comprendendo:
 1. l'allaccio viario alla SS 76;
 2. l'allaccio ferroviario alla linea Falconara-Orte.

Inoltre sono individuate le opere non inserite nell'elenco delle priorità ma comunque da approfondire sia progettualmente che finanziariamente ai fini della realizzazione:

- Completamento del Quadrilatero Marche-Umbria comprendendo le trasversali della Val di Chienti (Tratto Tolentino-S. Severino, tratto Villa Potenza-Sforzacosta);
- Completamento, in funzione del progetto "Autostrade del Mare" delle opere relative alla II e III fase di ammodernamento del porto di Ancona e realizzazione della IV fase.

A queste si dovevano aggiungere altre opere di interesse della Regione, che sarebbero state oggetto di un aggiornamento dell'IGQ da sottoscrivere nel corso del 2006, ma tale decisione non ha avuto seguito da parte governativa.

4.2 Accordi di Programma

A seguito delle Intese sono stati stipulati due Accordi di Programma Quadro (APQ) uno per la viabilità stradale e l'altro per la rete ferroviaria ed il materiale rotabile. Un terzo APQ riguarda la portualità minore e prevede l'intervento di allaccio stradale e ferroviario alla nuova Darsena di Ancona; di quest'ultimo si dà conto negli interventi sulla rete ferroviaria.



Nel settore della Viabilità Stradale, la Regione ha sottoscritto un APQ nel maggio del 1999, interamente sostituito dall'APQ del 31 marzo 2003 – Accordo Integrativo, dove si prevedevano le seguenti opere:

- SS 76 Vallesina, tratti Serra S.Quirico-Albacina e Cancelli-Fossato;
- SS 77 Val di Chienti , tratti Sfercia-Collesentino II , Collesentino II-Muccia e Muccia-Colfiorito;
- Pedemontana, tratti Fabriano-Muccia, Fabriano-Cagli;
- Ex SS 502, Variante del Santuario del Glorioso;
- Vari tratti di strade secondarie a servizio di insediamenti produttivi della Provincia di Ascoli Piceno;

- Strada "Mezzina" della Provincia di Ascoli Piceno, I lotto.

Il 10 marzo 2005 viene sottoscritto il 2° Accordo Integrativo che prevede le seguenti opere:

- SS 76 Vallesina, Svincolo per l'Interporto di Jesi;
- Strada "Mezzina" della Provincia di Ascoli Piceno, II lotto.

Con il 3° Accordo Integrativo del 21 dicembre 2005 vengono definiti esattamente i costi di progettazione e realizzazione del I lotto (Fabriano-Matelica) della strada Pedemontana Fabriano-Muccia.

APQ del 10 marzo 2005 - 2° Accordo Integrativo

.	od.	Sistema di riferimento	Titolo intervento	Costo (M€)	Fonti finanziarie (Meuro)					
					CIPE/Regione	L.879/86	ANAS	L.61/98	Altra Fonte	TOT
		SS 76 Vallesina	Svincolo stradale per Interporto di Jesi	20,350	18,718		1,632			20,350
		Strada intervalliva prov. AP (Mezzina)	II lotto. Innesto SP 1 Rosso Piceno Superiore	2,500	2,500					2,500
TOTALE				22,850	21,218		1,632	0,000		22,850

APQ del 21 dicembre 2005 - 3° Accordo Integrativo

		Pedemontana Fabriano-Muccia	Progettazione Preliminare, Definitiva, SIA	4,704	4,704					4,704
		Pedemontana Fabriano-Muccia	Realizzazione I lotto, Fabriano-Matelica	89,005	60,681			28,324		89,005
		Pedemontana Fabriano-Muccia	Realizzazione svincolo Cerreto d'Esi-S.Michele	0,457				0,457		0,457
		Pedemontana Fabriano-Muccia	Mitigazioni e compensazioni ambientali	0,713				0,713		0,713
TOTALE				94,879	65,385			29,494		94,879

APQ del 31 ottobre 2006 - 4° Accordo Integrativo

		SS 16 Adriatica	Var. Ancona, tratto Falconara-Pontelungo, I lotto, I stralcio	5,656	5,656					5,656
TOTALE				5,656	5,656					5,656



Infine, con il 4° Accordo Integrativo si prevede la realizzazione di un primo lotto funzionale della variante alla SS 16 in corrispondenza dell'abitato di Ancona.

Inoltre, nel corso del mese di giugno 2007 verrà sottoscritto il 5° Accordo Integrativo all'Accordo di Programma Quadro Viabilità per utilizzare le risorse derivanti dalla Delibera CIPE n. 3/2006 e pari a 16,176 Meuro.

La Regione, con DGR n. 1076 del 25 settembre 2006, ha destinato complessivamente euro 19 Meuro alle infrastrutture materiali ed immateriali; di questi, euro 16 Meuro sono stati destinati alla realizzazione di interventi da individuare lungo due percorsi intervallivi fondamentali per il miglioramento dei collegamenti viari dell'area marchigiana interna ed 150.000 euro sono stati destinati al finanziamento di uno studio di fattibilità per il miglioramento del collegamento tra Pesaro e Fano attraverso la realizzazione di una strada compianare alla A14.

Sul totale di 16 Meuro, 6 sono destinati per la realizzazione della Strada Pedemontana Fabriano-Cagli, tratto compreso tra gli svincoli Cagli Centro e Cagli Fosso Screbia ed 10,025 Meuro per la realizzazione della strada intervalliva di connessione delle aree industriali del piceno (cd. Mezzina), I stralcio III lotto, Val Tronto-Val Tesino.

Il risultato della programmazione negoziata, in termini di strade realizzate, non può dirsi eclatante, sia per la quantità degli interventi, sia per il lunghissimo iter procedurale cui è sottoposto ogni atto di programmazione presso l'apposita struttura del Ministero dello Sviluppo Economico.

In ogni caso emerge il dato certo che, attraverso tale modalità sono transitati fondi destinati alle infrastrutture che la Regione ha prioritariamente attribuito a quelle nazionali sul territorio delle Marche (SS76, SS77, SS16), ma che d'ora in poi devono essere assolutamente spesi per migliorare e potenziare le sole infrastrutture di interesse regionale.

Per il trasporto ferroviario ancora nel 1999 la Regione ha sottoscritto un analogo Accordo di Programma con lo Stato e le Ferrovie, che persegue tre tipologie di interventi:

- a) Raddoppio della Orte-Falconara;
- b) Ristrutturazione del materiale rotabile, che opera nelle Marche;
- c) Interventi sui passaggi a livello nelle linee di interesse regionale.

a) Dello storico obiettivo di raddoppiare la trasversale ferroviaria centrale, sul quale da circa 20 anni le regioni Marche ed Umbria insistono, sembrano ormai convinti sia i vertici ferroviari sia i programmatori nazionali, ma lo sforzo che attualmente il Paese sta compiendo è diretto alla realizzazione prioritaria delle linee ad alta capacità/alta velocità sul Corridoio Berlino-Palermo e sul Corridoio 5 tra Lione e Venezia. Dunque il completamento della Orte-Falconara, del quale mancano all'appello ancora 109 km da raddoppiare, con una galleria di quasi 20 km tra Spoleto e



Terni, dovrà attendere fino al 2020, con buona pace dell'APQ delle Marche, che non ha, né può avere, strumenti efficaci per modificare impegni internazionali e scelte di programmazione nazionale, totalmente estranee all'Accordo stesso (vedi anche pag.20).

b) La ristrutturazione del materiale rotabile è stata portata a termine da Trenitalia, secondo l'Accordo, ma sostanzialmente tale strumento è poco adeguato per sancire programmi di acquisto o ristrutturazione del materiale rotabile, la cui variabilità nel tempo è ben diversa dalle infrastrutture ferroviarie, essendo dipendente dai programmi di esercizio del servizio ferroviario e dall'affidamento del contratto, oggi liberalizzato.

In ogni caso proprio tale soluzione, per essere fattivamente perseguita, renderebbe assolutamente necessario disporre di materiale rotabile ferroviario di proprietà delle Regioni da mettere a disposizione del gestore dei servizi che offra le migliori condizioni contrattuali. Fino a che il materiale rotabile sarà di proprietà dell'azienda ferroviaria, questa detterà le condizioni di mercato, senza alcuna possibile concorrenza.

c) Gli interventi sui P.L. della linea secondaria Civitanova-Albacina sono invece in corso di avanzata progettazione e, dopo un avvio difficile, per la modifica delle opere si è in procinto di stipulare le convenzioni per dare il via all'appalto di opere sostitutive per 3 Passaggi a livello nei Comuni di Montecosaro e Macerata, tra cui una variante urbana di Macerata, tutte opere cofinanziate dagli Enti Locali per un totale di circa 7,5 Meuro.

In questo caso lo strumento dell'APQ non presenterebbe alcuna criticità, se non fossero posti degli inaccettabili limiti di costo delle opere sostitutive da parte della Legge 354/98, pari a 670.000 euro a P.L., qualsiasi sia l'opera sostitutiva necessaria. Tale sbarramento, che scarica sugli enti territoriali ogni altra spesa, rende l'eliminazione dei passaggi a livello sulla rete secondaria un improbabile esercizio progettuale, che difficilmente troverà ulteriore attuazione.

5 IL PROGETTO DI RETE

È fuor di dubbio che non si possa procedere alla ricostruzione ex-novo di tutta la viabilità inadeguata e ancor meno delle linee ferroviarie obsolete che attraversano le Marche. Dunque per rispondere positivamente alla sfida dello sviluppo non si può prescindere da meccanismi di valutazione e selezione delle opere. Tuttavia una risposta più incisiva può essere data se non si assumono le singole opere come tali, ma come parti costituenti la rete infrastrutturale di progetto, dove ogni singolo tratto di viabilità e ferrovia faccia sistema, si integri cioè in una progettazione unitaria che tenga conto dell'esistenza o della previsione degli altri tratti, collocandoli in un quadro coerente, capace di superare privilegi ingiustificati e localismi eccessivi.

5.1 La rete della viabilità

La rete viaria di interesse regionale è ormai definita e consolidata nella sua connotazione generale ai vari livelli di pianificazione. Essa è costituita da una rete principale di livello nazionale ed una di livello regionale/interprovinciale.

La rete principale è costituita da strade ed autostrade nazionali che si sviluppano longitudinalmente lungo la costa (SS 16 e sue varianti, autostrada A14) e trasversalmente lungo le principali valli (E78 Fano-Grosseto; SS 76 Vallesina Ancona-Perugia; SS 77 Val di Chienti Civitanova-Foligno; SS 4 Salaria, Porto d'Ascoli-Rieti-Roma).

La necessità si ricomprensere nella rete viaria di interesse regionale anche la rete nazionale deriva dalla volontà di affermare una puntuale competenza della Regione nelle scelte che l'Anas e il concessionario autostradale andranno a fare ed è testimoniata dai ripetuti investimenti che la Regione ha sostenuto e continua a sostenere per completare tali infrastrutture.

La rete principale si connette con il resto della rete viaria nazionale attraverso l'autostrada A14, l'autostrada A24 Teramo-L'Aquila-Roma la E45, Civitavecchia-Orte-Mestre, la Strada Statale 16 Adriatica e le trasversali già citate.

Tutte le strade appartenenti a tale rete sono progettate/realizzate a due carreggiate e quattro corsie fatta eccezione per la SS16 e per il tratto Ascoli Piceno-confine regionale della SS 4 Salaria che rimane ad una carreggiata e due corsie.

Nonostante i grandi passi in avanti compiuti negli ultimi dieci anni, la rete a quattro corsie risulta a tutt'oggi solo parzialmente realizzata a causa della scelta effettuata nel passato di procedere negli appalti per lotti funzionali sempre sulle quattro trasversali, senza mai puntare alla realizzazione totale di almeno una delle arterie trasversali.

Il risultato è che mancano ad oggi tratti della E78 da S.Stefano di Gaifa fino alla galleria della Guinza, al confine regionale; parimenti mancano tratti in tutto il territorio umbro e parte anche in Toscana. 'E stata assunta la decisione, con accordo tra le tre Regioni interessate (Marche, Umbria e Toscana) ed il Ministero delle Infrastrutture, di verificare la possibilità di realizzare in Project Financing il tratto mancante della E78 da Arezzo a Fano, prevedendo quindi l'intervento di capitale privato per i completamenti con la conseguente introduzione del pagamento del pedaggio sull'intera tratta.

Ma, mancando la conferma del progetto nella parte umbra, per divergenze tra gli EE.LL., la procedura per l'avvio del Project.Financing. è sostanzialmente in attesa.

Nel tratto marchigiano della SS 76 Vallesina non sono ancora realizzati due lotti: Serra S.Quirico-Albacina e Cancelli-Fossato di Vico; in Umbria si va completando la prosecuzione sulla SS 318 Valfabbrica-Perugia a quattro corsie.

Per la SS 77 Val di Chienti deve essere realizzato il tratto Pontelatrate-Colfiorito, mentre sono stati di recente completati i lavori di competenza Anas nel tratto Sfercia-Pontelatrate; non è stato eseguito il tratto in territorio umbro fino a Foligno.

Per quanto riguarda la SS76 e la SS77 queste dovrebbero essere realizzate nel breve periodo dalla Quadrilatero Marche-Umbria s.p.a. che ha già da tempo appaltato i due maxi-lotti ai Contraenti Generali, anche con il ricorso ai finanziamenti aggiuntivi derivanti dall'attuazione del Piano di Area Vasta (PAV) approvato dal CIPE, ma soprattutto grazie ai fondi pubblici.

Anche il miglioramento funzionale della SS 4 Salaria, sebbene previsto ad una carreggiata e due corsie, non è stato ancora completato nel tratto di Acquasanta Terme –Trisungo, ed è affidato ai finanziamenti derivanti dal Piano Quinquennale ANAS, che prevede anche la realizzazione di un lotto del raddoppio della SS16, variante di Ancona.

Autostrade per l'Italia s.p.a. ha affidato i lavori del lotto 6A della terza corsia dell'A14 nel tratto Ancona sud-Porto S.Elpidio (opere in sede) e i lotti 2 Cattolica-Fano, 5 AN nord-AN sud, 6B AN sud- P.S.Elpidio (opere d'arte in ampliamento).

Per la realizzazione della cd. "Uscita ad ovest" dal porto di Ancona e suo collegamento con la A14, opera ritenuta ormai indispensabile per un rilancio dello scalo dorico nel settore del trasporto marittimo, l'ANAS s.p.a. ha in corso la seconda fase della procedura ai fini del compimento del Project Financing.

Nella tabella seguente vengono riportate gli interventi sulla rete nazionale per i quali la realizzazione avviene attraverso concessioni, P.P.P., P.F. o simili:

Interventi	Lunghezza (km)	Investimento (Meuro)
III Corsia autostrada A14	144,00	1.763,00
E78Fano-Grosseto (Marche)	61,00	1.436,00
Collegamento porto di Ancona-A14	7,00	472,00
Raddoppio SS 76 (Quadrilatero)	17,00	374,00
Var.SS77 (Quadrilatero)	18,00	577,00
Pedemontana Fabriano/Muccia (Quadrilatero)	36,00	295,00

Da rilevare che alcuni degli interventi sono ancora incompleti, infatti:

1. soltanto la terza corsia autostradale è completamente finanziata, anche se per ora è escluso il tratto P.S.Elpidio-Pedaso per le note opposizioni comunali;



2. per la E78 il Ministero deve approvare lo studio di fattibilità per verificarne la possibilità di realizzazione in P.F. dalle Marche all'innesto sulla E45;
3. per il collegamento del porto di Ancona dopo la procedura pubblica per l'individuazione, occorrerà verificare se nella progettazione definitiva l'offerta del promotore di una realizzazione a totale proprio carico sarà mantenuta;
4. per le opere del Quadrilatero finanziate in parte dallo Stato e in parte dalla Regione, circa 109 Meuro devono essere ancora reperiti, attraverso il ricorso alla Partnership Pubblico-Privata prevista nel PAV.

Di seguito vengono riportate le opere della rete nazionale sulle quali l'ANAS s.p.a. dovrà intervenire direttamente con fondi propri o regionali, già definiti in specifici Programmi:

Interventi	Lunghezza (Km)	Investimento (Meuro)
Raddoppio Variante SS 16 Ancona 1° lotto	6,00	66,16
Adeguamento SS 4 Salaria, Trisungo-Acquasanta, 1° lotto, 2° stralcio	5,00	96,70
SS 76. Svincolo Interporto (fondi regionali)	1,00	19,90

La rete di livello regionale o interprovinciale di seguito elencata, è costituita da strade provinciali (ex statali), già esistenti ma da adeguare, da nuovi itinerari quali la Pedemontana, la Mezzina, e dalle cd. "autostrade regionali" per la cui ipotetica realizzazione era in corso di presentazione presso il Consiglio regionale una apposita proposta di legge.

Denominazione strada	Provincia	Estremi
Ex SS3 "Flaminia"	Pesaro Urbino	Calmazzo-Cagli-Pontericcioli-Confini regionale
Ex SS78 "Picena" Pedemontana	Macerata e Ascoli Piceno	Innesto SS4 "Salaria ad Albero del Piccione- Comunanza-Amandola-innesto ex SS77 a Sforzacosta
Ex SS210 "Fermana-Faleriense"	Ascoli Piceno	P.to S.Giorgio-innesto SS 16- Amandola-innesto Pedemontana
Ex SS77 dir.	Macerata-Ancona	Sforzacosta-Macerata-Villa Potenza-innesto ex SS571 "Helvia Recina" (parte itinerario Val Potenza)
ExSS258 "Marecchiese"	Pesaro Urbino	Confini Marche-Emilia – confini Marche-Toscana
Ex SS360 "Arceviese"	Ancona	Senigallia-Sassoferrato-innesto



Denominazione strada	Provincia	Estremi
		Pedemontana
Ex SS362 "Jesina"	Ancona e Macerata	Jesi-innesto ex SS76-Filottrano-Innesto ex SS361-Villa Potenza
Ex SS424 "Val Cesano"	Pesaro Urbino e Ancona	Marotta-innesto SS16-innesto Pedemontana-Cagli
Ex SS502 "Cingolana"	Macerata e Ancona	Innesto ex SS76-Cingoli-S. Severino
Ex SS209 "Valnerina"	Macerata	Innesto ex SS77-Bivio Maddalena-confine regionale
ExSS361 "Septempedana"	Macerata	Innesto ex SS77-Villa Potenza-S. Severino Marche-innesto Pedemontana (parte itinerario Val Potenza)
Ex Ss423 "Urbinate"	Pesaro Urbino	Innesto SS16-Pesaro-Urbino
Ex SS433 "Val D'Aso"	Ascoli Piceno	Innesto SS16-Pedaso-Comunanza-innesto Pedemontana
Ex SS571 "Helvia Recina"	Macerata	Innesto SS16-P.to Recanati-innesto ex SS77 (parte itinerario Val Potenza)
Pedemontana. Tratto Sarsina-S. Angelo in Vado	Pesaro Urbino	Innesto E45-confine regionale (Sarsina)-Novafeltria-Lunano-S. Angelo in Vado
Pedemontana. Tratto Cagli-Muccia	Pesaro Urbino, Ancona, Macerata	Innesto ex SS3-Cagli-Sassoferrato-Fabriano-innesto ex SS76-Cerreto d'Esi-Matelica-Muccia-innesto ex SS77
Pedemontana. Tratto Sforzacosta-Ascoli	Macerata-Ascoli Piceno	Innesto ex SS77-Sforzacosta-Amandola-Comunanza-innesto SS4
Strada "Mezzina"	Ascoli Piceno, Macerata e Ancona	Innesto ex SS4-Offida-Fermo-innesto ex SS210-Casette d'Ete-innesto SS77-Montecosaro – da determinare

Per l'inserimento di ulteriori strade diverse da quelle sopracitate nella rete di interesse regionale, vanno seguiti criteri che fanno riferimento alle caratteristiche funzionali:

- Strade che allacciano capoluoghi di Provincia tra loro o con il capoluogo di Regione;
- Strade che allacciano alla rete nazionale e regionale i porti, gli aeroporti, gli interporti, gli autoporti nonché centri od aree di straordinaria importanza produttiva o turistica;
- Strade che costituiscono importanti e diretti collegamenti tra nodi della rete viaria nazionale ovvero tra nodi della rete nazionale e quelli della rete regionale.

Escludendo le strade statali che seguono le regole stabilite dall'ANAS, tutte le strade appartenenti alla rete di interesse regionale dovranno raggiungere caratteristiche geometriche comuni e precisamente:

- strade provinciali : una carreggiata e due corsie, almeno tipo C come definito dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture 5/11/2001; intersezioni a livelli sfalsati o con rotatorie, massima limitazione degli accessi con tendenziale eliminazione degli stessi.



- autostrade regionali: tipi A o B, due carreggiate e quattro corsie, come definiti dal Decreto del Ministrero delle Infrastrutture 5/11/2001.

La realizzazione o il miglioramento della rete viaria regionale è finanziato dalla Regione anche con il concorso degli Enti locali interessati.

Le cosiddette autostrade regionali sono finanziate dallo Stato, dalla Regione e dagli Enti locali anche facendo ricorso al project financing.

Le risorse per finanziare la realizzazione delle strade di interesse regionale sono programmate nel bilancio triennale della Regione.

Tali risorse saranno mantenute almeno pari agli attuali trasferimenti statali derivanti dal D.Lgs. 112/98 e pari a 27 Meuro/anno. La legge di bilancio definirà l'ammontare delle risorse utilizzabili.

Le Province hanno più volte manifestato l'esigenza di dover programmare gli interventi sulla rete viaria in un adeguato arco temporale, cosa che ad oggi non è possibile per il meccanismo di trasferimento delle risorse ex D.Lgs. 112/98 legato ad annualità.

Il Piano propone di utilizzare le risorse che annualmente sono trasferite dallo Stato, per accendere mutui da parte delle Province garantiti dai trasferimenti regionali per almeno 5 anni, a seguito di un Accordo di Programma.

Tuttavia si rilevano almeno due problemi, dalla cui soluzione dipende la praticabilità della proposta:

- è necessario verificare la capacità di indebitamento dei bilanci;
- come è noto i trasferimenti statali ex D.Lgs. 112/98 dovrebbero cessare. Negli anni prossimi le stesse risorse confluiranno nel gettito della fiscalità a favore delle Regioni. Ad oggi non è certo quando tale meccanismo verrà effettivamente avviato ed ancora non si conosce quale gettito fiscale potrebbe sostituire il trasferimento di circa 27 Meuro/anno.

Al fine di massimizzare l'efficacia dell'intervento regionale nel periodo temporale stabilito si tiene conto, prioritariamente, del livello raggiunto dalla progettazione, della "cantierabilità" dei progetti.

Il grado di cantierabilità è dato dallo stato della progettazione secondo il seguente ordine:

1. Progetto esecutivo approvato o appaltato con appalto integrato;
2. Progetto definitivo approvato e dotato dei necessari pareri;
3. Progetto definitivo in corso o redatto;
4. Progetto preliminare approvato;
5. Progetto preliminare in corso o redatto;
6. Studio di fattibilità;



7. Programma di intervento.

La selezione degli interventi tiene conto delle seguenti finalità:

- 1) completamento di opere di interesse regionale già avviate;
- 2) eliminazione di pericolosità accertate tramite rettifiche di tracciato (es.: riduzione di tortuosità) o miglioramento delle intersezioni (es.: rotatorie);
- 3) consolidamenti di zone a rischio ambientale (frane, smottamenti, esondazioni, ecc.);
- 4) eliminazione di punti di congestione con varianti di tracciato (es.: centri abitati) e adeguamenti della sezione stradale (es.: strettoie);
- 5) realizzazione di nuovi itinerari;

5.2 Rete nazionale

Sulla rete nazionale, tenuto conto delle opere che si stanno realizzando in P.F., o comunque con capitale privato, e di quelle già programmate dall'ANAS (vedi paragrafi precedenti), è necessario procedere al completamento delle opere che sarebbero a carico dei fondi ANAS e che però ad oggi non risultano finanziate.

Questi nuovi investimenti, quindi, potranno consentire di completare nel medio periodo la rete viaria nazionale nelle Marche:

Interventi	Investimenti (Meuro)
Raddoppio della variante SS 16 di Ancona. 2° lotto	145,62
Adeguamento SS 4 Salaria, Trisungo-Acquasanta, 1° lotto, 2° stralcio	164,30
Variante alla SS 16. Collegamento tra Pesaro e Fano	200,00**

Pertanto la Variante tra Fano e Pesaro (**) rientra perfettamente nel programma Anas di studio di fattibilità dell'intero tratto adriatico centro-meridionale della SS16, di recente avviato, e può concretamente confrontarsi con la progettazione puntuale che è stata affidata alla Provincia di Pesaro su tale stralcio.

Inoltre con il Decreto milleproroghe della fine anno 2008 è stato superato il vincolo previsto dalla precedente normativa, che non consentiva alla Società Autostrade per l'Italia di affidare direttamente alla propria controllata Pavimental parte degli appalti, quindi potrebbero essere

cantierate ulteriori opere per 1,5 miliardi dei quali la metà nelle Marche, completando entro il 2012 l'ampliamento della terza corsia in tali tratte.

Infine sono in corso di progettazione o inserite nei progetti in appalto, le opere accessorie (o compensative) degli interventi sull'A14, per un valore stimato di 210 Milioni dei euro, che permetteranno attraverso nuovi svincoli e relative bretelle di adduzione, di migliorare le relazioni tra la viabilità ordinaria e la rete autostradale.

5.3 Rete regionale

Per quanto riguarda la rete viaria di livello regionale, è ormai chiaro che, per puntare a realizzazioni di medio/lungo periodo, ad ogni investimento derivante dal bilancio regionale, dovrà corrispondere il concorso finanziario delle Province.

A tal fine, se e quando la Regione disporrà di parte delle risorse derivanti dai fondi FAS (Finanziamenti per le Aree Sottoutilizzate) provenienti dalle future delibere CIPE, le Province potranno impegnare le risorse loro attribuite dalla Regione a valere sui fondi ex ANAS oltre a quelle eventuali derivanti dai propri bilanci.

Oltre ai finanziamenti già programmati da Regione e Province sulla rete regionale, evidenziati nella tabella seguente, ben poche sono le risorse efficacemente attivabili per realizzare gli investimenti di oltre 3 miliardi di euro, che sarebbero necessari sommando le più consistenti richieste finora emerse dalle Province e dalle comunità locali.

Occorre precisare che le previsioni contengono obiettivi differiti che, partendo dal finanziamento dei progetti giungono alle opere, garantendo così la gradualità necessaria in funzione delle risorse. E' peraltro evidente che i costi delle realizzazioni proposte non sono stati puntualmente quantificati e pertanto la sequenza delle opere potrebbe essere modificata in relazione agli stessi.

Province	Opere/ Progettazioni	Costi (Meuro)	Finanz.ti regionali alle Province FAS ed ex ANAS	Cofinanz. ti delle Province
Pesaro Urbino	- Progettazione Pedemontana tratto da Cagli verso la Val Marecchia - Realizzazione Pedemontana tratto da confine	1,00	-	-



	prov. di Ancona a Cagli	282,00	6,00	-
Ancona	- Pedemontana tratto Sassoferrato-confine prov. Ancona - Strada Intervalliva	250,00 *280,00	- 2,13	- -
Macerata	-Realizzazione della strada Mezzina -Miglioramento ed adeguamento della Val Potenza -Pedemontana. tratto Sarnano-Sforzacosta	*150,00 *800,00 72,00	4,30 15,66 -	- - -
Ascoli Piceno	-Realizzazione della strada Mezzina -Strada "Mare/Monti" -Pedemontana tratto Comunanza-Amandola -Variante S. Benedetto del Tronto	390,00 *600,00 200,00 5,00	23,11 1,47 - -	- - - -
Totale		3.040,00	52,67	-

(* = Stime di larga massima)

Occorre dunque compiere alcune scelte ulteriori selezionando gli interventi che "possono" essere finanziati nel breve e medio periodo, rimandando alle fasi successive gli altri.

A tal proposito è opportuno considerare che, mentre le strade di valle sono tutte esistenti e spesso possono essere migliorate restando sui tracciati attuali, le attuali intervallive seguono sostanzialmente l'orografia esistente e attraversano i centri urbani, creando notevoli difficoltà di percorrenza da un lato e di congestione dall'altro.

Dunque per alcune intervallive occorre progettare e realizzare nuovi tracciati, consentendo così di completare le maglie mancanti della rete, in particolare delle intervallive già individuate: la Mezzina e la Pedemontana.

Sviluppando gli interventi sulla rete regionale secondo questa gradualità infatti, si potranno ridurre tempi e spazi di percorrenza dei veicoli, in particolare di quelli che trasportano merci e persone nelle aree interne della regione, tra i distretti e tra le aree urbane.

Si configura complessivamente una strategia di attuazione di riqualificazione infrastrutturale della regione, in un'ottica di soluzioni sostenibili e coerenti dal punto di vista ambientale:

a) Nella fascia costiera l'obiettivo è quello di decongestionare le città dal traffico di attraversamento, con maggior accessibilità all'A14 potenziata, e di spostare dalla gomma alle altre modalità del trasporto una quota, anche se ridotta, dell'incremento dei traffici. Vanno perseguiti interventi di potenziamento delle aste longitudinali e dei nodi, per rispondere all'aumento del traffico soprattutto merci in direzione nord-sud.

- Interventi necessari entro il 2015:
 1. Completamento lavori terza corsia dell'A14 fino a Pedaso – Realizzazione degli svincoli di Pesaro centro, Fano nord, Montemarciano, Ancona centro, P.S.Elpidio e delle relative bretelle di connessione con la val Foglia a Pesaro, con la SS16 a Fano e Senigallia, con la Mezzina a Fermo.
 2. Progettazione di soluzioni di terza corsia e Varianti dell'A 14 fino a P.to d'Ascoli – Progettazione svincolo val Potenza.
 3. Studio delle Varianti sulla SS16 in corrispondenza di alcuni centri costieri, Pesaro-Fano, Falconara, S. Benedetto – Completamento lavori raddoppio variante SS16 di Ancona.
 4. Completamento degli allacci del Porto (Uscita ovest), Interporto (Svincolo SS76) ed Aeroporto (Area air cargo).
- Interventi da prevedere entro il 2020:
 1. Realizzazione terza corsia fino a P.to d'Ascoli con varianti di tracciato.
 2. Realizzazione Varianti SS.16 tratti costieri progettati (compresi i nuovi interventi FAS a Pesaro e Fano).

b) Nell'area collinare gli interventi sulla rete viabilistica di interesse regionale vanno concentrati intorno ai centri urbani di maggiori dimensioni demografiche, Ascoli, Fermo, Macerata, Tolentino, S. Severino, Recanati/Castelfidardo,/Osimo, Jesi, per realizzare quei tratti dei percorsi intervallivi che consentano di connetterli alla trasversali principali della rete e di servire le aree produttive e terziarie principali di tali centri.

- Interventi entro il 2015:
 1. Completamento allaccio Mezzina-Salaria
 2. Tratto Mezzina/ Mare-Monti /Circonvallazione di Fermo
 3. Svincolo MC Val Potenza
 4. Variante del Glorioso
 5. Connessione Mezzina -Squartabue
- Interventi entro il 2020:
 1. Tratto centrale Mezzina tra Ascoli e Fermo
 2. Tratto maceratese Mezzina
 3. Trasversale Tolentino-S.Severino
 4. Miglioramento tratto Osimo-Jesi
 5. Progettazione Tre Valli Misa-Esino-Musone.



c) **Nella fascia montana** il miglioramento della percorribilità viaria è sostanzialmente affidato alla realizzazione di ulteriori tratti della strada pedemontana per l'accessibilità che può garantire dai centri interni, come Amandola, Camerino, Fabriano, Sassoferrato, Cagli verso le quattro trasversali nazionali, puntando su interventi che rispettino assolutamente i criteri di massima tutela del paesaggio e delle emergenze ambientali. Nel contempo occorre puntare sul completamento delle trasversali nazionali almeno nei tratti marchigiani più significativi.

- **Interventi entro il 2015:**

1. Progettazione Pedemontana tratto Comunanza-Amandola
2. Completamento Progettazione tratto Cagli-Sassoferrato
3. Realizzazione Pedemontana tratto Matelica-Fabriano
4. Realizzazione Pedemontana tratto Fabriano-Sassoferrato
5. Realizzazione Pedemontana svincolo Cagli

- **Interventi entro il 2020:**

1. Progettazione Amandola-Sarnano
2. Realizzazione Pedemontana Castelraimondo-Matelica
3. Realizzazione Cagli-Frontone 1° stralcio.

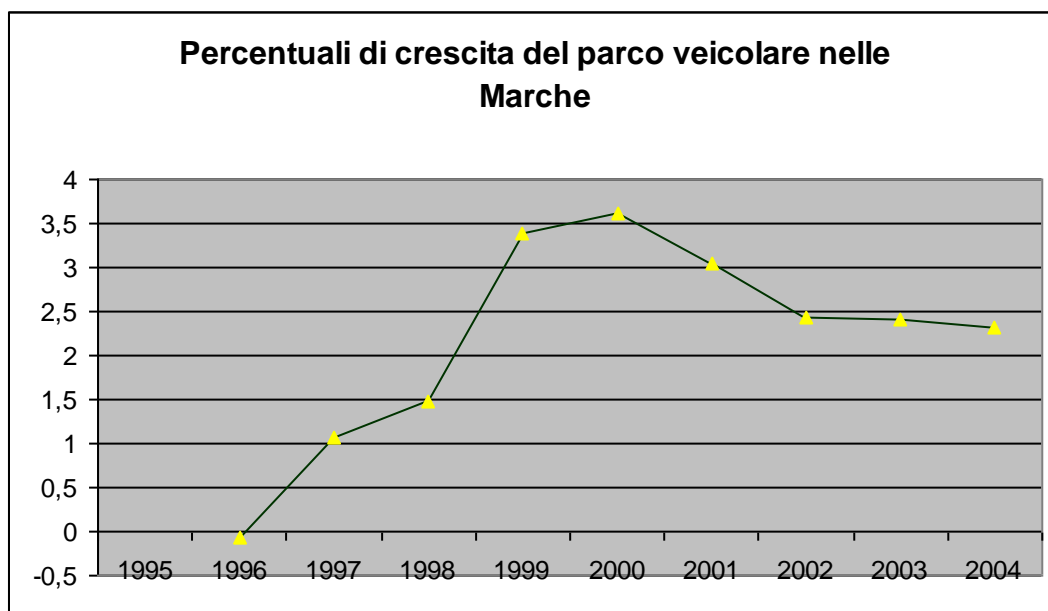
A tutt'oggi gli interventi sulla viabilità di interesse regionale sono programmati sulla base delle proposte delle Province, dello stato di avanzamento dei progetti, della rilevanza delle opere in confronto con la disponibilità di tranches finanziarie assegnate a ciascuna Provincia. 'E' evidente il limite di soggettività inserito in queste procedure, che potrà essere superato quando funzionerà a regime un sistema di monitoraggio della viabilità, capace di evidenziare le carenze strutturali della rete, confrontandole con l'incidentalità e con le necessità ed i cicli di manutenzione. A questo scopo, nell'ambito delle iniziative per la sicurezza stradale, è in fase di avvio un Centro di rilevamento e monitoraggio per la sicurezza stradale.

5.4 La sicurezza stradale

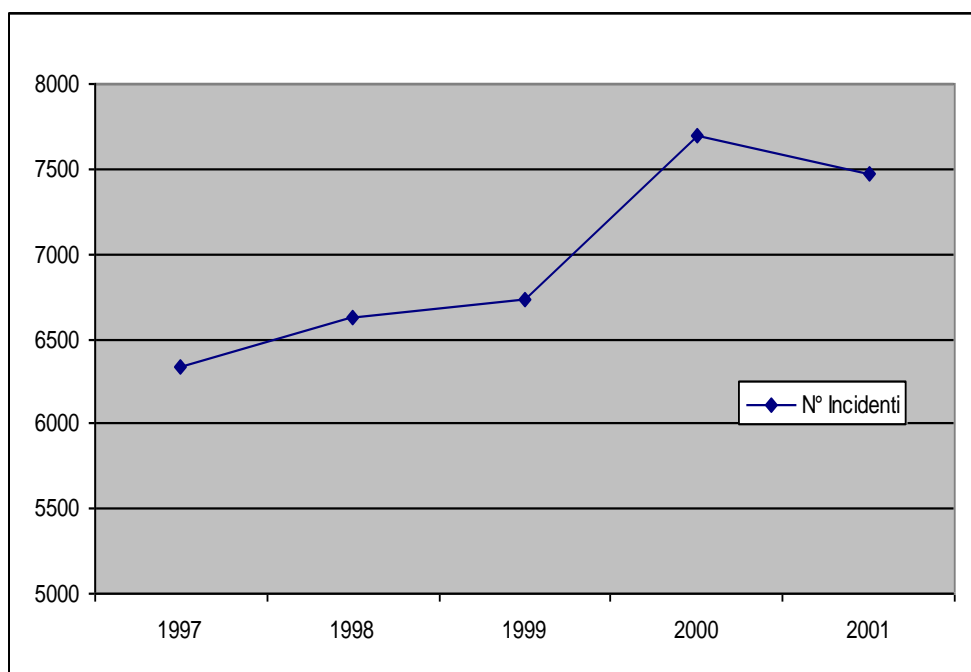
La Regione Marche detiene un parco veicolare che, in relazione alla popolazione residente, si attesta al di sopra della media nazionale, e presenta un valore del tasso di possesso di autovetture nella media italiana.



In termini percentuali la dimensione della crescita risulta più chiara e si evidenzia come il tasso annuale di incremento mantenuto dal 1995 al 1999 si sia ora invertito. La crescita è ancora in atto, ma con intensità più contenuta, intorno al 2,3 % rispetto al 3,6% del 2000.



Andamento del numero di incidenti nelle Marche tra il 1997 e il 2001



L'incidentalità ha seguito il medesimo percorso, crescente fino al 2000 e poi in in lieve riduzione, ma decisamente stabile nei primi anni 2000, ed in stretta analogia sono i risultati degli incidenti in termini di morti e feriti, anzi per questi ultimi appare una limitata tendenza a crescere, che andrà verificata sui dati più recenti.

Numero di incidenti nelle Marche nel periodo 2000-2004.

Province	2000	2001	2002	2003	2004
Ancona	2409	2313	2497	2301	2411
Ascoli Piceno	1746	1639	1498	1671	1813
Macerata	1369	1593	1558	1478	1390
Pesaro Urbino	2178	1921	2066	1913	1942
Marche	7702	7466	7619	7363	7556

Numero di morti nelle Marche nel periodo 2000-2004.

Province	2000	2001	2002	2003	2004
Ancona	62	68	66	66	67
Ascoli Piceno	49	44	45	41	36
Macerata	35	53	50	44	43
Pesaro Urbino	49	58	44	38	37
Marche	188	223	205	189	183

Numero di feriti nelle Marche nel periodo 2000-2004.

Province	2000	2001	2002	2003	2004
Ancona	3495	3488	3793	3408	3609
Ascoli Piceno	2442	2396	2227	2392	2586
Macerata	2047	2448	2334	2201	2131
Pesaro Urbino	2801	2645	2927	2597	2704
	1078	1097	1128	1059	1103
Marche	5	7	1	8	0

L'art. 32, della legge 17 maggio 1999, n. 144, al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali conformemente al Piano di sicurezza stradale (P.S.S.) 1997 – 2001 della Commissione europea, aveva previsto, a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, che attua gli indirizzi generali e le linee guida definiti e si sviluppa mediante programmi annuali approvati dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (Cipe).

La legge Finanziaria per l'anno 2000 (L. 488/99), prevedendo lo stanziamento per l'attuazione di due programmi annuali del P.N.S.S. , ha autorizzato gli Enti proprietari delle strade a contrarre mutui quindicennali con rimborso a carico dello Stato per finanziare gli interventi sulla sicurezza stradale. I Programmi si sono trascinati lentamente per le difficoltà procedurali messe in atto dagli organi dello Stato. Nell' agosto 2003, la Giunta ha approvato il bando rivolto a tutti i Comuni e le Province marchigiane anche in associazione con altri soggetti pubblici e privati, che individuava come linee di azione prioritarie quelle che:

- riducevano il numero delle vittime nelle situazioni di massimo rischio;
- tendevano a rafforzare la capacità di monitoraggio e di governo della sicurezza stradale da parte delle amministrazioni locali;
- avevano caratteri di completezza e condizioni di immediata fattibilità.

A seguito di tale bando la Regione Marche ha esaminato 78 progetti avvalendosi di una commissione tecnica di valutazione, che ne ha approvato 44 di cui 31, ammessi immediatamente a contributo, sono in via di realizzazione. Le risorse finanziarie rese disponibili dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la Regione Marche, pari a 5.808.885,00 euro, sono state ripartite fra diverse tipologie d'intervento riguardanti la mobilità locale urbana ed extraurbana.

Le proposte d'intervento hanno riguardato prevalentemente la costruzione di rotatorie, di percorsi ciclopeditoni protetti e la messa in sicurezza di specifici tratti stradali ad elevato rischio di incidentalità, mediante dispositivi elettronici di monitoraggio e controllo del traffico (pannelli a messaggio variabile, impianti semaforici cosiddetti "intelligenti"); sono stati predisposti alcuni progetti per la creazione di centri di monitoraggio ed elaborazione dei dati sugli incidenti stradali ed altri ancora sono finalizzati al potenziamento delle strutture di polizia municipale attraverso la dotazione di veicoli appositamente attrezzati per il controllo del traffico locale.

Il 2° Programma di attuazione del P.N.S.S., ha messo a disposizione della Regione Marche 6.853.365,00 euro che sono stati assegnati con lo stesso metodo seguito per il Programma precedente. La procedura concorsuale per la selezione dei progetti, avviata nel 2005 con l'approvazione del bando, a cui è seguito l'esame di 110 domande che la Commissione tecnica, composta dagli stessi esperti precedentemente citati, ha valutato, ammettendone in graduatoria 86. I fondi disponibili (senza considerare eventuali economie derivanti da rinunce d'intervento o rimodulazioni di costi) hanno consentito di co-finanziare 60 proposte progettuali, con caratteri analoghi a quelli del bando precedente.



La legge Finanziaria per il 2007 ha stabilito che il Ministero dei Trasporti provveda, entro giugno, all'aggiornamento del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale ed, inoltre, ha autorizzato la spesa di 159 milioni di euro, nel triennio 2007–2009, cosa che potrebbe consentire di avviare un'ulteriore fase di progettazione, ancora più mirata ed incisiva, in quanto i Comuni e le Province hanno ormai individuato questa modalità di intervento come la più significativa per risolvere le problematiche dei cosiddetti "punti neri" della viabilità ordinaria, quelli cioè più a rischio, ove si sviluppa un'incidentalità reiterata.

A questo scopo inoltre la Regione , dopo aver partecipato al secondo Bando nazionale nell'ambito dell'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, in partenariato con il Dipartimento di Idraulica Trasporti e Strade (DITS) dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", ha ottenuto l'approvazione ed attende il cofinanziamento per la costituzione di un Centro Regionale per la Sicurezza Stradale.

La Regione, con il progetto del Centro per la sicurezza si è posta l'obiettivo di dotarsi di uno strumento di analisi e controllo, idoneo ad evidenziare le carenze strutturali della rete viaria ed a far sì che si possa intervenire lì dove è necessario e prioritario, in maniera efficiente ed efficace.

La raccolta dei dati di incidentalità stradale è svolta dalla Polizia Stradale, dal Corpo dei Carabinieri, dalla Polizia Municipale e dalla Polizia Provinciale. Il trasferimento dei suddetti dati allo stato attuale prevede differenti passaggi. Il Centro avrà il compito di definire un modulo unico di rilievo degli incidenti stradali e di trasferirlo agli organi competenti. Inoltre, visto l'articolato processo di trasferimento dei dati, il Centro potrà richiedere agli organi competenti del rilievo dell'incidente stradale di trasferire i dati, oltre che ai rispettivi uffici comunali di statistica del capoluogo di Provincia, anche direttamente alla Regione. I dati raccolti dal centro saranno quindi resi accessibili alle Province e Comuni.

Nel frattempo la Regione ha finanziato, in accordo con le Province, la formazione del Catasto delle Strade Provinciali, con il rilievo delle caratteristiche geometriche e funzionali della rete stradale e l'acquisizione dei dati topografici, attraverso un veicolo informatizzato, dotato di GPS inerziali, scanner e videocamere digitali per l'acquisizione e la contemporanea georeferenziazione delle immagini.

Relativamente ai flussi di traffico veicolare, il Centro avvierà delle campagne di rilievi sulla viabilità in stretta collaborazione con le Province. Saranno definiti dei punti fissi sulla rete, tali da poter rilevare i flussi di traffico veicolare costantemente durante l'anno e individuare le variazioni stagionali dei flussi. Inoltre, saranno rilevati i flussi veicolari su alcuni punti *mobili* per un periodo limitato di tempo e riportati, tramite i coefficienti di stagionalità calcolati sui punti fissi, a valore medio

annuale (Traffico Medio Giornaliero Annuale). Saranno, quindi, effettuate stime sui volumi di traffico in qualsiasi giorno dell'anno.

La lettura informatizzata e continua dei flussi di traffico e dell'incidentalità, confrontata con le caratteristiche fisiche della rete e lo stato della sua manutenzione, permetteranno nei prossimi anni di intervenire in modo mirato e tecnicamente irreprensibile sulla viabilità, superando definitivamente un modello di programmazione degli interventi, qual è quello odierno, basato su decisioni "politiche" di intervento sulle criticità, negoziate tra Regione e Province.

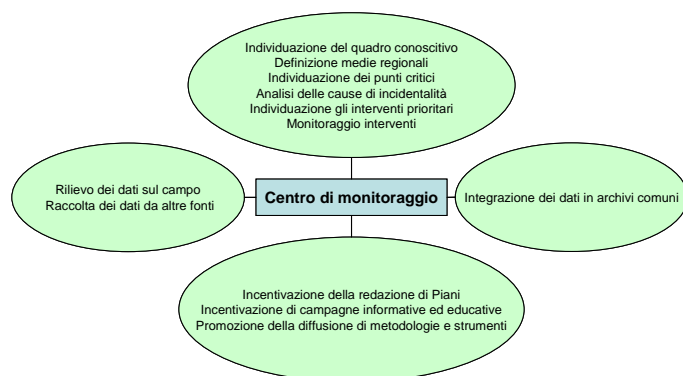


Diagramma dei principali flussi informativi

Attività del Centro per la sicurezza

Naturalmente l'attività del Centro regionale per la Sicurezza stradale non si concluderà con l'annualità del suo avvio, finanziata da Regione e Stato, ma dovrà essere alimentato, assieme ai Centri provinciali, attraverso una quota dei fondi destinati alle infrastrutture viabilistiche che la Giunta regionale metterà a disposizione delle Province per le strade di interesse regionale.

5.5 La rete ferroviaria

Occorre anzitutto prendere in esame alcune ipotesi di radicale modifica della rete delle Marche. Un'ipotesi di spostamento a monte della linea Adriatica, qualche anno fa fu ventilata da fonti ferroviarie e governative. Tale ipotesi conduceva alla completa delocalizzazione delle stazioni di Ancona e Falconara, e delle relative officine, per "valorizzarne" opportunamente le aree fino a 2 miliardi di euro e realizzare una linea interna da Chiaravalle alla Baraccola, per lo più in galleria, con una stazione all'Aspio, lontana dalla città, che di fatto avrebbe privato Ancona di un'efficiente opzione di trasporto pubblico a ridosso del centro (porto), senza portare alcun beneficio alla città medesima.

Ben più interessante è l'ipotesi della Provincia di Ancona, anch'essa datata (1998), che prevedeva l'arretramento della linea Adriatica nell'entroterra da Senigallia-Cesano all'Aspio, ma il mantenimento della litoranea con funzione metropolitana per 52 km, con una previsione di

trasformazione in 4 linee con ben 56 fermate, destinate a corrispondere in modo innovativo anche alle esigenze di mobilità urbana sostenibile.

Pur rispondendo a concezioni opposte circa l'importanza del trasporto ferroviario per ridurre l'uso dell'auto privata, entrambi i progetti partono da un'ipotesi di arretramento che non appare, allo stato attuale né in un prossimo futuro, opportuna e necessaria.

Non vi sono infatti richieste di tracce ferroviarie, né previsioni che possano indicare il prossimo raggiungimento del livello di saturazione sulla rete marchigiana, che renderebbe indispensabile per la stessa azienda ferroviaria tale intervento; risulta invece un'ampia disponibilità di tracce, che merita una forte iniziativa di utilizzo, in termini di servizi passeggeri e merci via treno.

D'altra parte un intervento radicalmente innovativo sulla rete ferroviaria delle Marche sarebbe troppo oneroso perché la Regione se ne possa far carico anche solo in misura parziale, mentre l'obiettivo dell'intermodalità e quello del parziale trasferimento modale dalla gomma agli altri vettori, impongono un forte ed immediato rilancio del vettore ferroviario, sia per il trasporto passeggeri, sia soprattutto per le merci, un avvio della "cura del ferro" che deve essere basata essenzialmente sul rafforzamento e sul pieno utilizzo della rete e delle potenzialità esistenti.

In breve gli obiettivi da perseguire nell'ambito del Piano sono i seguenti:

- 1) Potenziamento delle linee fondamentali:
 - Adeguamento gallerie sull'Adriatica;
 - Nodo di Falconara e smistamento a Jesi;
 - Raddoppio della Orte-Falconara.
- 2) Adeguamento della rete regionale e dei servizi:
 - Raccordo ferroviario del Porto, dell'Interporto e Scalo Marotti;
 - Iniziative gestionali per trasporto combinato;
 - Elettificazione della rete secondaria;
 - Stazioni ferroviarie impresenziate.
- 3) Potenziamento della rete e dei servizi a medio-lungo termine:
 - Metropolitana di superficie e nuove fermate;
 - Ripristino della linea Fano-Urbino;
 - Previsione di nuove linee ferroviarie.

5.5.1 Adeguamento gallerie sull'Adriatica

È in corso un intervento di adeguamento della sagoma interna per consentire il traffico intermodale sulle gallerie di Cattolica e Castellano:



- Galleria di Cattolica: la variante di 2,2 km e la seconda Galleria sono in corso di realizzazione. Hanno un costo previsto di circa 83,4 Meuro totalmente finanziato.
- Galleria del Castellano: RFI s.p.a. ha completato i lavori e riaperto al traffico la galleria.

5.5.2 Nodo di Falconara - By-pass raffineria API, raccordo linea Falconara-Orte con linea Adriatica, nuovo scalo di smistamento presso l'Interporto

Il progetto tende a migliorare la funzionalità e la sicurezza della linea Adriatica sia attraverso il raccordo diretto con la linea romana, 1,7 km in direzione nord, sia con lo spostamento del tratto che attraversa la raffineria dell'API per 4,4 km. Il progetto prevede, inoltre, lo spostamento dello scalo merci, attualmente localizzato ai margini dell'abitato di Falconara, in prossimità dell'Interporto di Jesi agevolando e velocizzando, in tal modo, tutte le operazioni connesse all'attività interportuale in particolare e di trasporto delle merci in generale.

L'opera è considerata strategica, rientra nella legge "obiettivo" ed inizialmente è stata approvata dal CIPE in linea tecnica, per carenza di risorse finanziarie. In seguito il costo complessivo 210 Meuro è stato interamente finanziato ed è stato inserito nell'aggiornamento del Contratto di Programma 2007-2011 tra Ministero e RFI. Il Progetto Definitivo in fase di approvazione prevede l'integrazione dello smistamento merci con il fascio binari dell'Interporto ed un costo di 240 Meuro, ma dovrà essere ridimensionato in funzione dell'importo già finanziato. Tuttavia l'Interporto sopprime a tale carenza, anticipando la realizzazione della stazione Interporto nella sua area, per poter dare avvio ai propri traffici nel più breve tempo possibile.

5.5.3 Raddoppio della linea ferroviaria Orte - Falconara - tratto marchigiano

- Tratta Foligno - Fabriano: il progetto preliminare di 54 km, è stato approvato dal CIPE solo in linea tecnica nel 2006. Costo complessivo 1918,5 Meuro. I progetti definitivi dovranno essere completati per stralci data l'entità finanziaria dell'opera, ma oltre il Contratto di Programma 2007-2011.
- Tratta Fabriano - P.M 228: l'affidamento dei lavori di realizzazione del raddoppio di 4,3 km, tramite appalto Integrato è avvenuto nel 2005. Il costo è di 91 Meuro. L'attivazione è avvenuta nel 2009.
- Tratta P.M. 228 (Albacina) – Castelplanio: poiché la procedura VIA si è conclusa, con parere interlocutorio negativo, il progetto del tratto di 21 km è stato aggiornato, ma è attualmente fermo presso il Ministero delle Infrastrutture . Costo complessivo 573 Meuro da finanziare oltre il 2011.
- Tratta Castelplanio – Montecarotto: l'intervento su un tratto di 6,2 km, dopo essere stato riprogettato e rifinanziato, è in corso di riappalto al costo di 103,5 meuro.



Poiché non è in grado di incidere finanziariamente sulle opere di potenziamento delle linee principali, di cui al punto 1, la Regione deve da un lato tendere a partecipare a tutte quelle iniziative che stimolano l'avvio di tali fondamentali opere, magari anche puntando alla realizzazione per stralci, come di recente proposto per il nodo di Falconara.

Dall'altro è importante destinare quote crescenti dei fondi per le infrastrutture alla rete ferroviaria, scegliendo opere di adeguamento della rete regionale, che sono alla portata delle risorse di cui si dispone e costituiscono scelte altrettanto strategiche per lo sviluppo regionale.

5.5.4 Raccordo ferroviario del Porto, dell'Interporto e Scalo Marotti

Il progetto del raccordo tra la nuova Darsena e la rete ferroviaria in prossimità della stazione di Ancona è stato approvato in Conferenza di servizi presso il Provveditorato delle Marche. L'opera, che dispone del cofinanziamento regionale per la realizzazione, è stata appaltata dall'Autorità Portuale per il tratto di propria competenza e lo sarà entro l'anno 2010 per la parte di competenza RFI, a seguito di un apposito Accordo di Programma con Regione e AP.

Lo stesso Accordo prevede la realizzazione allo Scalo Marotti, contiguo al Porto commerciale, di un nodo intermodale gestito dall'Autorità Portuale per dieci anni, che permetterà di caricare le merci scaricate dalle navi in container, casse mobili, trailer; direttamente su treni, e di inviarle con treni completi alle destinazioni finali o agli altri nodi intermodali, riducendo così tempi e costi oltretutto l'inquinamento derivante dal trasporto su gomma.

Così come ha già fatto cofinanziando l'allaccio della nuova darsena, per 2,5 Meuro e l'allaccio alla rete dell'Interporto, per 11 Meuro, la Regione si è impegnata al riutilizzo dello scalo Marotti, per il quale ha previsto nel P.O.R. Marche un'apposita posta finanziaria di 5,0 Meuro per la realizzazione di piazzali e di un fascio di binari destinati alla movimentazione delle merci attraverso la promozione del trasporto combinato ferro-nave, perché tale opera rientra perfettamente nella strategia dell'intermodalità merci.

Iniziative Gestionali per il Trasporto combinato

Progetto "Due mari" (Marco Polo 2)

Anzi in pieno accordo con le altre Regioni dell'Italia Centrale, la Regione Marche è impegnata nella organizzazione e presentazione di un progetto, nell'ambito del Programma Marco Polo II, per il collegamento dei 2 mari, che prevede il trasporto di casse mobili e container (e forse anche trailer), via nave da Spagna e Francia al porto di Civitavecchia, da Civitavecchia ad Ancona via treno, e dal porto Ancona per la Grecia e la Turchia di nuovo via mare; protagonisti dovranno essere gli Interporti, le Autorità portuali e naturalmente il vettore ferroviario (RFI o altro),) ed operatori logistici ed armatoriali.



Se questa ipotesi avrà lo sperato successo, si potrà replicare una soluzione di trasporto combinato con modalità ferro-gomma sull'altra direttrice del trasporto merci che raggiunge il porto di Ancona, quella verso il centro-europa, Olanda e Germania. Anche di questa direttrice si da conto nello studio di fattibilità per il trasporto combinato dal porto di Ancona, citato nella in allegato alla scheda sul Porto, indicandola anzi come la principale per flussi di merci. Non appena l'intervento sulla Galleria di Cattolica sarà completato, su tale tratta potranno essere avviati anche i TIR, caricati sui vagoni, liberando in parte il Porto e la città di Ancona da un traffico pesante letteralmente asfissiante (anche in termini di PM 10).

Legge Regionale sul Trasporto Merci Combinato

Considerando i seguenti fattori di emissione medi nazionali relativi ai mezzi pesanti diesel:

NO_x = 5,2 g/veic*km; CO₂ = 700 g/veic*km; PM₁₀ = 0,37 g/veic*km; SO_x = 0,13 g/veic*km; COVNM = 0,9 g/veic*km; CO = 1,8 g/veic*km; una seria riduzione del pesante inquinamento può derivare dal massimo possibile utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso i terminal in fase di realizzazione, resa possibile anche da un significativo intervento di sostegno al trasporto ferroviario merci ed in particolare al trasporto combinato.

Tale intervento può attuarsi tramite una apposita legge regionale per il trasporto merci intermodale, che premi gli operatori di logistica per ogni Unità di carico (UTI) trasferita dalla gomma al ferro, con una quota fissa in base al tipo di Unità (container, cassa mobile, peso merce) per ridurre i costi fissi del trasporto, ed una variabile legata alla percorrenza. Recenti esempi di analoghe legislazioni regionali (Friuli, Emilia-Romagna) possono costituire un utile confronto. Come pure va sottolineata la recentissima iniziativa delle Marche per organizzare il trasporto combinato strada-rotaia delle barbabietole da zucchero dalle campagne marchigiane all'Interporto e da qui via treno allo Zuccherificio del Molise, consentendo l'attuazione della campagna bieticola 2010 e riducendo al tempo stesso il peso economico del trasporto oltre i 90km. per i produttori e l'inquinamento prodotto dal trasporto pesante.

5.5.5 Elettificazione della rete secondaria

Quanto all'elettificazione delle tratte ferroviarie interne e al programma di riutilizzo delle stazioni impresenziate, tali interventi sulla rete secondaria corrispondono alle necessità del trasporto passeggeri piuttosto che merci, e all'esigenza di rendere il trasporto ferroviario realmente alternativo e conveniente rispetto all'utilizzo dell'automobile. Tuttavia la disponibilità di una rete elettrificata renderebbe anche il trasporto merci su dette linee, conveniente e più sostenibile sul piano ambientale, tanto da giustificare un investimento come quello di 11 Meuro per l'elettificazione della tratta S. Benedetto-Ascoli Piceno, che ha trovato spazio tra gli obiettivi



prioritari della Provincia di AP, insieme all'eliminazione dell'ultimo P.L. sull'Adriatica a S. Benedetto per 3,5 milioni di euro. A queste richieste la Regione ha corrisposto con la previsione di fondi Fas e RFI ha garantito un suo contributo soprattutto per la progettazione e l'appalto delle opere ferroviarie, garantendone l'avvio entro il 2011.

Viceversa appare tuttora fuori portata rispetto alle risorse disponibili entro il 2020 l'elettrificazione della linea Civitanova-Albacina, per la sua notevole estensione; mentre potrebbe essere auspicabile un intervento parziale fino a Macerata, legato al cosiddetto trasporto metropolitano.

5.5.6 Stazioni ferroviarie impresenziate

Circa gli interventi sulla rete esistente, è opportuno ricordare il programma messo a punto dalla Regione, che ha stipulato un apposito Protocollo di Intesa con le Ferrovie dello Stato, relativo alle Stazioni ferroviarie impresenziate. Sono le vere porte di accesso all'infrastruttura, che RFI e Trenitalia non possono più gestire con proprio personale stabile, quando il numero delle frequentazioni (saliti + discesi dai treni) giornalieri scende al di sotto dei 250 passeggeri. Nelle Marche sono ben 44 su un totale di 63 stazioni, e rappresentano un interessante patrimonio architettonico, oltretutto funzionale, della storia urbana della regione.

L'obiettivo è quello di restituire nuove funzioni a tali immobili, senza perdere quelle importanti di accesso all'infrastruttura, in modo da mantenerne il decoro e l'utilizzo pubblico, con la partecipazione di Comuni e Associazioni no-profit. A tale scopo la Regione ha contribuito con un cofinanziamento di 1 milione di euro, che ha permesso di attivare, nel corso del 2009, 17 progetti su altrettante stazioni impresenziate, i cui lavori sono in fase conclusiva.

Nonostante la finanza degli Enti Locali non sia in buone condizioni, è opportuno proseguire nel progetto di riutilizzo delle stazioni impresenziate, raccogliendo i progetti comunali di tutte le altre 27, per poter completare entro il 2013, con un ulteriore cofinanziamento di 1,5 Meuro, l'intero programma.

5.5.7 Metropolitana di superficie e nuove fermate

La verifica della fattibilità di proporre servizi di tipo metropolitano nelle 4 aree circostanti i capoluoghi di provincia, è stata affidata ad un apposito "Progetto pilota relativo alla fattibilità tecnico-giuridica del servizio di trasporto di massa su ferro per i seguenti ambiti territoriali: Urbino-Fano-Pesaro; Senigallia-Jesi-Ancona-Osimo; Civitanova-Macerata; Ascoli-S. Benedetto-Grottammare; Pergola-Fabriano-Castelraimondo"; già nell'ambito del programma Azioni Innovative ed esteso poi all'area montana interna servita da una linea praticamente azzerata a favore del trasporto su gomma. È stata verificata la possibilità di procedere con gradualità alla

trasformazione di alcune tratte ferroviarie di accesso alle aree urbane più popolate della regione, in tratte a servizio “metropolitano” integrato, con fermate ravvicinate, parcheggi di scambio e maggiori frequenze; per dotarle successivamente anche di vettori di nuovo tipo (treni-tram), a maggiore valenza ambientale, per gestire anche tratti urbani di completamento della rete nei capoluoghi di provincia.

Dopo aver svolto un'accurata indagine sulle stazioni esistenti su tali tratte, la Regione può impegnarsi a finanziare le principali sistemazioni di alcune nuove fermate, impegnandosi poi ad integrarle laddove possibile nei nodi del trasporto pubblico urbano, con una previsione finanziaria di 2,89 milioni di euro inserita nel POR 2007-2013 .

Tenuto conto che è in corso di completamento la rete di metropolitana di superficie di Ancona, che ha permesso già la realizzazione delle fermate di Torrette e Falconara Stadio, e consente di attuare quelle di Ancona Stadio, Camerano Aspio entro l'anno 2011 e di Falconara Aeroporto forse nel 2013, sono state individuate, con l'assenso di Comuni e Province, circa 4 nuove fermate sulle tratte Ascoli-Porto d'Ascoli (3), Civitanova-Macerata (1).

In una fase successiva, dopo il 2011 per il sistema anconetano e dopo il 2013 per le altre tratte, dovrà essere avviato il potenziamento dei servizi “metropolitani”, costituito da treni ogni 10'-20' minuti nelle ore di punta, che dovrà determinare un pieno utilizzo delle linee ed uno sviluppo di una qualità diversa della mobilità urbana, che potranno portare nel 2020 agli interventi più avanzati del treno-tram nelle città interessate dal Progetto Pilota.

Entro lo stesso orizzonte del 2020 può essere collocata un'ipotesi, da verificare sia in termini urbanistici sia trasportistici, di nuova localizzazione della stazione di Ancona all'incrocio delle linee Adriatica e Romana (progetto Bohigas) a Falconara. Tale collocazione infatti permetterebbe di sfruttare pienamente il “nodo” di Falconara per tutti i treni nazionali ed internazionali in direzione nord-sud ed est-ovest, garantendo ad Ancona collegamenti rapidi con tutte le stazioni AV/AC (Roma,Bologna,Venezia,etc.), grazie al sistema di metropolitana di superficie che già collegherebbe Ancona Cen.le con Ancona Nord-Falconara.

5.5.8 Ripristino della linea Fano-Urbino

Parzialmente diverso è il caso della linea Fano-Urbino, dismessa da Trenitalia da parecchi anni, posta in vendita dall'immobiliare Ferroviaria e richiesta dalla Regione in comodato per evitarne il frazionamento e quindi la definitiva perdita. Su tale linea uno studio di fattibilità condotto da SVIM su commessa della Regione e degli Enti Locali, ha negato la fattibilità economica sulla base di una logica cumulativa del costo del ripristino + il costo della gestione, ma tale fattibilità può essere raggiunta sul solo costo di gestione, a condizione che venga assunto l'onere di sostenere la spesa di ripristino a fondo perduto. Considerato che tale ipotesi non è sostenibile per la

Regione, perché richiederebbe non solo il rifacimento della banchina e del binario, ma anche la realizzazione di opere sostitutive per gli oltre 50 Passaggi a livello esistenti, si può coerentemente stabilire di salvaguardare il sedime, magari trasformato in pista ciclabile, per avere una futura possibilità di intervento. In ogni caso il tratto tra Fano e la sua area industriale può essere invece aggregato alla Fano-Pesaro, nell'ambito di una soluzione di tipo metropolitano.

Su quest'ultima però non può essere prioritario l'intervento, in quanto si rende necessario anzitutto realizzare un terzo binario tra Fano e Pesaro, destinato al solo traffico metropolitano, che rende necessario posporre l'intervento a dopo il 2020.

5.5.9 *Previsione di nuove linee ferroviarie*

A lungo termine, dopo il 2020, le Marche possono porsi l'ambizioso obiettivo di riconnettere le proprie linee ferroviarie interne tra loro e con la rete nazionale; ma il raggiungimento del complesso traguardo di un'efficace rete ferroviaria regionale, che implica, oltre alla riapertura della linea da Fano, la realizzazione di una bretella da Fermignano a Pergola e a sud, la costruzione della prosecuzione della linea Ascoli-S. Benedetto fino ad Antrodoco, non appare oggi alla portata delle disponibilità della Regione né delle Ferrovie, impegnate pesantemente sul versante dell'AV/AC.

Sarebbe comunque importante, ai fini di rendere fattibili tali interventi nel futuro, definire i tracciati in termini preliminari e stabilire fin d'ora, in accordo con Comuni e Province interessati, opportune fasce di rispetto lungo il presunto tracciato, atte a salvaguardarne l'utilizzazione.

Se l'azione regionale avrà successo, se RFI, che resterà proprietaria delle strutture, investirà la propria parte negli immobili esistenti e nell'impiantistica audio e video, destinata ad assistere i passeggeri in maniera completa, anche in assenza del personale ferroviario, se le prospettive del PRAI saranno confermate, questi interventi potrebbe essere un grande contributo a quella "cura del ferro", che da tempo il trasporto pubblico passeggeri, così come il trasporto merci, richiedono.

Per esprimere una strategia completa ed articolata sul trasporto ferroviario occorre certamente intervenire non solo sull'infrastruttura ferroviaria, ma anche sui servizi e sul materiale rotabile, fondamentali se riferiti alla mobilità dei passeggeri, ma la presente relazione ha il ben noto limite di occuparsi di esclusivamente di merci ed infrastrutture, e tale limite intende sostanzialmente rispettare, rinviando al Piano del Trasporto Pubblico Locale le scelte già ben presenti su tali aspetti.

6 LE INFRASTRUTTURE INTERMODALI PER IL TRASPORTO MERCI

Nel quadro del sistema della mobilità delle merci, insieme alle reti di collegamento stradale e ferroviario assumono importanza anche le infrastrutture per il trasporto merci intermodale di cui è dotata la Regione.

La forte crescita dei traffici degli ultimi anni prima della crisi, ha evidenziato la consistente criticità del sistema trasportistico italiano ed europeo, sia per ciò che riguarda le reti integrate di infrastrutture lineari (viabilistiche e ferroviarie) che i nodi di scambio (aeroporti, porti, interporti ecc.). Gli obiettivi da perseguire nel settore infrastrutturale non hanno trovato tutti i necessari sostegni finanziari, specie per quanto attiene il potenziamento e la qualificazione dei nodi intermodali.

6.1 Riassetto della portualità nelle strategie europee

I 29 progetti inseriti nella “quick start ” trasmessa dalla Commissione al Consiglio della Comunità Europea hanno rappresentato il quadro di riferimento strutturale nel quale sono stati definiti gli interventi volti, da un lato, a favorire gli investimenti (iniziativa europea per la crescita) e dall'altro a porre le basi per infrastrutturare la “nuova Europa” sotto il profilo delle reti di comunicazione.

In questa logica di politica europea, i progetti prioritari riferiti alle reti transeuropee di trasporto, aggiornati sulla base delle successive revisioni delle TEN, e costituenti parti significative dei grandi corridoi internazionali, consentiranno di migliorare le relazioni delle diverse realtà produttive ed economiche europee di maggiore rilevanza con i bacini portuali di livello internazionale, intesi come “porte” di accesso alla nuova realtà economica e sociale.

In particolare, i progetti/corridoi:

- n°1 : asse ferroviario Berlin-Verona / Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
- n°6 : asse ferroviario Lyon-Trieste / Koper-Ljubljana-Budapest-frontiera ucraina
- n°21 : autostrade del mare (Europa occidentale)
- n°24 : asse ferroviario Lyon / Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam / Antwerpen
- n°29 : asse ferroviario del corridoio intermodale Ionio / Adriatico (Grecia)

interessano anche il nostro Paese e meritano quindi di essere considerati come quadro di riferimento strutturale delle proposte progettuali italiane che dovranno essere sviluppate con la necessaria urgenza.

I collegamenti infrastrutturali dei porti devono quindi essere messi in relazione:

- con le esigenze di interconnessione con i corridoi europei;



- con le esigenze complessive di maggiori traffici provenienti dai paesi che si affacciano, da una parte sui mari del Nord e dall'altra sul Mediterraneo;
- con la necessità di tenere conto che le quantità rilevanti di merci e passeggeri che si riversano sulle reti transeuropee (sotto questo profilo i porti svolgono una funzione prioritaria) hanno, nei porti stessi, limitazioni di non secondaria importanza, che vanno viste in un'ottica complessiva di fluidificazione del transito delle merci e dei passeggeri.

Sulla base di tali considerazioni generali che verranno approfondite successivamente, i due porti di Genova e di Trieste, rappresentando geograficamente importanti terminali del percorso delle merci che si svolge nel Mediterraneo e porte di accesso al nord Europa, costituiscono i nodi di un sistema portuale nazionale dove le realtà regionali nella loro diversità possono dar luogo ad iniziative concorrenziali e complementari, per incrementare i traffici o per diversificarne le forme.

Alcuni tra i porti che si affacciano sul Tirreno e sull'Adriatico, per le loro potenzialità e per la capacità di fare sistema, debbono assumere, rispetto a tali terminali, una posizione non solo complementare, ma in grado di superare gli attuali limiti oggettivi ed offrire servizi efficienti anche in termini di ricadute sul territorio e a condizione che vengano adeguatamente potenziati al loro interno e funzionalmente connessi alla rete europea.

La definizione di uno scenario di crescita dello spazio euro-mediterraneo, nonostante la crisi in atto, non può non poggiare su tali presupposti per uno sviluppo equilibrato del sistema dei trasporti.

Tali interventi devono essere considerati elementi significativi per una effettiva integrazione complessiva dei Paesi e delle aree dell'Unione Europea.

Occorre pertanto indirizzare gli investimenti affinché l'intero sistema delle infrastrutture di collegamento e di interscambio dei porti dell'Italia centro-meridionale ed insulare raggiunga il livello qualitativo delle regioni europee più avanzate, completando così l'offerta dei sistemi portuali dell'alto Tirreno e dell'alto Adriatico .

Nel comparto della logistica e del trasporto merci, non può essere trascurato l'obiettivo di una politica europea tendente all'innalzamento degli standard di servizio delle regioni mediterranee ed insulari in modo da incidere in maniera determinante su uno degli aspetti chiave della competitività del sistema produttivo nel suo insieme.

Il cabotaggio marittimo (SSS - Short Sea Shipping), in particolare, rappresenta un anello insostituibile della catena logistica, in particolare lungo l'asse Nord - Sud dell'area mediterranea.

Più specificatamente, la modalità di trasporto ro-ro ha mostrato un buon trend di crescita ed ha conquistato crescenti quote di mercato; il miglioramento delle caratteristiche dei trasporti marittimi (in termini di velocità, comfort e sicurezza di viaggio) con la conseguente riduzione del costo; il crescente interesse degli operatori nazionali ed esteri per il trasporto combinato multimodale; le

politiche nazionali di riequilibrio modale dei trasporti (oggi fortemente sbilanciati a favore del tutto strada) sono i fattori principali che hanno portato in primo piano la necessità di potenziare il sistema portuale italiano.

L'apporto che può dare il cabotaggio al perseguimento di alcuni obiettivi di carattere generale della politica nazionale ed internazionale, con specifico riguardo allo spazio euro-mediterraneo (riequilibrio della ripartizione modale del traffico merci, decongestionamento della rete viaria, riduzione dei consumi energetici e dell'impatto ambientale, utilizzazione delle tecniche intermodali) pone con forza il rilancio della portualità italiana, articolata su vari livelli.

Dalle considerazioni sopra esposte, emerge come la disponibilità dei porti italiani con un maggiore numero di collegamenti e di servizi possa consentire al mondo produttivo e alle imprese dell'intero Paese di partecipare in termini competitivi della moderna economia, spingendo il loro raggio d'azione sul numero più ampio possibile di mercati. Tutto ciò si traduce in un recupero di centralità dei porti italiani rispetto a quelli del nord Europa, passando da un livello regionale ad un livello europeo.

Il sistema portuale italiano, ed in particolare quello Adriatico, grazie alla recuperata centralità del Mediterraneo nello "scacchiere" dei traffici intercontinentali, deve consolidare il ruolo di "porta Sud" dell'Europa per i flussi commerciali con il Medio e l'Estremo Oriente e con le Americhe.

Ciò richiede non solo l'adeguamento degli hub portuali mediterranei, capaci di ricevere le grandi navi e di dare servizi logistici e di spedizione delle merci verso il resto d'Europa, ma può allargare l'offerta a realtà portuali che hanno finora svolto solo ruoli di feederaggio, purché siano in grado di mettere a disposizione adeguati spazi retroportuali e garantire efficienti connessioni intermodali.

Inoltre, l'attivazione di un nuovo partenariato fra l'UE ed i paesi terzi del Mediterraneo, comporta la creazione della zona di libero scambio (ZLS) dal 2010, in modo da eliminare un ostacolo significativo agli scambi euro-mediterranei.

Uno studio condotto dall'Institut de la Méditerranée, prendendo le mosse da una ricerca sotto l'egida delle Nazioni Unite, con particolare riguardo ai traffici marittimi, ha fatto emergere che la ZLS si potrebbe tradurre in un supplemento di crescita del traffico globale di oltre il 16% rispetto all'andamento tendenziale, con valori variabili fra l'1% e lo 0,8% per la riva nord-mediterranea composta da Spagna, Francia e Italia, e il 20,8% della riva sud.

Alla luce di quanto avverrà dopo il 2010, nella generale questione dei trasporti del Mediterraneo, due aspetti emergono: il primo riguarda il ruolo assolutamente centrale che in questo settore potrebbe svolgere l'Italia che, grazie alla sua posizione geografica, alla sua estensione costiera e ad una elevata dotazione di porti, può proporsi come punta avanzata del continente nel sistema delle relazioni euromediterranee; il secondo aspetto, strettamente correlato al primo, si riferisce alla attenzione che l'Italia sta ponendo allo sviluppo del sistema logistico,

infrastrutturale e della portualità, per la definizione di un sistema articolato del trasporto merci basato sulla intermodalità e sulla diversificazione dell'offerta.

Lo Short Sea Shipping, concepito come parte di un più ampio sistema intermodale fortemente integrato, potrebbe contribuire ad attenuare i gravi problemi della congestione e dell'inquinamento causati dal trasporto stradale, determinando un'autentica svolta nell'organizzazione del trasporto nell'area mediterranea, che appare un campo di intervento di rilevanza strategica sia per quanto attiene al miglioramento dell'accessibilità sia per quanto attiene alla convertibilità dei flussi di traffico interessati.

Nell'individuazione dei porti da coinvolgere nel progetto e per la valenza strategica di un forte potenziamento dei servizi di short sea shipping, appare evidente il ruolo strategico dei singoli sistemi portuali regionali dell'Italia.

Vanno infine, sottolineati gli impegni che i Governi regionali a vario titolo e con diverse modalità stanno già assumendo nel settore della logistica e del trasporto delle merci. Tali iniziative meriterebbero di essere inquadrare in una logica di sistema complessivo, in modo da corrispondere sia alle aspettative della nuova Europa sia alle inderogabili esigenze delle singole realtà regionali.

6.2 Autostrade del Mare ed Autostrade Viaggianti

Per raggiungere l'obiettivo di ridurre la circolazione dei mezzi pesanti su gomma, l'Unione Europea ha deciso di favorire la realizzazione delle cosiddette Autostrade del Mare e delle Autostrade viaggianti (di gran lunga meno significative) che dovrebbero servire a spostare tratti parziali del tragitto delle merci dal trasporto su gomma sui traghetti e sui treni.

Nel 2006 si prevedeva che nel corso degli anni successivi la domanda di trasporto merci avrebbe registrato tassi di crescita molto alti, tali da giustificare la realizzazione di investimenti importanti, sia in termini infrastrutturali che relativi al miglioramento della qualità dei servizi offerti alla merce, in tutti i porti che sarebbero stati in varia misura coinvolti in tale progetto.

E' quindi evidente che occorre operare una radicale trasformazione organizzativa e fisica del sistema della portualità nazionale in grado di svolgere tale nuova funzione.

Le condizioni indispensabili per addivenire ad una classificazione dei porti italiani, che potrebbero svolgere anche la funzione di "caselli" delle autostrade del mare, dovrebbero essere:

- diretta connessione con uno o più caselli autostradali;
- funzionale collegamento con uno o più parchi ferroviari dimensionalmente idonei;
- adeguati spazi di banchina ed attrezzature idonee per il rapido trasbordo sui mezzi;
- collegamenti diretti con porti mediterranei, comunitari e non.

Sulla base di tali indirizzi, ciascuna Regione sarà chiamata a proporre le proprie realtà portuali meritevoli di assumere tale nuova funzione, al Ministero delle Infrastrutture, che provvederà quindi alla loro classificazione di intesa con le Regioni.



Da sottolineare che la completa potenzialità dello scalo Dorico, rispetto a tutte queste condizioni, appare evidente nella attuazione delle previsioni del Piano di sviluppo del Porto, ma ogni potenziale opportunità sarà completamente vanificata, se non si portano a termine con la necessaria urgenza sia il completamento della nuova Darsena, sia l'allaccio alla rete ferroviaria (in fase di appalto da parte dell'A.P.), sia l'uscita stradale dal Porto verso la grande viabilità e in particolare l'A14 (in fase di Variante al Progetto preliminare da parte dell'Anas).

Resta in ogni caso scarsa l'iniziativa armatoriale per nuovi collegamenti su Ancona, che dovrebbe trovare opportunità di avvio attraverso incentivazioni simili a quelle previste per gli autotrasportatori con il recente ecobonus, per potere efficacemente sviluppare modalità concorrenziali.

6.3 Strumenti economico-finanziari

La realizzazione e la gestione dei necessari adeguamenti infrastrutturali connessi ai nuovi ruoli assunti dai porti a valenza continentale e dalle autostrade del mare, non può prescindere dalla individuazione di strumenti finanziari idonei, anche attraverso la costituzione di società a capitale pubblico e privato.

Per attivare con la dovuta urgenza il coinvolgimento del necessario capitale privato, la componente pubblica deve costituire un consistente budget economico in grado di finanziare autonomamente almeno le relative nuove opere di difesa.

E' altrettanto urgente e significativo, per raggiungere gli obiettivi indicati, completare il programma pubblico degli allacci infrastrutturali, stradali e ferroviari, dei Porti individuati, consentendo così alla crescita dei traffici di corrispondere al potenziamento dell'offerta, senza determinare eccessivi squilibri nell'assetto delle città che ospitano le strutture portuali.

Dopo il decennio dei miracoli i porti italiani hanno rallentato la corsa, mentre le dinamiche dei traffici marittimi internazionali si sono mantenute elevate almeno fino al 2007. Si sono affacciati nuovi Paesi oltre alla Cina, Corea, Malesia, Emirati, ed anche in Europa nuove aree di sviluppo ad est hanno introdotto nuovi porti come Costanza in Romania e Ambarli in Turchia.

Certo l'entità del traffico container mondiale, prevista a fine 2009 ad oltre il 10% di riduzione, dovrà attendere il 2012 o forse il 2013 per riportarsi ai livelli raggiunti nel 2008, perché i grandi operatori mondiali hanno sospeso servizi, ridotto l'offerta di navi più grandi e la velocità di crociera. Si sono ridotti o rimandati gli investimenti nella cantieristica, ed anche il nostro Paese ne risente negativamente.

Anche nei traffici mediterranei abbiamo perso la leadership a favore degli scali iberici, in particolare Barcellona e Valencia, e, per il traffico container, Algesiras. I porti spagnoli sono cresciuti a partire dal 2000 ed hanno scavalcato la portualità italiana nel Mediterraneo;

mantenendo la crescita anche dopo l'affacciarsi della crisi (Valencia). Invece anche i nostri porti più dinamici, dopo una apparente ripresa nel 2007, hanno risentito in maniera più forte della crisi.

Tra i porti italiani nel traffico container si è assistito ad un ridimensionamento dei porti più grandi e ad una tenuta degli scali intermedi con un particolare rafforzamento di quelli adriatici.

La sofferenza in atto oggi nella portualità italiana è dovuta all'effetto congiunto della crisi economica del paese ed alla caduta degli investimenti infrastrutturali e sul sistema del trasporto marittimo. Su questo ha pesato la mancanza di politiche adeguate da parte del Governo

Il superamento del blocco delle risorse già destinate alle Autorità Portuali per investimenti infrastrutturali non ha purtroppo ancora mostrato i suoi effetti positivi. Il cosiddetto eco-bonus, che premia lo spostamento su linee di cabotaggio dei carichi terrestri, mostra la volontà di modificare la linea assenteista prevalsa in questo settore negli ultimi anni (già comunque dichiarata nel Patto per la Logistica) e l'allargamento alle rotte adriatiche lo conferma, ma non basta a spingere verso l'intermodalità un sistema ancorato sul tutto-strada, mentre nel resto d'Europa porti, ferrovie e sistema logistico sono al centro di massicci piani di investimenti pubblici.

Le criticità più ricorrenti della situazione descritta riguardano:

- la insufficienza delle aree operative a servizio delle banchine;
- la mancanza di aree custodite per la sosta dei camion e dei semirimorchi;
- la carenza dei collegamenti dei porti con la grande viabilità ferroviaria e stradale;
- la commistione dei traffici nazionali con quelli internazionali che trovano ostacoli nel transito alle barriere doganali.

6.4 Le regioni e il federalismo fiscale nei porti

Per corrispondere in termini concreti alle aspettative europee di riassetto complessivo del sistema dei trasporti delle merci dell'Europa allargata ad est, le Regioni non possono limitarsi a svolgere il ruolo passivo loro attribuito dalla legge n. 84/94.

Pertanto risulta del tutto insufficiente il tentativo di risolvere il problema di riparto delle competenze fra Stato e Regioni, per i porti commerciali, con una nuova classificazione dei porti, come quella tentata a fine 2005 con un decreto legislativo, che tra l'altro escludeva incomprensibilmente alcuni porti adriatici, tra cui Ancona, dal ruolo dei porti nazionali.

Le Regioni, opportunamente coordinate per aree geograficamente significative, dovranno costituire l'elemento propulsivo fondamentale delle nuove realtà portuali, quali Enti istituzionalmente rappresentanti le Comunità localmente interessate dal nuovo processo riorganizzativo in campo infrastrutturale, logistico e trasportistico.

In termini operativi, il miglioramento del sistema della portualità italiano deve individuare nelle Regioni il soggetto pubblico che istituzionalmente e territorialmente rappresenta il punto di riferimento di tale processo: le Regioni, infatti, avendo già oggi fra i loro compiti istituzionali



competenze pianificatorie, programmatiche e di indirizzo, territorialmente estese, rappresentano la realtà amministrativa meglio strutturata e meglio corrispondente a tale scopo.

Il sistema portuale nazionale, suddiviso in Sistemi portuali regionali, rappresenterebbe quindi la ripartizione più razionale e maggiormente idonea a corrispondere alle esigenze di coordinamento sopraccennate.

Se quindi si accetta il principio che porti che servono lo stesso territorio o che fanno parte della stessa rete trasportistica, come detto sopra, costituiscano un Sistema portuale, allora appare altrettanto evidente come porti di uguale o diversa importanza, che facciano parte di uno stesso sistema territoriale, possano dare anche luogo ad iniziative concorrenziali, allo scopo di incrementare i propri traffici.

Tale competizione può avvenire positivamente solo se sussiste in termini di efficienza e di qualità del servizio offerto. Ne deriva che non solo la ricchezza “generata” dai porti, ma anche i proventi fiscali, dovrebbero restare in gran parte dove sono prodotti.

Pertanto, dal punto di vista dell'autonomia finanziaria dei porti, occorre che quota parte significativa dei diritti delle varie imposte portuali, che a vario titolo gravano sulle merci che vengono movimentate nelle singole realtà portuali, sia attribuita alle Regioni in cui gli stessi operano, per concorrere alla definizione di un unico bilancio cui riferirsi per programmare lo sviluppo del territorio interessato, tenuto conto che alcune scelte, necessarie per rendere competitivo un porto, dovrebbero essere compensate da altre rivolte a mitigarne i possibili effetti negativi.

Ciò in ragione anche del fatto che le realtà portuali straniere (ad es. il porto di Rotterdam e Valencia) maggiormente competitive sul mercato godono già oggi di una notevole autonomia finanziaria: pertanto la determinazione di detta quota parte dei diritti portuali, deve essere stabilita in analogia a quanto avviene nelle altre realtà portuali straniere, con cui siamo chiamati a competere.

In tale ottica, le Autorità portuali assolverebbero al ruolo di attuatori delle scelte strategiche assunte dalle Regioni, d'intesa con lo Stato, attraverso i finanziamenti dalle stesse loro attribuiti o a vario titolo acquisiti.

6.5 Linee di indirizzo del sistema portuale italiano

Per rendere pienamente operativo il processo di riassetto complessivo del sistema infrastrutturale portuale italiano, nella logica europea sopra delineata, occorre quindi :

- promuovere le iniziative opportune per rendere competitivi a livello internazionale gli hub portuali nazionali anche attraverso l'individuazione di nuove rotte di traffico, nonché i porti che potranno svolgere la funzione di “caselli” delle Autostrade del mare;
- progettare gli interventi necessari per ottimizzare le sinergie tra dette realtà portuali e le basi logistiche, gli interporti e le reti infrastrutturali ad esse strettamente correlate;



- selezionare le proposte operative pubblico/private meglio corrispondenti agli obiettivi strategici sopra richiamati;

In una logica europea il riassetto del sistema infrastrutturale italiano deve quindi tenere di conto degli interventi necessari per ottimizzare le sinergie tra i porti, senza dimenticare la presenza e il ruolo degli interporti, che possono supportare le attività di servizio al trasporto merci connesse ai porti stessi.

In questa ottica non più di livello regionale ma di sinergia interregionale, occorre muoversi nei confronti della Comunità Europea presentando tale ipotesi come soluzione ottimale e di lungo respiro, degna di attenzione e di sostegno finanziario.

6.6 Lo scenario della portualità Adriatico – Ionica

In rapporto al Corridoio intermodale Ionico – Adriatico ed in particolare per il collegamento ferroviario, va riconosciuto il valore strategico dei principali Porti adriatici per le relazioni, oltreché con la Grecia ed il Medio Oriente, soprattutto con i Paesi balcanici, specie in funzione di una loro prossima integrazione nell'Unione Europea (dopo il 2010); ciò riguarda soprattutto la portualità medio-adriatica con Ancona e Ravenna, e il sistema portuale Pugliese, con le loro relative specializzazioni.

Questa speciale condizione, che rappresenta un'opportunità per l'intero paese, va sfruttata pienamente fin d'ora per favorire uno sviluppo diverso, meno basato sul trasporto stradale e più legato ai collegamenti via mare e al completamento della rete ferroviaria, su entrambi i fronti dell'Adriatico e dello Ionio.

Il sistema dei principali porti adriatico - ionici, che ha dimostrato in questi ultimi anni una forte dinamica di sviluppo dei traffici ed una notevole capacità di specializzazione funzionale, deve essere valorizzato attraverso il potenziamento delle rotte nel bacino adriatico e la ristrutturazione dei bacini portuali.

I confronti dei dati più recenti, resi disponibili dall'elaborazione dell'ISTAO tra i porti dell'intero bacino, permettono di cogliere bene l'andamento relativo di ciascuno scalo.

Il traffico sia di merci, che di container, è risultato fortemente concentrato nei porti dell'alto Adriatico (Trieste, Venezia e Ravenna) e, a sud, in quello di Taranto. Per i primi ha giocato la posizione strategica per l'import - export del Nord Est italiano e del centro Europa. Taranto, invece, oltre ad essere divenuto uno dei principali porti italiani di transhipment per il traffico contenitori, è anche il secondo porto del bacino Adriatico-Ionio per la movimentazione di rinfuse secche.

Il porto di Ancona, nella "classifica" della movimentazione merci nel bacino Adriatico-Ionio, si è posto in una posizione intermedia, ma, a differenza degli altri porti che hanno incrementato rispetto agli anni precedenti, lo scalo anconetano ha registrato un progressivo calo per quanto concerne le rinfuse secche, mentre per i containers mostra un aumento vicino al 20% (nel quale tra l'altro si

sommano gli invii via ferrovia da Gioia Tauro, ma è intermodalità anche questa!). Si paventa dunque una tendenza alla marginalizzazione del centro-italia, dove comunque resta decisamente più alto il peso di Ravenna.

Anche i dati più recenti fanno temere una situazione di ristagno, anche se alle ombre si alternano le luci relative alla crescita del traffico traghettistico, in particolare con la Grecia, nonostante il forte sviluppo concorrenziale di Bari, mentre per quello crocieristico, avviato con la stagione estiva 2005 con grandi speranze, si attende un rilancio.

Il porto di Ancona con quasi 1 milione e mezzo di transiti nel traffico traghetti è tra i porti leader in Adriatico per il trasporto internazionale passeggeri, mentre nel traffico tir e trailer è stato superato anche da Trieste. Il traffico traghetti riguarda principalmente i collegamenti con la Grecia, sia per la domanda turistica dei mesi estivi, che per l'import-export dalla Grecia verso il resto dell'Unione Europea. Da sottolineare che il 40% di questa attività transita per il porto di Ancona.

Nella definizione del sistema portuale previsto dallo Studio di Fattibilità del Corridoio Adriatico era stato specificato, in funzione di diverse tipologie di traffico, un quadro della portualità adriatica che individuava alcune di queste funzioni:

- Taranto, quale porto con valenza di hub per il transhipment;
- Trieste, Monfalcone, Venezia-Marghera, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi, quali porti di valenza internazionale europea e nazionale;
- Chioggia quale porto marittimo e fluvio-marittimo;
- Vasto-Ortona, Termoli e Manfredonia, quali Porti di interesse nazionale.

Questo scenario è in linea con la specializzazione in atto di vettori marittimi e terminali portuali, rispetto alla quale è stato verificato il potenziale ruolo di ciascuno dei porti del sistema di Corridoio, con riferimento alle funzioni di: transhipment di contenitori, traffico feeder in Alto Adriatico, traffico diretto di contenitori in Alto Adriatico, traffico locale in Medio Adriatico, traffico trans-adriatico a breve distanza, cabotaggio.

Indubbiamente il rischio di marginalizzazione dell'area medio-adriatica può essere letto in questi dati, nella scelta di esclusione dalle TEN-T e nello sviluppo dei porti nord-adriatici (italiani, sloveni e croati) nella prospettiva del Corridoio V e delle AdM; mentre per i porti del Sistema pugliese, l'hub di Taranto ed il ruolo di terminali del Corridoio VIII li metterebbero al riparo da tale rischio. Visto che Ravenna tenta di agganciare il proprio ruolo al nord Adriatico, inserendosi nell'accordo tra i porti e le regioni di quell'area (Napa), Ancona può mantenere una propria funzione strategica internazionale per le merci puntando per la fase di ripresa dopo il 2012-2013, su tre fattori di sviluppo del traffico di cabotaggio internazionale ed intereuropeo (AdM):

1. Il rapporto con i porti croati e la prospettiva legata alla bretella c) del Corridoio V Ploce-Budapest, (abbandonata forse troppo presto...);

2. Il rapporto con il porto di Bar in Montenegro ed il futuro corridoio ferroviario Bar-Belgrado, che richiede uno sforzo per il riconoscimento internazionale;

3. Il rapporto privilegiato con la Grecia e le opportunità del Mediterraneo orientale (Turchia, Egitto, Mar Nero, etc.).

Su ciascuno di questi punti occorrerebbe svolgere le opportune iniziative interne (verso l'Europa) ed esterne (verso i Paesi di riferimento), ma non risultano abbastanza presenti purtroppo tra le priorità delle agende parlamentari, regionali o camerali di questa regione.

Vi è poi un quarto elemento che potrebbe non solo scongiurare ogni rischio di marginalità ma determinare una revisione della strategia delineata finora, ed è l'individuazione della Piattaforma logistica costituita da Porto, Interporto ed Aeroporto. In particolare il collegamento ferroviario e stradale dei tre nodi che costituiscono la piattaforma regionale consente, concretamente, di sviluppare sinergie ed iniziative congiunte, determinano le condizioni di operare non solo a livello regionale o nazionale ma anche con mercati esteri che interagire non soltanto con la rete trasportistica regionale ma anche nazionale ed internazionale. A riguardo sono in corso importanti iniziative con Cina e Russia che vedono la piattaforma marchigiana, nel suo complesso, come un possibile punto di riferimento per lo scambio delle merci dai propri poli industriali e logistici.

7 NODI INFRASTRUTTURALI REGIONALI

Accanto alle infrastrutture a rete vanno dunque prese in considerazione le infrastrutture puntuali quali il **Porto di Ancona**, l'**Aeroporto "R.Sanzio" di Ancona-Falconara**, l'**Interporto di Jesi**, gli **Autoporti** e le **Piattaforme Logistiche**, non tanto come singole attrezzature, quanto piuttosto per le sinergie di sistema che possono determinare tra loro.

Interporto, Aeroporto e Porto di Ancona possono essere complessivamente intesi come la Piattaforma intermodale di riferimento delle Marche ed anche del Medio Adriatico. Per questi nodi, accanto al problema di un rapido completamento delle opere sulla base dei progetti già approvati, si pone quello di uno stretto collegamento con le grandi infrastrutture stradali e ferroviarie in modo da completare e rendere operativo il sistema a rete di una regione, che non solo deve rispondere alle esigenze di trasporto che hanno origine e destinazione nella stessa, ma che si pone come tramite di una ampia serie di traffici di attraversamento e potrebbe puntare ad un ruolo ben più significativo, sfruttando al meglio il suo posizionamento nel contesto nazionale ed internazionale.

Il nodo intermodale di Ancona, come sopra individuato, è anche interessato ad un progetto di infomobilità, per la quale l'Interporto è impegnato assieme all'Associazione dei principali Interporti italiani (Uirnet). Inoltre la Regione, nell'ambito dei progetti INTERREG I-Log e Galileo-net, ha elaborato e testato un progetto di portale, Recast, dedicato ai maggiori distretti produttivi marchigiani, con il quale la rete Uirnet potrà utilmente interfacciarsi.

L'obiettivo è quello di realizzare una rete efficiente fra tutte le principali piattaforme logistiche della regione con un sistema software intercomunicabile a disposizione di tutti gli operatori interessati, un sistema che può avere, data la tipica configurazione della struttura produttiva marchigiana, un particolare ruolo nella incentivazione dell'operatività intermodale di trasporto, volta ad attenuare il peso preponderante del tutto-strada.

Accanto al nodo intermodale di Ancona, nei documenti programmatici della Regione Marche sono stati previsti altri nodi minori che, anche se individuati inizialmente come Autoporti dal Piano dei Trasporti '94, oggi possono essere riorganizzati come possibili piattaforme logistiche per la movimentazione delle merci sulle medie-lunghe distanze a disposizione di alcuni distretti industriali.

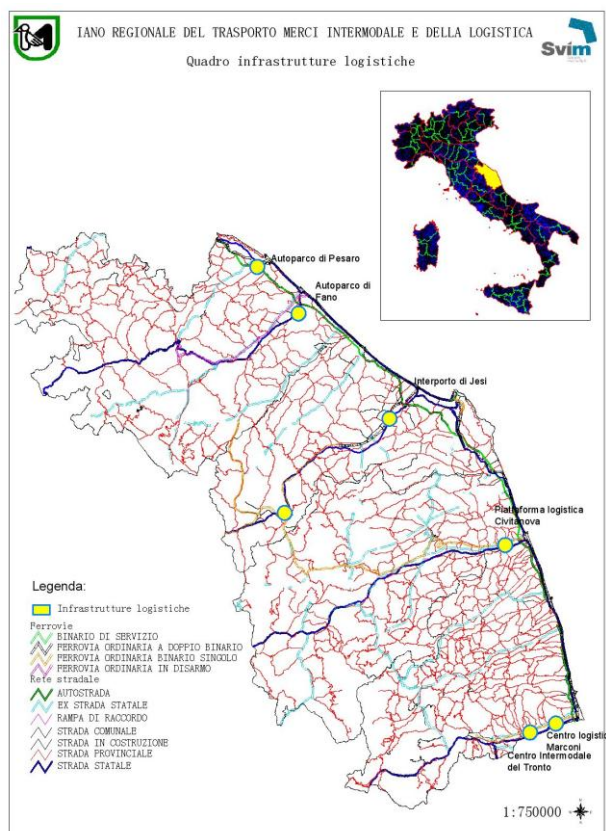
Questi centri, anche sulla base delle indicazioni fornite dalle varie province, erano stati localizzati a:

- 1) Fano (PU),
- 2) Civitanova Marche (MC), poi anche S.Severino,
- 3) Area del Tronto (AP).

I nodi di cui ai punti 1) e 3) sono stati già realizzati; mentre per 2) è in corso di definizione una nuova eventuale localizzazione, connessa con l'iniziativa del Piano di Area Vasta della



Quadrilatero. Rispetto a queste indicazioni programmatiche, è diventato operativo un centro nel Fabrianese ed è sorto un secondo centro nell'area del Tronto, a totale iniziativa privata.



Nella logica della politica regionale c'era l'obiettivo di concorrere alla realizzazione di opportune infrastrutture distribuite sul territorio anche in funzione dei principali distretti industriali, mantenendo ferma la condizione che la gestione di questi centri dovesse essere affidata all'iniziativa privata comunque organizzata.

Lo sviluppo della logistica a scala nazionale e locale non ha messo in discussione queste linee guida, ma ha reso più elastico il processo anche in considerazione del fatto che lo stesso concetto di distretti industriali ha in corso un processo di revisione, del quale non sono ancora del tutto chiari gli sbocchi.

L'offerta di logistica nelle Marche si presenta ancora carente per tutta una serie di motivi, che sarebbe troppo lungo elencare e che vanno dal ritardo nella realizzazione di una politica portuale chiara, alla lentezza con cui si sta realizzando la riorganizzazione delle ferrovie, ai ritardi con cui vengono attuati i provvedimenti legislativi in materia di autotrasporto come chiaramente evidenziato nel Piano Generale della Mobilità, per non parlare dei ritardi che le Marche denunciano in materia di infrastrutture.

Tuttavia qualcosa si sta muovendo come dimostrano la dinamica "resistente" del Porto di Ancona e la forte iniziativa dell'Interporto di Jesi, le infrastrutture minori già realizzate, l'attenzione

che il mondo dell'autotrasporto (che nelle Marche rappresenta comunque la componente più significativa nella movimentazione delle merci) dimostra rispetto alla logistica. L'attenzione non è più focalizzata sul solo fabbisogno di infrastrutture che pure sono necessarie, ma si sta rivolgendo nella direzione organizzativa per rendere più operativo l'intero sistema, anche in funzione di un nuovo ruolo dell'intermodalità.

L'evoluzione del trasporto merci verso l'applicazione della "logistica" non è solo riaffermata nel presente Piano, ma è stata già evidenziata nel Piano di Area Vasta, presentato dalla Quadrilatero s.p.a che aveva individuato due piastre logistiche: una appunto localizzata a Civitanova Marche ed una a Fabriano, pur se quest'ultima appare, per dimensionamento e dotazioni, sovradimensionata rispetto alle condizioni al contorno e nel confronto con l'Interporto.

In questa direzione bisogna continuare a muoversi, valorizzando anche le iniziative private che sono coerenti con un progetto di rete logistica distribuita ed integrata per filiere e distretti, che veda al vertice non solo sul piano funzionale, ma anche su quello gestionale, un coordinamento delle strutture pubbliche di riferimento: Interporto, Porto ed Aeroporto, da attuare in forma di iniziative comuni, co-finanziamenti e partecipazioni azionarie, per garantire azioni di comune interesse ed obiettivi condivisi.

7.1 Porto di Ancona

Le attuali infrastrutture portuali risultano insufficienti a supportare il continuo sviluppo delle diverse funzioni portuali, ciò pone l'esigenza di un ridisegno dell'organizzazione del Porto di Ancona con diversi livelli di pianificazione in relazione alle differenti competenze da gestire in modo unitario.

Il Piano di sviluppo delinea ipotesi di rilievo strategico per il porto di Ancona che definiscono il limite dello sviluppo compatibile di ciascun settore di attività che trova poi concretizzazione nella destinazione d'uso delle banchine e delle aree.

Il porto avrebbe la necessità di disporre di 68 ha. nei prossimi anni per arrivare a 120 ha nel 2015, superfici notevolmente superiori a quelle ipotizzate nel Piano, dove vengono conteggiate anche quelle di risulta dal riempimento della nuova Darsena.

Finora si sono concentrate le risorse sul "lato mare" del porto di Ancona, come su molti porti italiani, ma occorre concentrare gli sforzi progettuali e realizzativi sugli allacci e sulle aree retroportuali, se si intende corrispondere alle necessità dello sviluppo.

Una capacità portuale di tali dimensioni, nettamente superiore a quella comunque realizzabile con il completamento della Nuova Darsena, richiede in primo luogo di ricondurre agli usi commerciali-portuali le aree demaniali marittime, oggi non proficuamente utilizzate, e di avviare una incisiva azione di recupero delle aree private, dell'area ZIPA, destinate a funzioni extra-portuali, così come è stato positivamente fatto acquisendo la ex-Tubimar, con oltre 10 ha. di spazi strategici.

Occorre dunque, mentre l'iter del Piano conclude il suo corso, un significativo approfondimento di Regione, Provincia, Comune e Autorità Portuale per l'individuazione di obiettivi che vincoleranno l'azione futura delle Amministrazioni interessate, procedendo a:

1. selezionare gli interventi di riordino e recupero delle aree, considerate le ingenti risorse pubbliche e private per coprire gli elevati costi di delocalizzazione, fissando priorità per l'ampliamento delle aree operative in base alla loro rilevanza strategica, definendo un'azione di riqualificazione su zone più circoscritte per una reale incisività ed efficacia dei programmi;
2. individuare gli interventi di delocalizzazione di impianti, sui quali non si ha alcuna pregiudiziale di segno negativo, definendo costi e tempi di esecuzione dei procedimenti da attivare su base consensuale o coattiva per tutti, tenendo anche conto delle prospettive insediative che si aprono nelle aree dei Comuni contermini (PIP e PAV) e di eventuali linee di credito agevolato da rendere disponibili.

Le superfici a disposizione per la movimentazione delle merci, dopo la realizzazione del nuovo porto commerciale, saranno appena sufficienti a fronteggiare le operazioni conseguenti le rotture di carico nave-gomma e nave- treno, impensabile, pertanto, dirottare verso la nuova darsena anche l'attività di trasporto combinato nave-gomma-treno prodotta dal traffico (TIR, trailers, casse mobili) proveniente dalle navi traghetto che approdano nel porto storico.

Attività questa che è stata localizzata nell'area " ex-scalo Marotti", convenendo con quanto ipotizzato dalla Regione, e cioè che tale localizzazione sia la più idonea per la realizzazione di un Terminal per il trasporto combinato, gomma-ferro, perché la più vicina allo scalo dei traghetti e per i suoi collegamenti attuali e futuri (eventuale realizzazione del ponte o tunnel) con il porto storico.

Nell'ambito del DOC.U.P. 2 Marche anni 2000/2006, misura 4.1 è stato realizzato dall'ATI "CSST Spa di Torino e SINTAGMA Srl di Perugia" lo studio di fattibilità per il trasporto combinato delle merci dal porto di Ancona verso l' Europa ed un più recente lavoro è stato condotto nel 2006 da "T-Bridge" per l'Interporto sulla domanda di trasporto combinato.

Se il trasporto a corto raggio non potrà trasferirsi su ferro, tuttavia le esportazioni tra paesi europei ed extraeuropei dovranno nel tempo essere trasferite dalla gomma su ferro o su nave, dando luogo a catene logistiche intermodali ferro-gomma per l'EU e ferro-nave per il resto del mondo.

Il porto di Ancona ha già un elevato standard % di traffico container intermodale ferro-nave: 27,9%, secondo in Italia solo a Trieste, con valori assoluti purtroppo molto bassi. Dunque la realizzazione di questo terminal va considerata prioritaria per lo sviluppo del Porto e per favorire il facile arrivo e lo smaltimento dei TIR/Trailer che sbarcano/imbarcano sui Traghetti e navi Ro-Ro, oltretutto in un prossimo futuro di casse mobili e container: A questo scopo è stato previsto nel POR 2007-2013 l'azione 4.1.1 "Promuovere il trasporto combinato" con uno stanziamento di 5.000.000

di euro, per realizzare piazzali, rampe ed attrezzature di caricamento, a favore di Autorità Portuale e RFI, proprietaria dell'area e dei binari.

Non solo ma si sta preparando la partecipazione di questo terminal assieme ad analoghe strutture nel Porto di Civitavecchia al progetto "Due mari" che coinvolgerà le tre regioni centrali Marche, Umbria e Lazio, ed i rispettivi Interporti, per la formazione di una linea di trasporto merci, che, collegando via ferrovia i porti di Ancona e Civitavecchia e sfruttando le linee di traghetti da Valencia e Marsiglia per Civitavecchia, e da Ancona per Igoumenitsa, Patrasso e Salonicco, consenta di imbarcare TIR e Trailer, casse mobili e Container su nave-treno-nave fino ai Porti greci e turchi, e viceversa.

La sostituzione del percorso tutto strada, che porta questi carichi ad imbarcarsi ad Ancona, percorrendo mezz'europa, potrebbe così pienamente avvenire con un regime di co-modalità, che di recente trova spazio nei documenti nazionali, dopo aver preso atto che il trasporto su gomma sarà comunque presente e maggioritario nel settore ancora per molti anni.

La riuscita di un tal progetto, che deve vedere la fattiva partecipazione di strutture pubbliche ma anche operatori privati: terminalisti, spedizionieri, armatori e gestori ferroviari, è legata alla partecipazione al Programma Marco Polo II ed al relativo finanziamento triennale per la gestione a tariffe convenienti di tale linea di trasporto combinato, e potrebbe essere riproposta sull'asse ferroviario adriatico-Brennero fino agli interporti tedeschi o olandesi, dopo la realizzazione della nuova Galleria ferroviaria di Cattolica a sagoma "C".

Altro intervento strategico per lo sviluppo del Porto e per la qualità della vita nella città di Ancona è la cosiddetta "Uscita Ovest": la questione può dirsi preliminarmente risolta con l'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare modificato come da indicazioni di Regione, Comuni e operatori. Ora è stato dato il via alla seconda fase che porterà all'individuazione del Concessionario che dovrà realizzare le altre fasi progettuali ed avviare i lavori.

Di analogo ruolo è da considerare la scelta di cofinanziare con l'Autorità Portuale l'allaccio ferroviario della Nuova Darsena con la stazione di Ancona. Tale intervento, ormai prossimo al completamento, consentirà il rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra il porto e l'interporto di Jesi, eventualmente anche assumendo quest'ultimo il ruolo di retroporto, in grado di ospitare e "lavorare" ad esempio qualche centinaio di migliaia di Teus ogni anno.

Porto, Interporto e rete ferroviaria (oltre che all'occorrenza anche quella viabilistica) farebbero sistema, potendo fornire l'Interporto e la Vallesina risposta positiva ad un'ampia quota di contenitori che richiedono servizi di logistica a valore aggiunto, determinando un indotto sulle attività logistiche locali, invece di consentirne unicamente il transito.

Di recente si sono moltiplicate le iniziative dell'A.P. per sviluppare idee progettuali che vadano al reperimento di nuove significative quote di aree e banchine portuali, adeguate alle esigenze che il Piano riconosce, ma alle quali non è tuttora in grado di rispondere con previsioni concrete.

Di qui l'idea della c.d. Penisola, un consistente interramento accostato alla diga foranea, collegato alla terraferma con apposito viadotto ferroviario e stradale, che determinerebbe una ulteriore nuova darsena capace di dare ampia risposta alle più ottimistiche esigenze di banchinamento e di sbarco, che possano derivare dagli scenari di sviluppo del traffico marittimo.

L'iniziativa appare significativa e meritevole dei dovuti approfondimenti, pur riconoscendone il carattere assolutamente preliminare, da sottoporre ad una puntuale verifica di fattibilità tecnica e finanziaria; senza dimenticare che gli interventi portuali in generale debbono essere sottoposti alle valutazioni d'impatto ambientale.

7.2 Aeroporto "Raffaello Sanzio" delle Marche

La società Aerdorica S.p.a., fondata nel 1968, è la società che gestisce l'aeroporto Raffaello Sanzio sito a Falconara Marittima.

Secondo lo statuto sociale la Aerdorica S.p.a. ha come finalità sociali:

- La realizzazione, la manutenzione e la conduzione delle infrastrutture aeroportuali.
- La gestione del servizio di assistenza a terra degli aeromobili nell'aeroporto di Falconara, potendo quindi compiere tutte le operazioni commerciali, mobiliari ed immobiliari necessarie ed inerenti al conseguimento dell'oggetto sociale.

Dopo una serie di mutamenti della compagine sociale, oltre che alla trasformazione in Società per Azioni, avvenuta nel corso del 1988, si è pervenuti alla composizione attuale.

La società presenta alla data odierna una compagine societaria avente una base allargata rispetto alla originaria composizione, ma sostanzialmente immutata nella sua conformazione di public company, avente come soci i principali operatori del settore pubblico: Comuni, Province e Regione Marche (che detiene la quota maggiore), oltre ad alcuni imprenditori locali, i quali detengono quote minoritarie, complessivamente vicine al 50%. Molto recentemente è stata riacquisita una significativa quota di azioni dai privati da parte della Regione Marche, che verrà, nel corso dei prossimi anni, privatizzata fino al 40% dell'intero capitale sociale.

L'aeroporto è operativo H24; le caratteristiche della pista di volo lo rendono idoneo alla quasi totalità degli aeromobili.

L'aeroporto Raffaello contava, alla fine del 2001, circa 451 mila passeggeri che, nel corso dell'anno 2002, hanno raggiunto il numero di 464 mila, per arrivare ai 485 mila del 2006, con un calo rispetto all'anno precedente e poi una stabilizzazione; mentre per le merci e la posta si registrano aumenti fino al 2007 e poi un calo in corrispondenza con il generale manifestarsi della crisi mondiale.

Lo scalo ha registrato una crescita sostenuta e costante (anche negli anni 1997 e 1998) del traffico di linea, che ha beneficiato negli ultimi anni dell'introduzione della linea Monaco-Ancona

(con Air Dolomiti) e soprattutto Ancona-Londra (con la compagnia Ryanair nel 1999). Non indifferente anche lo sviluppo nelle merci, derivato soprattutto alla localizzazione del corriere DHL.

Tuttavia negli anni recenti i prezzi abbattuti dei low cost e l'aggiunta di nuove rotte non sufficientemente sostenute dalle iniziative di promozione, "una gestione difficile" della consociata Evolavia, hanno prodotto una situazione critica del bilancio che ha reso difficile anche la partnership pubblico/privata, per il continuo ricorso alle ricapitalizzazioni.

Inoltre e' stata stipulata una convenzione per riconoscere ad Aerdorica lo svolgimento di servizi di pubblico interesse, tali da essere contribuiti dalla Regione in caso di passività gestionale.

L'utilizzo pieno dell'aerostazione, una moderna e funzionale architettura finora sotto utilizzata, è condizione per tale rilancio, cui dovranno necessariamente partecipare sia i soci pubblici (anzitutto la Regione) sia quelli privati.

Alcune opere dell'aeroporto «Raffaello Sanzio» che sono state ultimate o sono in fase di ultimazione:

- Il nuovo parcheggio per autovetture ultimato e messo in funzione nel 2003 per 350 posti auto su quattro piani, costato 2,8 milioni di euro, fa parte di un programma ambizioso che prevede un ampliamento dell'area servizi da 2 mila a 12 mila metri, da riconsiderare dopo la ripresa.
- Il nuovo terminal merci e passeggeri ultimato e messo in funzione nel 2004. La nuova aerostazione ha numeri di tutto rispetto: 8200 mq di aerostazione passeggeri, 1800 mq di terminal merci, 35.000 mq di piazzale sosta aeromobili, 250 posti-auto, 600 mq di ricovero per mezzi di rampa e un deposito carburante di 600.000 litri. Per tutte queste varie opere, il piano di investimenti ha avuto una portata complessiva di 32,1 milioni. Il nuovo impianto, che sostituisce il precedente impianto operativo dal 1981, e' capace di supportare un traffico di circa un milione di passeggeri.
- la manutenzione straordinaria della pista di volo.

Dopo aver ottenuto la decisione positiva ed aver stipulato la convenzione relativa alla concessione pluriennale dall'ENAC, per assicurarsi la continuità necessaria per programmare la futura attività, è in fase di esame la proposta di rilancio dell'attività della società Aerdorica, basata su una nuova partnership privata di gestione aeroportuale.

Tale privatizzazione deve permettere di sviluppare un programma di iniziative con nuove rotte appetibili da e per il nord Europa, programmi promozionali mirati e accordi con gli aeroporti del bacino del centro Italia, e di partecipare a pieno titolo ad una nuova fase espansiva del traffico aereo, che, se appariva con una crescita media dei movimenti tra il 2006 e il 2012 del 3,3% l'anno, prima della crisi su scala mondiale, oggi è decisamente ridimensionata da tale fenomeno e non si può neppure immaginare quando e se ritornerà a crescere con quei ritmi!



Quanto ai nuovi programmi insediativi, è comunque prevista la ristrutturazione dell'edificio esistente (corpo centrale) da finanziare con 2 Meuro di fondi FAS 2007-2013 per destinare a servizi e spazi commerciali delle eccellenze regionali ed è previsto di riorganizzare e potenziare il collegamento con la linea ferroviaria Ancona-Roma, con un intervento di circa 500.000 euro a valere sui fondi europei.

Inoltre è stato previsto nel POR 2007-2013 un apposito finanziamento di circa 0,8Meuro per il miglioramento della viabilità di accesso al terminal merci air cargo, che verrà ristrutturato ed ampliato con fondi FAS 2007-2013 per 0,8 Meuro.

Infine l'azione regionale di stimolo ha consentito la partecipazione, anche con l'Aerborica, ai Programmi europei RAIRdev ed Europlane, destinati a costituire un vero network degli aeroporti "regionali" europei, quelli cioè che restano sotto la soglia del milione di passeggeri annuo, ma svolgono una funzione insostituibile per i territori cui appartengono, di tipo sociale ed economica.

Da questo punto di vista l'aeroporto di Falconara, anche per la sua collocazione adeguata a completare l'offerta della Piattaforma marchigiana, non può che essere riportato ad invertire la tendenza negativa che ha contraddistinto la più recente gestione, non solo conseguendo il pareggio di bilancio, ma raggiungendo addirittura obiettivi di decisivo rilancio, attraverso nuove rotte come quelle che recentemente sono state istituite per Bruxelles e Dusseldorf.

Gli investimenti previsti nel periodo di riferimento 2010-2013, sono mirati principalmente al miglioramento delle funzionalità operative e all'aumento dei margini commerciali. Relativamente agli interventi alle strutture complementari di tipo commerciale sono previsti progetti di potenziamento delle aree dedicate ai passeggeri nella zona land-side:

- nuova struttura bar area "Arrivi";
- ufficio turistico in cooperazione con la Provincia
- Sala Vip.

Fanno parte del piano degli investimenti anche la riqualifica e ampliamento dell'area cargo e la riqualifica funzionale dell'aerostazione. Tali interventi derivano dal ridimensionamento di quelli previsti nel precedente piano industriale e sono legati al particolare periodo di crisi economica che ha investito l'aeroporto regionale così come tutto il settore del trasporto aeroportuale e prevedono il cofinanziamento regionale attraverso i fondi strutturali del POR Marche 2007-2013 ed i fondi per le Aree Sottoutilizzate (FAS) 2007-2013.

7.3 Azioni Regionali

Sino ad oggi la Regione Marche, in quanto socio di maggioranza dell'Aerborica SpA -, ha aderito e sottoscritto gli aumenti di capitali che sono stati proposti e, in qualità di Ente Pubblico, ha promosso e cofinanziato parte delle infrastrutture, ha inoltre erogato contributi per la gestione dell'Aeroporto.



Dopo la messa in funzione della nuova aerostazione, nel corso del 2005, complessivamente fino ad oggi, sono stati sottoscritti aumenti di capitale per 6,0 Meuro e sono stati erogati contributi per 7,4 Meuro.

La Regione ha acquisito, all'inizio del 2009, da parte della Commissione Europea l'assenso all'"aiuto" a favore dell'Aerdorica per interventi più "ampi", poi su richiesta della stessa Aerdorica, ha formulato richiesta di "ridimensionamento" degli stessi. Il parere favorevole è stato rilasciato dalla Commissione nel febbraio 2010; ad oggi sono state avviate le procedure per la realizzazione del magazzino cargo e del collegamento pedonale del terminal aerostazione con la stazione ferroviaria.

Con Legge Regionale n° 6 del 17/03/2009, è stato riconosciuto che *"la fornitura di servizi aeroportuali a terra strettamente connessi al trasporto aereo di passeggeri e merci, svolta dalla società"*, costituisce, per la collettività regionale, un **servizio di interesse economico generale** ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del Trattato CE, per cui la Regione può compensare, alla Società Aerdorica, gli oneri derivanti dallo svolgimento di tali servizi.

Nel gennaio 2010 è stata firmata apposita Convenzione, che prevede l'erogazione di tale compensazione per la durata di quattro anni e la compagine sociale si avvia alla cessione del 40% della società tramite procedura ad evidenza pubblica, ad un operatore privato, che avrà anche il timone dell'azienda. Sulla base della citata Convenzione, la Regione continuerà a riconoscere compensazioni, che dovranno però, a parità di servizi erogati, ridursi nel tempo. Ai sensi della convenzione, l'Aerdorica SpA si impegna ad adottare scelte industriali atte a ridurre annualmente tale compensazione, di almeno il 5% rispetto all'entità dell'anno precedente, tenendo conto dei voli effettuati, fatto salvo la maggiore compensazione in conseguenza dell'aumento dei voli o della loro frequenza, da concordare con la Regione.

La Regione inoltre intende promuovere azioni di integrazione dello scalo regionale in una rete collaborativa di aeroporti analoghi per dimensione e tipologia, per aumentarne l'efficienza dell'intero sistema. Un recente studio ISTAO, non ancora pubblicato, indica una possibile attività di integrazione tra gli aeroporti di Rimini, Ancona, Perugia e Pescara; potranno essere studiate ipotesi di:

- interventi sull'offerta commerciale;
- iniziative di collaborazione finalizzate a conseguire economie di costo e miglioramento di qualità di taluni servizi,
- interventi volti a delineare forme di specializzazione dei singoli scali su particolari segmenti di traffico o su particolari destinazioni;
- iniziative di *connessione interna* tra gli scali dell'ipotetico sistema di aeroporti.

Ipotesi quali una nuova società aerea al servizio della rete integrata sono ancora solo di studio e non interessano il management delle società di gestione (soprattutto Pescara), ma forse l'affidamento di servizi centralizzati ovvero una società di handling "multilocation" alla quale conferire l'assistenza a terra in outsourcing, potrebbero essere strumenti di qualificazione e quindi di capacità competitiva complessiva delle attuali gestioni nel panorama nazionale.

Ipotesi collaborative che, per risolvere il difficile rapporto tra costi e ricavi di un servizio di gestione aeroportuale che non raggiunge dimensioni ottimali, andranno attentamente esaminate sia dai gestori sia soprattutto dai referenti territoriali (Regioni e Province) orientati in questo senso.

7.4 Altri aeroporti ed Aviosuperfici

Le necessità legate agli investimenti dell'Aeroporto di Ancona-Falconara, rendono impossibile ogni altro impegno finanziario in direzione di qualsivoglia aeroporto, come quello di Fano, o un'altra delle 8 aviosuperfici, come quelle proposte o esistenti nell'area sud delle Marche (Montegiorgio ed altre), fino almeno al 2018.

A tali strutture, che richiedono cofinanziamenti, vanno solo date risposte di impossibilità all'intervento finanziario regionale in loro favore, almeno fino a che l'aeroporto delle Marche non abbia ritrovato risultati economici positivi e dati di incremento dei passeggeri paragonabili al trend nazionale.

All'aeroporto di Fano, la cui esigenza di cementificazione della pista appare frutto di una progettazione tecnicamente giustificata e verificata dalla SVIM, si deve necessariamente richiedere, di dar seguito ad un confronto con le esigenze della popolazione, provvedendo a differire la pista dopo la realizzazione del parco nel quale è inserita, al fine di garantire l'armonizzazione delle diverse necessità.

Alle aviosuperfici esistenti, che dimostrino con progetti finanziati volontà realizzative concrete, e coerenza con l'obiettivo di tutela ambientale, attraverso positive valutazioni d'impatto, vanno consentiti interventi di miglioramento delle strutture fisiche esistenti, compresi gli allungamenti della pista di atterraggio, purchè non siano tali da sviluppare attività in qualche modo concorrenziali con l'Aeroporto delle Marche Raffaello Sanzio.

Viceversa molte delle n° 11 Elisuperfici esistenti e le 4 di nuova realizzazione, sono per lo più in stretta connessione con la Protezione Civile ed il Sistema ospedaliero (118), che ne garantisce il vantaggio rispetto alle strutture di interesse privatistico.

7.5 Interporto di Jesi

I lavori relativi al primo nucleo funzionale dell'Interporto delle Marche, realizzati all'interno dell'area di 54 ha attualmente di proprietà della Interporto Marche S.p.a., sono stati ultimati ad ottobre del 2006 e collaudati a febbraio del 2008. È stata realizzata l'urbanizzazione di tutta l'area, un primo magazzino di 5.000 mq raccordato, l'edificio direzionale, la viabilità interna e di collegamento con lo svincolo sulla SS 76, il piazzale terminal container di 89.900 mq e l'impianto ferroviario raccordato alla linea Orte-Falconara in regime di tradotta.

Gli interventi di collegamento stradale e ferroviario sono ad oggi ultimati. In particolare:

- Il 15/07/2010 Anas S.p.a ha aperto al traffico lo svincolo "Interporto" dalla superstrada Ancona-Roma, finanziato con 18 Meuro dalla Regione e 2 Meuro dall'Anas stessa, che consentirà agli automezzi di giungere direttamente all'interno della struttura accelerando così le operazioni di smistamento delle merci evitando al contempo di aumentare il traffico sulla strada provinciale adiacente;
- da luglio del 2009 è attivo il raccordo ferroviario "Interporto" sulla linea Orte-Falconara e operativo l'intero impianto ferroviario realizzato dalla Interporto Marche S.p.a. utilizzando

L'impianto ferroviario realizzato sarà implementato con l'inserimento di una stazione denominata Jesi-Interporto, munita di ACEI con due binari centralizzati per arrivo e partenza di treni merci e relativo adeguamento degli impianti di segnalamento, SCMT e del Blocco Automatico presenti sulla linea Orte-Falconara. L'intervento è finalizzato a garantire la piena operatività dell'impianto ferroviario a fronte di una domanda di trasporto che, in base alle previsioni di traffico generato dall'interporto negli scenari 2008-2012, sarà caratterizzata da un flusso attestato intorno ai 16/21 treni al giorno.

La stazione sarà posta a servizio del futuro nodo di smistamento realizzato da RFI S.p.a. in quanto perfettamente coerente ed integrata nel relativo progetto.

Nel POR MARCHE 2007-2013 è stato previsto un finanziamento di 13 Meuro per le opere ferroviarie necessarie all'interporto delle Marche, di cui parte già utilizzate per i lavori completati e parte destinati alla realizzazione della stazione Jesi-Interporto.

All'interno dell'area di proprietà della società ed urbanizzata, grazie ai lavori di cui sopra, è autorizzata con Permesso di Costruire la realizzazione di ulteriori 40 000 mq di magazzini raccordati.

A partire dal 01/01/2010 è stato possibile l'avvio di attività di logistica distributiva con l'utilizzo del primo capannone di 5.000 mq realizzato, degli uffici del centro direzionale e dei piazzali disponibili che allo stato attuale risultano quasi tutti locati ad operatori del settore, grazie alla realizzazione di

una viabilità alternativa per l'ingresso e l'uscita dall'interporto dei mezzi, in assenza dello svincolo sulla SS 76 completato dell'ANAS soltanto nel luglio del 2010.

Nei primi mesi del 2010 sono stati sottoscritti accordi preliminari per la compravendita di porzioni di aree all'interno dell'area logistica industriale con operatori logistici che intendono trasferire la loro attività all'interno della struttura interportuale, che consentiranno la realizzazione di 7.500 mq di magazzini, dei 40.000 mq attualmente concessionari, oltre relativi piazzali.

Sono inoltre in corso trattative con altri operatori logistici interessati all'insediamento all'interno dell'area. L'iniziativa parallelamente intrapresa per la costituzione di un fondo immobiliare tramite la selezione di una società di gestione del risparmio, la cui procedura di gara è attualmente in corso, consentirà il completamento della realizzazione dei magazzini, anche del futuro ampliamento, la loro gestione e la valorizzazione tramite vendita e/o locazione.

In data 10/11/2009 è stato sottoscritto con FS Logistica S.p.A., società del gruppo Ferrovie dello Stato, il contratto per l'affidamento della gestione di tutta l'attività intermodale afferente il terminal container e l'impianto ferroviario.

A partire dal 01/04/2010 la Direzione Regionale Dogane di Ancona, competente per le regioni Abruzzo, Marche e Molise, ha stabilito presso la sede dell'edificio direzionale dell'Interporto Marche una Sezione Operativa Territoriale, grazie alla quale tutte le operazioni di controllo e verifica delle merci in arrivo e in partenza via treno e via gomma saranno effettuate direttamente all'interno dell'area interportuale.

Importanti iniziative sono inoltre state intraprese al fine di sviluppare le potenzialità della Piattaforma Logistica delle Marche composta da Porto-Interporto-Aeroporto.

Tra Autorità portuale di Ancona, Aerdorica S.p.a. e Interporto Marche S.p.a. è stato sottoscritto nel 2006 un Accordo Quadro con l'intento di sviluppare le necessarie sinergie.

In data 10/11/2009 è stato, inoltre, sottoscritto un protocollo di intesa, di carattere operativo, tra Interporto Marche S.p.A. e Autorità Portuale di Ancona con la finalità di individuare il medesimo gestore del raccordo ferroviario (Fs Logistica S.p.A.) e conseguire le necessarie economie di scala ed una adeguata attività di promozione commerciale.

Sono in corso contatti anche con la società di gestione dell'aeroporto Aerdorica, che dovrebbero portare a sinergie concrete.

Gli interporti dell'Italia Centrale (Civitavecchia, Frosinone, delle Marche, Orte, Valpescara) e Sviluppo Umbria hanno sottoscritto le "Linee programmatiche per la messa a punto di un percorso comune " finalizzato alla realizzazione della Piattaforma Logistica interportuale dell'Italia Centrale. I territori interessati sono quelli della Piattaforma Territoriale Strategica Nazionale PN3 Asse

Trasversale Lazio-Umbria-Marche e della Piattaforma Territoriale Strategica Interregionale PI2 Asse Trasversale Lazio-Abruzzo così come individuate dall'Allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011.

Con la Regione Umbria, in particolare, è stato sottoscritto nel 2008 un protocollo di intesa con la città di Foligno e sono in corso attività finalizzate a sviluppare sinergie con la stazione di Gualdo Tadino.

La Interporto Marche S.p.a. sta inoltre lavorando alla realizzazione di impianti fotovoltaici sulle coperture dei magazzini, come del resto previsto dallo stesso decreto VIA. In particolare ha avviato una gara per il finanziamento, la realizzazione la gestione e la manutenzione di un impianto fotovoltaico di 200 KW sulla copertura del magazzino di 5.000 mq esistente e la contestuale realizzazione di un sistema integrato di ottimizzazione dell'impianto di illuminazione degli edifici e delle aree esterne, finalizzato al risparmio energetico.

I mercati di riferimento per l'interporto di Jesi sono:

- il mercato del trasporto combinato europeo
- il mercato del trasporto combinato nazionale

Essendo la zona di insediamento dell'interporto di Jesi particolarmente favorevole ad uno scambio ferrovia-strada, è fondamentale sottolineare come l'intervento, nella sua globalità, sia destinato a svolgere un ruolo strategico nel quadro delle reti di trasporto nazionale ed internazionale, in quanto nodo centrale dei flussi della dorsale orientale della penisola, delle regioni meridionali e di quelle settentrionali.

L'area risulta infatti collegata attraverso infrastrutture di valenza strategica nazionale, quali:

- autostrada A14 Bologna-Bari
- porto di Ancona (collegamento ferroviario, distanza porto-interporto ca 10 km)
- superstrada SS 76 Vallesina, per i collegamenti con l'Umbria e con Roma (collegamento garantito dallo svincolo i cui lavori saranno a breve appaltati da ANAS)
- aeroporto di Falconara (collegamento ferroviario, distanza da aeroporto-interporto ca 10 km)

In particolare essendo al porto di Ancona riconosciuta dalla Regione Marche una valenza strategica di nodo integrato di trasporto dove trovano convergenza le altre modalità di trasporto, in particolare quella ferroviaria, appare fondamentale lo sviluppo di un sistema multimodale costituito da Porto-Aeroporto-Interporto. In tale prospettiva si colloca l'accordo quadro sottoscritto da Autorità Portuale di Ancona, Aerodrica S.p.a. e Interporto Marche S.p.a in data 07/02/2006, al fine di definire il ruolo di ciascun nodo per migliorare la competitività dell'intero sistema. In tale prospettiva è ancor più significativo l'impegno comune dell'Autorità Portuale di Ancona e dell'Interporto all'affidamento dei rispettivi piazzali intermodali alla società FS Logistica, operatore



del gruppo Ferrovie dello Stato, che riunisce le esperienze settoriali di diversi operatori del trasporto merci via ferro.

Lo scenario di riferimento trasportistico prevede per l'Interporto delle Marche a regime nel 2012 (piena disponibilità dell'allaccio ferroviario dello "smistamento Interporto") una capacità di traffico di 2,0-2,6 milioni di tonnellate/anno, con una ripartizione modale nell'area di riferimento di 89% strada e 11% ferrovia ed una ripartizione modale dei traffici Interporto del 70,5% intermodale e 29,5% strada.

La previsione conseguente al 2012 è di 11-14 treni/giorno sull'Adriatica nord, 2 treni/giorno sull'Adriatica sud, 4-5 treni/giorno sulla trasversale romana e la capacità ferroviaria delle due linee di 220-250 treni/giorno ciascuna, consente una verifica positiva dell'utilizzo delle linee.

Infatti sulla Orte –Falconara transitano mediamente 31 treni merci e 50 passeggeri al giorno con una capacità residua del 63% e sulla Adriatica ne transitano 48 merci e 112 passeggeri al giorno, con una capacità residua del 36%.

Inoltre, si sottolinea come il collegamento ferroviario tra interporto e porto, grazie all'integrazione tra le diverse modalità di trasporto, consente una razionalizzazione della mobilità veicolare presente nell'area e la risoluzione delle criticità che attualmente la caratterizzano, con un effetto indubbiamente positivo in merito alle emissioni inquinanti da traffico.

In particolare la previsione a regime di riduzione degli inquinanti per il trasferimento all'intermodale in quell'area è stato calcolato secondo la seguente tabella:

<i>RIDUZIONE EMISSIONI</i>	<i>Scenario zero</i>	<i>Scenario basso a regime</i>	<i>Scenario alto a regime</i>
<i>Tonn/anno</i>	<i>Tonn/anno</i>	<i>Tonn/anno</i>	<i>Tonn/anno</i>
<i>co2</i>	70.044	107.039	148.249
<i>co</i>	216	330	456
<i>nox</i>	1.189	1.817	2.516
<i>voc</i>	96	146	202
<i>PM10</i>	17	26	35

Il progetto "Sistema interportuale di Jesi" che ricomprende lo stato attuale delle opere già realizzate, quelle già in via di realizzazione e potenzia l'interporto attraverso un ampliamento territoriale che consente uno sviluppo in termini di superfici coperte e scoperte, è stato approvato

dal Comune di Jesi in variante al Piano Regolatore Generale ai sensi dell'artt. 10 e 19 del DPR 327/2001 in data 18/04/2008.

L'incremento delle superficie totale dell'intervento, rispetto all'attuale perimetrazione di P.R.G. viene a determinarsi in circa mq. 213.813. Pertanto, per effetto della superficie occupata originariamente dall'interporto pari a mq. 796.949, viene a determinarsi, a seguito dell'ampliamento, una superficie complessiva dell'area interportuale di mq. 1.010.762, sulla quale sono previsti 100.000 mq coperti destinati a depositi e magazzini.

Con decreto VIA n. 0000374 del 16/07/2010, in aggiornamento al precedente decreto VIA n. 3557 del 04/02/1999, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio del mare, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, ha espresso parere positivo con prescrizioni sul progetto.

La Interporto Marche S.p.a. sta predisponendo il progetto definitivo del "Sistema Interportuale di Jesi" ed, effettuata la verifica di ottemperanza, procederà all'approvazione dello stesso e alla dichiarazione di pubblica utilità a seguito della quale sarà avviata la procedura di esproprio che consentirà l'acquisizione della restante area prevista da Piano Regolatore e quindi il completamento delle opere.

7.5.1 Il sistema informatico per la gestione della rete logistica nazionale

Un ulteriore passo nell'inserimento definitivo dell'Interporto delle Marche nella rete logistica e trasportistica nazionale è costituito dalla sua partecipazione alla "UIR NET" spa, con sede a Roma, la Società, frutto anche dell'attività dell'UIR (Unione Interporti Riuniti) per la realizzazione di un sistema (piattaforma hardware e software) di gestione della rete logistica nazionale per l'interconnessione dei nodi di intercambio modale (interporti) e per il miglioramento della sicurezza del trasporto delle merci.

La "Interporto Marche" spa si candida così a gestire in ambito locale, in collaborazione con gli altri interporti del centro-Italia, i servizi collegati all'incontro domanda-offerta, al sistema di controllo e monitoraggio delle flotte e dei carichi, al sistema di interscambio dei dati, delle teleprenotazioni, delle informazioni e della sicurezza delle merci.

La società "UIR NET" spa si è costituita anche a seguito delle previsioni della legge finanziaria 2005 che destina un finanziamento di 30 milioni di euro in tre anni alle società interportuali che, attraverso un soggetto attuatore comune, attivino tale sistema informatico per la gestione della rete logistica e garantiscano risorse aggiuntive almeno pari al cinquanta per cento del contributo richiesto.

I soci a partecipazione paritaria che nei primi mesi del 2005 hanno aderito alla società sono circa la metà dei 26 interporti, già attivati o in fase di completamento come quello di Jesi, previsti dalla legge 240/90.



7.6 La piattaforma interportuale dell'Italia centrale

A pochi mesi dall'avvio dell'attività dell'Interporto Marche, lo stesso ha sviluppato due iniziative complementari tendenti a concretizzare l'iniziativa di aggregazione tra realtà territoriali e strutture operative volte a dare una nuova configurazione al sistema dei trasporti del Paese.

Da un lato Interporto, Porto e Aeroporto hanno firmato un protocollo d'intesa per dar vita ad iniziative coordinate e comuni nella intermodalità e logistica, dall'altro gli Interporti del Centro Italia hanno messo a punto un percorso comune, un documento di linee programmatiche, che, condiviso e precisato dalle Regioni, sarà firmato dalle 4 Regioni centrali Lazio, Marche, Umbria ed Abruzzo.

Sarà così sancita una linea comune di sviluppo degli Interporti e delle attrezzature logistiche per dare vita ed attività a quella Piattaforma Logistica Centrale Tirreno-Adriatica, che per ora era scritta solo nei documenti ministeriali

7.7 Autoporto Valle del Tronto

L'Autoporto Valle del Tronto insiste su un'area di 10 ettari in comune di Ascoli Piceno, in località Villa Sant'Antonio con possibilità di ulteriore espansione limitata ad un massimo di 10 ettari aggiuntivi.

La struttura del C.I.T. si configura nel Piano Regionale dei Trasporti, quale nodo di una rete regionale interconnessa con l'Interporto di Jesi.

Per le caratteristiche proprie del territorio di localizzazione e di riferimento, quello a cavallo tra Marche e Abruzzo, con un sistema produttivo diffuso, non è stata riportato all'interno della struttura una pluralità di insediamenti fisici di gamma tipologica più svariata per la movimentazione delle merci, bensì si è voluto costituire un centro con l'obiettivo della organizzazione e della erogazione dei servizi logistici utilizzabili dall'insieme delle aziende di trasporto locali e dalle aziende produttrici locali che non trovano soddisfacente risposta alla richiesta di servizi per l'approvvigionamento delle materie prime e per la distribuzione delle merci prodotte.

L'Autoporto è costituito da magazzini per spedizionieri e corrieri sviluppati su 20.700 mq. di edifici coperti ed aree di pertinenza per ulteriori 20.000 mq. ed altri 20.000 mq. destinati a piazzali all'aperto per le operazioni di carico e scarico delle merci su gomma e su ferro e per parcheggi.

7.8 Altre Infrastrutture Logistiche

Pur tenendo conto dei processi in atto di orientamento "di mercato" del trasporto merci verso il vettore ferroviario e di modificazione spontanea delle quote delle diverse modalità, è comunque poco realistico ipotizzare nel breve periodo uno scenario programmatico del trasporto merci dove la domanda del trasporto su gomma venga significativamente interessata dalla diversione sulla

ferrovia. E' pero realistico sostenere una riduzione dei flussi di traffico su strada per effetto dell'attivazione di processi di razionalizzazione logistica a livello dei sistemi di imprese e dei sistemi di distribuzione che portino ad un aumento della media dei carichi utili per veicolo.

I benefici connessi alla realizzazione di un intervento di razionalizzazione logistica sono sostanzialmente relativi alla possibilità di utilizzare tecniche di compattazione dei carichi (groupage) e di favorire l'organizzazione dell'offerta di trasporto su strada con conseguente miglioramento delle portate e dei carichi per veicolo.

Questo evidenzia l'importanza e l'urgenza di completare quanto prima le strutture logistiche già previste dal Piano Trasporti del 1994 e avviare nel contempo processi di riorganizzazione logistica a livello di distretti industriali, altra condizione essenziale per favorire il trasporto delle merci con una migliore organizzazione dei carichi e delle spedizioni e la possibile riduzione dei ritorni a vuoto.

Il P.R.T. '94 descrive un sistema di trasporto intermodale che, come già accennato in precedenza, per la parte concernente le strutture interportuali si basa sul Centro Intermodale di Jesi, su una struttura complementare a livello regionale (Bassa Valle del Tronto) e su un sottosistema di "aree di sosta e di scambio" attrezzate e vigilate presso i principali centri urbani e/o industriali della regione (Civitanova, Fano e S. Severino M.). Allo stato attuale quelle iniziative sono state ampliate da altre private e pubbliche, ma non si è costituito un sistema di piattaforme logistiche integrate, restando per lo più aree di sosta per TIR.

7.9 L'offerta regionale di trasporto intermodale e la crescita della domanda

Attualmente sono presenti nelle Marche, oltre all'Interporto e al CIT, le seguenti strutture:

- 1) Il Centro Logistico Orlando Marconi sorge nella zona industriale Contrada S. Anna di Montepandone (provincia di Ascoli Piceno) al confine tra Marche ed Abruzzo; è totalmente privato. Ha una superficie fondiaria di 620.000 mq circa E' situato a 4 km dal casello di San Benedetto del Tronto dell' Autostrada Bologna - Bari A14 alla quale è collegato direttamente dalla superstrada Ascoli Mare. Il complesso immobiliare è costituito da nove grandi fabbricati, adibiti a depositi e magazzini ed è integrato, oltre che dai vasti piazzali pertinenziali, da una piccola palazzina uffici (ex fabbricato colonico), da varie cabine elettriche e dallo svincolo ferroviario di raccordo alla tratta Ascoli-Porto d'Ascoli.
- 2) La Società A.S.S. srl con sede a San Severino Marche - Zona Industriale Pip 6) di Taccoli è stata costituita nel 1999 con lo scopo sociale di realizzare e gestire un'area di sosta attrezzata per automezzi pesanti principalmente nell'ambito comunale ed a servizio dell'intero territorio dell'alto Maceratese e comunque della provincia di Macerata. L'area di sosta è ubicata nel

Comune di San Severino Marche (MC) vicino alla S.S. 361 Settempedana, nel tratto San Severino Marche – Passo di Treia,

- 3) Area industriale Selva Grossa (nel Pesarese). Autoparco nei pressi del casello autostradale, gestito da Parco Tir Pesaro Soc. Coop. Arl. La struttura di 27.000 metri quadrati è capace di accogliere centoventi mezzi pesanti ma è riservata ai soli associati di CARP e altre cooperative locali; non è dunque previsto il servizio conto terzi e non eroga servizi di logistica.
- 4) Area industriale Montecchio Il Comune di Sant'Angelo in Lizzola ha attivato una convenzione con privati per la gestione di un autoparco sito a Montecchio, con circa 70 stalli sorvegliati dando priorità agli autotrasportatori con residenza in S'Angelo in Lizzola.
- 5) Area industriale Osteria Nuova (nel pesarese). Il Comune di Montelabbate, all'interno di una nuova zona industriale sita in località Osteria Nuova, ha previsto un'area destinata a parcheggio pubblico con caratteristiche idonee ad alloggiare un' autoparco di circa 70 stalli, la cui gestione sarà ceduta a privati con apposita convenzione; la conclusione delle opere è prevista per il 2010.
- 6) Area industriale Montecchio (nel pesarese). E' in fase di definizione la realizzazione di un autoparco per circa 70 – 80 stalli da parte del consorzio di autotrasporti TRANSITALIA riservato ai propri associati.

Il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, avvalendosi di fondi espressamente destinati dalla legge alla tutela della sicurezza della circolazione stradale e dell'ambiente, ha promosso un contributo a fondo perduto a quei soggetti pubblici o privati che disponessero di un progetto cantierabile, già approvato dalle competenti Autorità, teso a realizzare un'area di sosta per veicoli commerciali. Di seguito un elenco puntuale:

ENTE AMMESSO ALLA REALIZZAZIONE	DISLOCAZIONE DELL'AREA DI SOSTA	INTERVENTO	INVESTIMENTO PREVISTO	CONTRIBUTO DELL'ALBO	STATO DEI LAVORI	DIMENSIONI	NUMERO STALLI PREVISTI
P.T.P. Parco TIR Pesaro Soc. Coop. r.l. – Pesaro	Loc. Selvagrossa Uscita A14 Casello Pesaro Urbino	Realizzazione ex novo	3.000.000	882.960,00 + 117.040 in corso di erogazione	Lavori ultimati - area di sosta operativa	27.000 mq	121
Fano Transervice Soc. Cons. r.l. Sant'Ippolito (PU)	Fano - Z.I.- Bellocchi E78/A14	Realizzazione ex novo	1.670.400	617.040,00 + 134.640 in corso di erogazione	Lavori ultimati. Area di sosta operativa	35.000 mq	29
Consorzio Autoparco il Vallato Civitanova Marche (MC)	Civitanova Marche (MC) Z.I. Loc. S. Maria Apparente	Realizzazione ex novo	8.628.475	1.032.913,80	Realizzato 3° stralcio funzionale dei lavori per importo superiore all'80%	89.508 mq	68



ENTE AMMESSO ALLA REALIZZAZIONE	DISLOCAZIONE DELL'AREA DI SOSTA	INTERVENTO	INVESTIMENTO PREVISTO	CONTRIBUTO DELL'ALBO	STATO DEI LAVORI	DIMENSIONI	NUMERO STALLI PREVISTI
					dell'investimento. Conclusione dei lavori prevista a breve		
La Sosta s.r.l. di S.Benedetto del Tronto (AP)	S.Benedetto del Tronto (AP) - Uscita A14	Realizzazione ex novo	6.217.985	1.032.913,80	Lavori ultimati. Area operativa	30.000 mq	90

Inoltre negli anni 2000 una legge regionale ha finanziato alcune iniziative pubbliche (parcheggi al porto) e private, accanto ai contributi per il rinnovo dei rotabili su gomma e all'acquisto di casse mobili, che non hanno minimamente spostato l'equilibrio verso lo sviluppo dell'intermodalità.

7.9.1 Gli interventi programmati nel breve e medio periodo

Un recente aggiornamento della indagine Isfort sui Sistemi Locali del Lavoro, svolto nel 2006, ha confermato che le Marche hanno la maggiore potenza manifatturiera in termini di addetti nel settore, ma anche un livello di accesso ai nodi di trasporto di frequente sotto la media nazionale, e tale condizione di debole accessibilità ai nodi della rete logistica fondamentale si estende a tutta l'area di "recente" sviluppo industriale: Abruzzo, Marche, Umbria.

Non è dunque l'infrastruttura a rete a mancare, ma l'accessibilità ad un sistema logistico che è fatto dalle reti (tutte), dai nodi (porto-interporto-aeroporto) e dagli operatori: spedizionieri, corrieri, trasportatori. Operatori che hanno dimostrato di saper "resistere" non tanto alle innovazioni, magari aggiungendo la terminologia logistica all'offerta dei loro servizi tradizionali, ma alla crisi ed alla contrazione della domanda che ne è seguita, puntando sulla competitività debole e sull'utilizzo della gomma, magari riducendo i consumi ed i ritorni a vuoto.

Occorre offrire la possibilità a questi operatori di riorganizzarsi collocandosi utilmente nella catena logistica, al servizio dei Distretti e delle filiere produttive più riconoscibili, da un lato favorendo la realizzazione di piattaforme logistiche di distretto, ben collocate rispetto alla produzione e facilmente connesse con i nodi intermodali regionali e nazionali, dall'altro favorire la riallocazione in queste piattaforme e anzitutto all'Interporto delle Marche degli operatori e delle loro forme aggregate, Consorzi o cooperative o altro, con i relativi magazzini, i servizi logistici alle merci, ai mezzi e alle persone.

Le caratteristiche della domanda di trasporto generata ed attratta dall'economia regionale evidenziano la necessità di delineare un quadro di offerta logistica molto più articolato di quello previsto nella precedente pianificazione regionale.

A fronte di uno scenario sostanzialmente basato su un grande centro intermodale (Interporto di Jesi), supportato dagli scali merci F.S. e da alcuni centri minori mono-plurimodali (Autoporto di Valle del Tronto, Area attrezzata di Fano, di Civitanova, San Severino M.), così come previsto dal Piano Regionale del 1994, la interrelazione tra distretti industriali, la conseguente domanda interna di breve-media percorrenza, la rilevanza di interscambi con le regioni vicine evidenziano la necessità di un sistema di supporto logistico relativamente diffuso e non così fortemente concentrato come previsto dalle previsioni programmatiche del 1994.

Si tratta quindi realizzare strutture, tecnologicamente ben attrezzate ma di facile attuazione e diffusione, di dimensioni medio-piccole, integrate nel tessuto economico produttivo e distributivo, a gestione privata o pubblico/privata., legate in modo funzionale ed anche gestionale alla Piattaforma delle Marche.

Queste strutture debbono da una parte consentire una riduzione dei costi della logistica e del trasporto, integrandosi con il sistema intermodale regionale, e dall'altra razionalizzare la movimentazione dei prodotti, riducendo i percorsi a vuoto e incrementando il riempimento medio dei veicoli con riduzione dei flussi di circolazione stradale.

Sulla base di un bando finanziato con fondi POR 2007-2013 con 4 Meuro sono state individuate quattro aree ove potrebbero essere localizzate le piattaforme logistiche, nuove, a Civitanova, Pesaro, Fabriano o completare quella esistenti ad Ascoli Piceno. Per motivi legati alla non rispondenza a tutti i requisiti previsti dal bando, è stata esclusa dal finanziamento la struttura prevista nel fabrianese per la quale era richiesto il contributo per la realizzazione dell'allaccio

Comune di Pesaro	<i>"Piattaforma Logistica per il distretto del Pesarese"</i>	Costo totale € 1.687.942,54 Contributo richiesto € 1.350.354,03	Lo studio urbanistico prevede un'ampia zona destinata allo stallo dei mezzi pesanti (n. 110 soste) di idonee dimensioni con ampie zone di manovra, ed un'altra zona su cui è stato localizzato un sistema polifunzionale di infrastrutture di supporto all'autotrasporto e alla organizzazione di una prima filiera della logistica. Le due aree, di circa 37 ettari in complesso sono collegate.
Provincia di Macerata	<i>"Miglioramento Funzionale del Ponte dell'Annunziata" in Località Montecosaro Scalo"</i>	Costo totale € 2.000.000,00 Contributo richiesto € 1.500.000,00	Superficie territoriale: 26,7ettari Superficie utile: 38.480 mq per magazzini 3.400 mq (14.200mc) servizi (uffici, bonifica, officina, rifornimento carburante...) 1.600 mq (5.100mc) albergo Superfici a verde: 3.4000 mq Collegamento ferroviario: SI.
Centro Intermodale del Tronto – CIT spa – Ascoli Piceno	<i>"Potenziamento ed ampliamento della Piattaforma Logistica Centro Intermodale del Tronto"</i>	Costo totale investimento previsto: € 1.700.000,00 Contributo richiesto: € 1.360.000,00	Insiste su un'area di 10 ettari in comune di Ascoli Piceno, con possibilità di espansione a 20 ettari. Il progetto proposto prevede di completare le opere necessarie per l'effettiva entrata in servizio dello scalo merci ferroviario, attraverso l'integrazione tra quelle di analoga tipologia su aree poste in prossimità e quelle comprese entro la Stazione ferroviaria di Offida-Casteldilama. Viene proposta inoltre la sistemazione dei Piazzali di manovra nello scalo interno all'Autoporto, l'adeguamento delle reti degli impianti tecnologici



ferroviario alla piattaforma che sarebbe poi stata realizzata dalla Quadrilatero spa. Gli altri tre interventi sono finanziati come di seguito indicato:

Di fatto, successivamente al finanziamento, il Comune di Pesaro ha ritenuto dover rinunciare al finanziamento per cui non si realizzerà più, in tempi brevi quell'intervento. La necessità di avere una piattaforma a servizio delle aree industriali di Pesaro-Fano comunque resta sempre attuale e non è da escludere che, se ci saranno fondi disponibili, si proceda con un nuovo bando entro il 2013.

Il co-finanziamento regionale ed europeo potrà consentire agli enti locali responsabili dell'intervento di realizzare entro il 2013 le connessioni stradali e/o ferroviarie, mentre gli interventi immobiliari saranno a carico dei privati. Le piattaforme non dovranno essere eccessivamente vaste per non squilibrare il rapporto con i nodi principali, anzitutto l'Interporto (20-25 ha al massimo), magari con una possibilità di ampliamento in caso di successo. Il collegamento ferroviario è sicuramente inutile in una prima fase proprio perché le quantità di merce da avviare a porto o interporto non saranno tali da consentire l'utilizzo di treni interi.

Successivamente all'avvio di ciascuna piattaforma sarà opportuno trovare i dovuti strumenti finanziari per favorire l'insediamento degli operatori dei servizi logistici per garantire l'efficacia della piattaforma rispetto alle aziende manifatturiere ed alle loro necessità di approvvigionamento, magazzinaggio, fornitura, etc.

Nel caso di prossimità a centri urbani di significative dimensioni gli operatori potranno assumere anche una significativa funzione nella catena della Logistica Urbana, nel rifornimento programmato delle merci ai commercianti localizzati nei centri in orari e con mezzi adeguati alla scelta di ridotto inquinamento e congestionamento da traffico dei centri medesimi.

Le piattaforme individuate potrebbero poi essere localizzate in numero maggiore provvedendo alla individuazione puntuale di SLL al cui servizio possono essere realizzate, in modo da costituire un'efficace network logistico regionale, ben collegato sia attraverso la rete viabilistica ed in qualche caso ferroviaria, sia attraverso la rete telematica ai nodi intermodali.

7.9.2 Interventi di Project Financing per le piattaforme logistiche di distretto.

Il project financing rappresenta una delle modalità più interessanti e innovative di finanziamento delle infrastrutture di trasporto e di logistica. L'elemento distintivo di tali operazioni consiste nella circostanza che le prospettive rilevanti ai fini della valutazione della capacità di rimborso del debito sono principalmente basate sulle previsioni di reddito dell'iniziativa finanziaria e non sull'affidabilità economico-patrimoniale dei promotori.

Data la struttura dell'operazione di finanziamento, in cui una specifica iniziativa economica viene valutata principalmente per le sue capacità di generare ricavi e dove i flussi di cassa previsti dalla gestione costituiscono la fonte primaria per il servizio del debito, è necessario che la

pianificazione individuando preventivamente i progetti infrastrutturali aventi le caratteristiche necessarie per poter attivare il project financing coinvolgendo il capitale di rischio privato.

Il ricorso a questo strumento, che permette di moltiplicare le risorse disponibili per la realizzazione degli interventi infrastrutturali, e quindi garantisce costi e tempi certi di realizzazione dei progetti, con una notevole diminuzione delle inefficienze che affliggono le iniziative pubbliche, può essere significativo proprio per realizzare le piattaforme e collegarle alle reti.

In questo quadro l'intervento pubblico potrà esplicarsi, nell'immediato, tramite un'azione di indirizzo sulle forme e sulle modalità di gestione dei centri intermodali già finanziati per massimizzarne la redditività (aumento di load factor e diminuzione di viaggi a vuoto) e stimolare l'intervento del capitale privato; e nel medio termine, tramite la realizzazione di seminari formativi e di progetti pilota, che facciano accrescere le conoscenze della leva logistica per maturare vantaggi competitivi da parte delle imprese e attivare nel contempo investimenti privati nell'impresa di logistica.

8 LOGISTICA E INTERMODALITÀ

8.1 Un nuovo modello concettuale

Negli Anni 80, in concomitanza con l'espandersi dei sistemi integrati di controllo e di gestione dei flussi di approvvigionamento e di distribuzione delle grandi multinazionali nei beni d'investimento e di largo consumo, nella chimica, petrolio, agroindustria e così via, un nuovo modello concettuale è andato sviluppandosi nel campo dell'analisi dei sistemi di trasporto.

Il nuovo impianto concettuale, partendo da nuovi criteri di lettura dei sistemi di trasporto delle merci tendeva a costituire la base di partenza per un nuovo approccio alla pianificazione dei sistemi di trasporto e alla progettazione di politiche industriali atte ad accrescerne l'efficienza, la qualità e la competitività.

L'elaborazione di questo nuovo modello concettuale prendeva lo spunto dalla presa d'atto che, una rivoluzione di grande portata stava diffondendosi nelle pratiche di gestione dei flussi di merci attuate dalle multinazionali con l'obiettivo di ridurre i costi di gestione delle scorte e i costi di trasporto, accrescendo al tempo stesso, la qualità del servizio al cliente finale e la migliore integrazione possibile del ciclo produzione-distribuzione, la cosiddetta supply chain.

Questo approccio andava sotto il nome di logistica, scienza e tecnica di gestione ottimale dei flussi di approvvigionamento e di distribuzione, di gestione delle scorte, di pianificazione della produzione e di marketing.

8.2 L'integrazione di sistema

La prima innovazione è stata quella di considerare i sistemi di trasporto come sistemi integrati e non più suddivisi per modi (aereo, marittimo, terrestre). In un quadro di integrazione il modo di trasporto diventa un segmento intercambiabile della catena, l'azione pianificatoria non si concentra più sui singoli modi separati ma sulle opportunità di concatenazione dei medesimi, considerando i costi di frizione, ossia i costi derivanti dal passaggio da un modo di trasporto all'altro, uno dei fattori che necessitano dei maggiori interventi di razionalizzazione e ottimizzazione. L'intermodalità a questo punto più che un obiettivo è una premessa, è implicita nel modello concettuale.

La seconda innovazione consiste nel considerare l'attività di trasporto e quella di deposito/magazzinaggio un'unica attività, un unico ciclo, un unico servizio. La razionalizzazione dei trasporti dipende in gran parte dalla corretta gestione del magazzino, in quanto è la gestione ottimale della scorta o della merce in deposito o in transito a determinare l'efficienza e la produttività della fase di trasporto, sia come impiego ottimale dei mezzi, sia come possibilità di pianificazione dei viaggi, sia come regolarità e puntualità delle consegne.

La terza innovazione consiste nel riconoscere che il governo del sistema è affidato ad un centro decisore che può essere esterno all'universo del trasporto ed al medesimo universo dei servizi.

Il centro decisore al quale si richiamano le scelte in materia di trasporti risiede presso l'impresa per conto della quale la merce viene distribuita.

Non è la performance del singolo modo di trasporto che va perseguita, ma quella dell'intera catena da origine a destino.

E' del tutto indifferente anche il percorso che può seguire la merce, sono indifferenti il porto o l'aeroporto per i quali transita, i chilometri che percorre, l'importante è che la merce arrivi a destino con puntualità e rapidità, conservando intatte le sue qualità, nella maniera più economica possibile.

Il sistema di governo del processo si chiama sistema logistico. Esso garantisce la fluidità e l'unitarietà del ciclo approvvigionamenti-produzione-distribuzione (supply chain).

8.3 La suddivisione per filiere

La mobilità delle merci non è un indistinto magma che si muove tra punti differenti, chiamati origine e destinazione, secondo analoghe modalità e analoghi sistemi di esercizio, ma è un ben preciso e differenziato complesso di filiere logistiche che rappresentano ciascuna dei sistemi specializzati al servizio di determinati cicli/settori produttivi. Ciascuna di queste filiere, articolate per grandi settori (beni di largo consumo, beni d'investimento, beni primari ecc.), rappresentano un mercato specifico del trasporto merci, all'interno del quale vigono regole, tecniche e best practices diverse da filiera a filiera.

Questi mercati specializzati del trasporto, rappresentati dalle filiere non sono altro che il sistema di servizi necessario ad approvvigionare di prodotti intermedi o di componenti il settore produttivo di riferimento (es. auto) ed a distribuirne il prodotto finito su tutti mercati.

Origini e destinazioni delle merci non sono dunque un elemento da scoprire nell'indistinto magma della mobilità ma sono chiaramente definiti dai mercati di approvvigionamento e di sbocco dei prodotti medesimi.

Le filiere sono sistemi chiusi, predefiniti, passibili di implementazione come qualunque sistema organizzativo, ma specializzati, dunque in parte incompatibili tra loro come lo possono essere diversi linguaggi informatici.

Il concetto di filiera è il criterio base per determinare la domanda di trasporto.

La quinta innovazione consiste nel riconoscere che il trasporto delle merci sta gradualmente subendo un processo di sussunzione nei sistemi logistici.

Dapprima nelle filiere di prodotto governate dalle grandi multinazionali manifatturiere, poi via via a cascata nel vasto universo della piccola-media impresa, gli standard di servizio imposti dalla logistica diventano obiettivo da raggiungere da parte delle best practices del settore.

Usi e costumi propri dei singoli modi di trasporto, vengono passati al vaglio dei nuovi sistemi di organizzazione, introducendo criteri di selezione dei servizi e delle imprese che li erogano tali per cui sottrarvisi significa uscire dal mercato o restarvi in posizione marginale.

Non è un caso che la rivoluzione della logistica sia stata accompagnata e favorita da un potente processo di deregulation che ha investito i singoli modi di trasporto dalla metà degli anni 70 ad oggi.

8.4 L'innovazione nel mercato dei trasporti

Si è preso atto che la tendenza fondamentale è quella della terziarizzazione dei servizi logistici.

Non si tratta semplicemente di un trasferimento di funzioni dal caricatore all'operatore logistico, si tratta di valutare diversamente il mercato, comprendendovi non solo il trasporto ma tutte le operazioni che concorrono all'organizzazione della supply chain, secondo modelli operativi che possono variare da filiera a filiera.

Mentre la domanda di trasporto, nel modello tradizionale, si limitava a far entrare nel computo le operazioni fisiche di traslazione e movimentazione a deposito della merce, nel modello più avanzato la domanda di trasporto (ed il suo costo) sono semplicemente una componente di una domanda più complessa di servizi logistici.

Il processo di terziarizzazione ha il potere di rendere più trasparente la domanda di servizi logistici e più facilmente calcolabile la sua dimensione in termini economici, cioè in ultima analisi rende visibile il mercato.

La divisione del lavoro si articola affidando la logistica a terzi, che si rivolgono nel caso del trasporto su strada a chi è in grado di fornirgli flotte con ampia differenziazione di tipologie di veicoli, nel caso del trasporto ferroviario a società ferroviarie, a compagnie marittime nel caso di trasporto via mare, a società di cargo aereo nel caso di trasporto aereo, svolgendo in parte il ruolo che tradizionalmente era affidato agli spedizionieri.

Inoltre la scansione delle operazioni in una catena di trasporto che fa parte di un sistema logistico determina una nuova organizzazione del tempo ed in particolare della giornata lavorativa.

L'omogeneizzazione nella scansione delle operazioni, all'interno di tutte le filiere logistiche, ha come effetto la concentrazione di determinate operazioni nell'arco della giornata con un rilevante impatto sui flussi di traffico e quindi sull'utilizzo delle reti infrastrutturali.

Le piattaforme logistiche, in particolare nelle aree ad alta concentrazione di piattaforme di primo livello, riversano sulla rete stradale un volume di mezzi imponente che si mettono in viaggio nell'arco di una ristretta fascia oraria.

L'organizzazione degli orari, diventa un elemento decisivo di razionalizzazione del sistema.

Gli orari dei servizi doganali, gli orari dei centri intermodali, gli orari di partenza delle linee di cabotaggio, i tempi di preparazione del volo nel cargo aereo, gli orari di consegna alla grande distribuzione, possono rappresentare dei fattori di criticità molto elevati, accrescendo i cosiddetti costi di frizione.

La logistica quindi impone le sue regole anche all'organizzazione del tempo nell'arco della giornata o della settimana lavorativa, regole che diventano tanto più vincolanti quanto maggiori sono gli standard di servizio richiesti.

Un aspetto importante dell'organizzazione del tempo e della scansione temporale è rappresentato dal passaggio ad una concezione dei servizi di trasporto merci su domanda a dei servizi di trasporto organizzati per linee regolari.

Il concetto stesso di corridoi, limitato per ora agli aspetti infrastrutturali della rete di trasporto, si arricchisce di quell'elemento fondamentale rappresentato dai servizi di linea che su quei corridoi vengono offerti.

Dunque l'organizzazione complessiva delle risorse distributive di cui un paese dispone, va assunta come una risorsa le cui caratteristiche di qualità e di efficienza possono essere verificate e migliorate.

8.5 la logistica integrata

L'ottica che permea le linee tendenziali di sviluppo del trasporto delle merci dovrà essere quella della logistica integrata, che presuppone l'esame delle problematiche trasportistiche non più a livello puntuale, ma con riferimento agli assi di collegamento nazionali e internazionali.

L'attivazione di tale politica, anche attraverso una legge di incentivazione del trasporto combinato può infatti rappresentare un passo decisivo per sviluppare traffici intermodali, un salto



qualitativo finalizzato alla creazione di una rete di infrastrutture intermodali che, in una visione di rete nazionale e internazionale, consenta di rendere competitivo il trasporto combinato con il trasporto “tutto strada”, sia captando maggiori quote di traffico sulle lunghe distanze, sia abbassando la soglia chilometrica che delimita i campi di convenienza tecnico-economica delle due modalità.

8.6 L'offerta di logistica nelle Marche e l'autotrasporto

I servizi di logistica all'interno delle Marche possono essere individuati sulla base di diverse fonti che non risultano tra loro del tutto congruenti per la diversa metodologia con cui vengono rilevati i dati. I principali risultati ottenuti in quella sede, con riferimento alle attività connesse ai trasporti e che in qualche modo possono essere collegate ad una attività logistica sono i seguenti:

a) I dati del Censimento dell'Industria del 1996 evidenziano che nelle Marche il numero delle imprese in grado di svolgere attività sussidiarie ai trasporti ed in qualche modo connesse alla logistica è esiguo.

b) conclusioni simili si possono ricavare dai dati messi a disposizione dalla Unioncamere che per altro traggono origine dalla stessa fonte anche se vengono elaborati con un diverso criterio. Poiché questo risultato sembra contrastare con la realtà marchigiana, si è ritenuto opportuno svolgere un'indagine integrativa, dalla quale sono emersi i seguenti risultati:

Numero di imprese per provincia che svolgono attività connesse ai trasporti (2003)

PROVINCIA	quantità
Pesaro-Urbino	82
Ancona	121
Macerata	100
Ascoli Piceno	128
Totale	431

La tabella evidenzia che, a differenza di quanto indicato dall'ISTAT, nella regione Marche sono attive 431 imprese che si occupano anche di logistica.

Poiché anche questa fonte, sia pure più completa in quanto rileva imprese che operano nelle Marche pur non avendo in regione la sede legale e non è soggetta al vincolo del numero degli addetti, è comunque non del tutto attendibile in quanto non sempre al termine di logistica indicato nella ragione sociale corrisponde una effettiva attività ricollegabile alla logistica, si è ritenuto opportuno integrarla con delle interviste telefoniche.

Numero di imprese per provincia che svolgono attività connesse ai trasporti

PROVINCIA	NUMERO
Pesaro-Urbino	30



Ancona	59
Macerata	46
Ascoli Piceno	54
Totale	189

Il numero totale delle imprese è più che dimezzato rispetto a quello indicato nella tabella precedente (189 contro 431 imprese) ma è nettamente superiore a quello desumibile dalle rilevazioni ISTAT e dai dati dell'Unioncamere.

Accanto a queste incertezze sulle informazioni di base di carattere generale, vanno evidenziate carenze di informazioni di carattere più specifico ed essenziali per uno sviluppo della politica del settore. Un esempio è rappresentato dagli spazi di magazzino in entrata ed uscita delle imprese di produzione che potrebbero essere eliminati o ridotti di molto da una efficiente struttura logistica organizzata in comune nei vari distretti industriali o nelle varie filiere logistiche anche se questo problema si colloca in una dimensione di medio periodo.

Tenuto conto della frammentazione e della ridotta capacità operativa della massima parte delle aziende di trasporto attive nei distretti delle Marche, appare plausibile ritenere che da parte loro non potranno venire iniziative significative, salvo forse qualche eccezione, per la realizzazione delle ipotizzate soluzioni distrettuali. Appare pertanto opportuno valutare anche l'offerta di servizi logistici nazionali ed internazionali e di come essi possano rispondere alle esigenze specifiche del contesto locale.

8.7 Strutture sovra regionali di servizi logistici

SM Logistics

Riguardo la possibilità di iniziative dedicate in modo specifico ai distretti produttivi italiani che vengano messe in atto dalle maggiori aziende di logistica operanti sul territorio nazionale, esistono forti dubbi e perplessità. Non sembra infatti esista un interesse per simili interventi, di tipo necessariamente specializzato in funzione delle caratteristiche dei distretti, da parte dei grandi operatori logistici, in quanto le loro politiche, definite per un contesto internazionale, sono completamente orientate alla standardizzazione dei servizi offerti.

Le iniziative ad hoc non fanno più parte dei piani di sviluppo delle aziende di trasporti in genere, che raggruppatesi in realtà sempre più grandi ed internazionali, tendono ad organizzare in modo uniforme il groupage, la raccolta dei materiali e le spedizioni. La ragione del consolidamento di questa tendenza è facilmente rintracciabile nei costi molto alti che sono necessari per l'allestimento di servizi specifici, mentre l'ottimizzazione degli investimenti indirizza sempre più verso una sorta di catena di montaggio che è applicata globalmente in tutte le aree nelle quali le società di trasporti e logistica operano. Il modello organizzativo-gestionale attuale impone

un'uniformità di flotte proprie, di sistemi informativi e di politiche di marketing, tanto che si può parlare di industrializzazione dell'offerta logistica.

La logica del passato, a rete, che ammetteva l'iniziativa di una singola realtà territoriale orientata alla specifica mappatura dei traffici, all'adeguamento alla stagionalità delle aziende e agli specifici flussi locali e nazionali, è superata oggi dall'applicazione di una politica di operatore logistico quale general contractor unico su base internazionale.

La costituzione di un piattaforma distrettuale dovrebbe prevedere il consolidamento dei carichi in capannoni per conseguire spedizioni e destinazioni omogenee in modo da ottenere economie di scala. A queste condizioni sarebbe possibile una negoziazione complessiva dei rapporti dei costi con i grandi operatori logistici, che potrebbe portare a significativi benefici per gli utenti. L'applicazione di condizioni particolari, ossia "customizzazione dei servizi", è soggetta sia ai limiti dell'ampiezza dello spazio negoziale sia all'economia delle risorse destinate agli investimenti richiesti. Le filiali in Italia dei grandi operatori logistici internazionali non hanno alcuno spazio di autonomia nella definizione delle strategie di offerta; sono solamente gestori delle politiche definite al centro (al di fuori dell'Italia).

A tal proposito, si ricorda l'esperienza di Gondrand negli anni 1978/82. All'epoca, la società era gestita come una federazione con forti autonomie locali. I singoli responsabili territoriali avevano infatti capacità imprenditoriali che oggi non sono più possibili, in quanto il processo di internazionalizzazione ha fatto passare la singola unità da centro di profitto a centro di costo per l'amministrazione centrale. Oggi le filiali, o unità locali, sono soggette a molti controlli e sono prive di reale autonomia decisionale.

Il costo di un adeguamento locale dell'offerta logistica passa attraverso la costituzione di strutture particolari che possono essere approntate con l'intervento decisivo dell'attore pubblico. L'iniziativa è quindi a carico non dell'offerta di un operatore logistico, bensì delle stesse imprese locali che, generalmente tramite gli esponenti più rappresentativi, hanno l'interesse e la possibilità di avviare iniziative per la messa in comune di servizi logistici.

Esemplare a questo proposito è la realizzazione, in corso, del primo interporto lombardo. All'interno del Piano Nazionale dei Trasporti la Regione Lombardia, assieme alle ferrovie nord e a gruppi privati, ha costituito una società a prevalente capitale pubblico per la realizzazione dell'infrastruttura logistica (interporto) a Bergamo. Il primo passo è stato l'acquisizione dei poteri sostitutivi da parte della società per poter superare i vincoli dati dalle logiche localistiche dei comuni coinvolti e coordinare la realizzazione materiale del progetto. Quest'ultimo prevede infatti la realizzazione di capannoni e di un terminal intermodale di 3,5 milioni di tonnellate l'anno. Il piano di sviluppo prevede, una volta completate le opere, la recessione degli enti pubblici dalle proprie quote e la loro conversione in azionariato privato. La logica generale dell'intervento è quella dell'outsourcing per dare una risposta tempestiva ai bisogni concreti dei distretti interessati.

Perché si possano realizzare con sostenibilità economica iniziative logistiche comuni in una specifica area territoriale, occorre un'incidenza media dei costi della logistica attorno al 7/8% del fatturato delle aziende. Questa costituisce la soglia di attenzione oltre la quale ha senso pensare di sviluppare piattaforme logistiche. L'iniziativa deve poi essere rivolta alla razionalizzazione dei servizi esistenti e partire dalle valutazioni economiche complessive relative alle prospettive dei distretti coinvolti.

Una conferma di questa modalità di intervento viene anche dalla esperienza della Regione Veneto nella definizione del Piano Logistico regionale. Un aspetto di estrema importanza è quello degli strumenti amministrativi deliberati dal governo regionale per la gestione delle piattaforme logistiche. Tali governi non hanno le competenze tecniche per realizzare i piani logistici e quindi la via è quella di attivare processi decisionali di tipo imprenditoriale nella logica delle holding industriali.

DHL Italia

All'interno delle dinamiche di sviluppo globali, la competitività dei distretti italiani sarà soggetta a relevantissimi mutamenti strutturali: non solo la qualità si configurerà come l'unica arma per cercare di contenere la concorrenza di Paesi (come quelli Est Europei o la Cina) che possono surclassare qualsiasi concorrente in termini di costo del lavoro; ma anche la produzione di componenti sarà sempre più affidata a produttori extra nazionali per cui il movimento di merci e semilavorati è destinato ad avere incrementi esponenziali. Le nuove opportunità di impiego nei distretti italiani muteranno dalle produzioni di componenti e di parti verso l'elaborazione finale dei componenti stessi e, soprattutto, verso i servizi per la logistica.

A partire da queste premesse le scelte in materia di logistica si configurano come le premesse decisive per la competitività futura; l'operatore pubblico è l'unico in grado di attuare le iniziative richieste a questo proposito. I motivi di questa indicazione così netta sono diversi:

le logiche localistiche secondo le quali ogni realtà territoriale rivendica priorità per le proprie esigenze ritenendole inderogabili, bloccano e spesso compromettono qualsiasi sforzo comune; come se, nel caso delle Marche, ogni singola aggregazione distrettuale localizzata in una vallata rivendicasse un proprio centro logistico, disperdendo le risorse e impedendo una razionalizzazione dell'offerta logistica. L'attore pubblico deve decidere una soluzione comune alla luce delle opportunità globali del territorio.

I costi da sostenere per questo tipo di iniziative sono tali da eccedere le possibilità di investimento di qualsiasi attore privato. Per esempio, le esigenze di locali per il magazzinaggio di un qualsiasi singolo operatore logistico sono estremamente modeste rispetto a quelle da metter in campo per un interporto.



È evidente che per superare i problemi di lunghezza e dispersione di alcuni processi decisionali della pubblica amministrazione, sia necessario dotarsi di strumenti adatti ad attuare progetti complessi come quelli relativi alla logistica. Il modello dovrebbe essere quello dei Paesi del Nord Europa, nei quali, spesso, i fondi pubblici possono essere amministrati con la flessibilità e la velocità dei soggetti privati. La via delle consulenze appare determinante per realizzare le iniziative. È proprio il governo regionale che si deve fare carico della promozione di queste iniziative in quanto le Ferrovie, che un tempo potevano agire in modo quasi analogo, versano oggi in condizione critiche e non hanno più alcuna possibilità di giocare un ruolo di attore territoriale efficace.

La concertazione con le imprese logistiche è inoltre necessaria per l'attuazione di progetti in grado di rispondere alle effettive esigenze degli operatori .

In merito alla flessibilità dell'offerta, le aziende logistiche sono generalmente in grado di realizzare servizi particolari secondo le esigenze dei clienti, ma, qualora la soglia della frammentazione diventi eccessivamente alta, i costi non sono più sostenibili da parte dei clienti. Un'offerta flessibile deve convergere con la razionalizzazione di tutti gli interventi.

In particolar i distretti delle Marche, assieme a quelli della Toscana, sembrano richiedere una forte personalizzazione dei servizi, a causa del modello produttivo che si concentra in cicli discontinui per rispondere con flessibilità alle richieste diversificate dei clienti.

TNT Logistics

In merito alla realizzazione di iniziative comuni studiate per specifici distretti si evidenzia la necessità di identificare un primo cliente certo e rilevante, a partire dal quale costruire e sviluppare il servizio specifico. Allo stato attuale il concetto di distretto produttivo viene troppo spesso interpretato in modo riduttivo, basandolo sulla sola prossimità spaziale delle diverse aziende, che non sono in grado di costituirsi come sistema integrato. La condivisione di servizi, sia informatici sia logistici, incontra una barriera nella difesa della segretezza relativa ai clienti. Questa barriera culturale rappresenta l'ostacolo principale, anche a fronte delle diverse economie possibili con la messa in comune dei servizi.

La soluzione concreta è rappresentata dalla possibilità di innescare un processo di integrazione a partire da una specifica azienda di dimensioni rilevanti o leader del settore, che disegni servizi adeguati alle proprie esigenze in collaborazione con un operatore logistico. A partire dall'offerta di un servizio reale, anche le altre aziende del distretto possono superare lo scoglio della segretezza a fronte della prospettiva di una maggiore efficienza della propria funzione logistica.

Le principali esperienze della TNT nella fornitura di servizi specifici per i distretti sono due: una relativa al distretto di Carpi e un'altra nel Lazio.



La prima, in corso da tempo, non ha portato a nessuna attività significativa, nonostante gli studi e gli sforzi compiuti. La carenza principale che ha impedito una effettiva attuazione dei progetti è da imputare a carenze del decisore pubblico.

La seconda esperienza è stata promossa dalla Confindustria Lazio. Rivolta ai distretti chimico e aeronautico, allo stato attuale consiste negli studi preparatori per la definizione dei servizi.

In conclusione, la chiara identificazione di un soggetto catalizzatore delle esigenze e delle iniziative in tema di logistica è l'unica premessa per l'attuazione di qualsiasi piano comune. Esempio a questo proposito è il caso della Fiat che ha disegnato tutti i servizi e li ha imposti a tutti i fornitori, quale modello efficiente ed efficace di gestione della logistica.

8.8 La distribuzione delle merci in ambito urbano – City Logistic

Anche nel campo della logistica urbana è fondamentale sviluppare esperienze anche in forma pilota, verificarle con best practices di altre regioni, etc , quindi procedere ad un'applicazione ampia. Il progetto pilota dovrà avere come obiettivo prioritario quello di individuare i criteri di utilizzo, da trasferire poi nei centri urbani più rilevanti della Regione, della telematica sulla logistica integrata e sulla distribuzione merci in ambito urbano, al fine di creare delle basi concrete per far fronte alle nuove necessità poste da un eventuale sviluppo dell'e-commerce.

Il progetto è teso a favorire l'organizzazione efficiente della logistica nella distribuzione delle merci nel centro storico e studiare l'impatto dell'e-commerce e contemporaneamente perseguire anche altri obiettivi rilevanti che nel contesto generale consentono di migliorare il livello di competitività ed attrattività dei sistemi urbani: abbattimento dei costi della distribuzione, ottimizzazione degli spazi, creazione delle isole per la distribuzione, riduzione dei livelli di congestione del traffico, (con impatto positivo in termini di inquinamento, migliore gestione degli spazi urbani, e sicurezza per cittadini e merci).

Al fine di garantire un'accessibilità sostenibile delle merci nell'area urbana, il Progetto Pilota per la city logistic sperimenterà l'introduzione di sistemi telematici innovativi di raccordo e distribuzione allo scopo di razionalizzare l'attuale sistema di raccolta e distribuzione. Perseguendo l'obiettivo primario di rispondere alle esigenze distributive dell'e-commerce, sarà possibile contemporaneamente ottimizzare anche la distribuzione tradizionale del sistema città.

Il Progetto dovrà prevedere l'utilizzo di una piattaforma logistica, di una vera e propria isola di distribuzione, destinata alla rottura di carico necessaria per l'impiego di veicoli a livello a basso (o nullo) impatto ambientale e per l'ottimizzazione dei carichi e dei percorsi.

Il costo per la realizzazione della struttura logistiche può essere attivato attraverso strategie di project financing. I processi di ottimizzazione dei carichi e dei percorsi, vengono realizzati con l'ausilio di appositi software, che consentono di ridurre le percorrenze complessive ed il numero totale delle soste.



Il Progetto pilota dovrà prevedere una fase di test e verifica in un contesto reale, una fase di fattibilità e valutazione dell'efficacia e dell'adattabilità degli schemi tecnico/organizzativi.

8.9 La logistica per i distretti

La logistica è un potente fattore di organizzazione del territorio. Essa disegna la rete ottimale dei depositi, centri di distribuzione e punti di transito delle merci sia per singola impresa che per singola filiera. Il sistema logistico di distretto potrà permettere alle piccole e medie aziende, che non dispongono di volumi sufficienti a saturare i mezzi, di competere alla pari di altre nel mercato, consentendo, nel contempo, la riduzione dell'impatto ambientale dell'attività di trasporto merci su strada con la riduzione del ritorno a vuoto degli automezzi, oggi stimato nel nostro paese attorno al 40%.

La Regione Marche soffre di bisogni logistici insoddisfatti per il suo assetto produttivo fatto di piccole e medie industrie, spesso terzistiche di complessi industriali maggiori (Es.calzaturiero, mobile, ecc.) che ne integrano la produzione in componenti ed in prodotti finiti.

Razionalizzare il trasporto delle merci e la loro logistica comporta concentrazione di traffici, utilizzo della ferrovia e dell'intermodalità, dissociazione di orari nell'utilizzo delle infrastrutture del trasporto delle merci e passeggeri.

Le Marche possono trarre da una avveduta organizzazione della logistica grandi occasioni di sviluppo economico attraverso lo svolgimento di un ruolo più incisivo nel governo del territorio con particolare riferimento al trasporto delle merci.

La principale esigenza che le imprese pongono agli enti pubblici non è tanto quella di ricevere finanziamenti per strutturare impianti tradizionalmente da esse realizzate, ma di potersi concentrare in aree ben collocate.

Entro uno scenario più ampio delle scelte territoriali ed infrastrutturali decise dal Piano regionale dei Trasporti, si rileva la necessità di individuare successivamente ulteriori aree di possibile realizzazione di piattaforme, per una loro localizzazione condivisa, conciliando, diversamente dal passato le esigenze di programmazione con quelle degli operatori del settore.

Su tale aree, facilmente accessibili e vicine ai mercati di produzione e distribuzione, si potrebbero sperimentare impianti pilota da usare come multiproprietà, gestiti in modo consortile, flessibili nell'edificato e nella disposizione interna. L'individuazione di procedure quanto più semplificate e veloci per la realizzazione di tali interventi, coinvolgendo nel processo le comunità locali, appare un compito di stretta competenza regionale

Si rende, pertanto, quanto mai opportuna una chiara rappresentazione qualitativa delle catene produttive e logistiche che interessano il territorio regionale e che producono impatti significativi sul sistema dei trasporti, individuando per ciascuna di queste le criticità e prefigurando i possibili interventi volti ad eliminarle, attraverso una ipotesi progettuale per una rete logistica regionale intesa come insieme organico di misure e di politiche coerenti e convergenti nella finalità di



attribuire maggior valore aggiunto alla produzione e distribuzione delle merci perseguendo, al tempo stesso, fini di miglioramento dell'ambiente sia produttivo che insediativi.

Per poter intervenire nella costruzione di un sistema logistico distrettuale nello specifico si dovranno affrontare i seguenti aspetti principali:

- modelli di riorganizzazione delle *supply chains* distrettuali (cicli approvvigionamento-produzione-distribuzione);
- dimensione attuale e previsione dei flussi di interscambio produttivo tra Regione Marche paesi membri dell'U.E. e paesi terzi.
- analisi della dotazione infrastrutturale e dei servizi logistici regionali;
- analisi dei costi e delle opportunità della delocalizzazione delle attività produttive;
- impatto ambientale dei flussi di trasporto.

Le azioni più significative per la realizzazione di piattaforme logistiche nei principali nodi saranno in prima istanza le seguenti:

- eliminazione dei colli di bottiglia infrastrutturali, amministrativi e organizzativi;
- sviluppo del consorzio logistico tra imprese di trasporto interfiliere;
- coinvolgimento degli operatori di trasporto in una strategia di innovazione tecnologica, certificazione della qualità e di incentivo all'integrazione modale;
- incentivi alla creazione di *Cargo Community Systems* e di società specializzate nel traffico internazionale con l'est Europa;
- valutazione dei costi economici e ambientali delle diverse alternative logistiche.
- integrazione dei flussi operativi ed informativi della produzione decentrata, favorendo la creazione di standard logistici e comunicativi comuni attraverso la rete telematica unificata di supporto, allargando l'esperienza sui Distretti sviluppata con la Piattaforma Recast.

8.10 RAEE – LOGISTICA PUBBLICA E PRIVATA NELLA FILIERA DEGLI ELETTRODOMESTICI

Tra il 2005 ed il 2007 il Ministero delle Infrastrutture, nell'ambito del Patto per la Logistica, ha incaricato la Regione Marche di svolgere una specifica ricerca sulla filiera degli elettrodomestici a fine vita e sulla loro raccolta, per determinare un modello di assetto della logistica di filiera da fornire alle altre Regioni per l'applicazione al loro contesto. L'analisi condotta in collaborazione con la SVIM ed i produttori di elettrodomestici presenti nella regione, ha prodotto una pianificazione puntuale di Piattaforme Logistiche per la raccolta degli elettrodomestici a fine vita, della quale si dà conto nella presente relazione, quale parte integrante del Piano

Per configurare un modello di logistica rivolto alla filiera degli elettrodomestici occorre considerare una serie di elementi.



In primo luogo occorre considerare le potenziali integrazioni che possono essere attivate tra la logistica, esistente o prevista, riferita alla produzione e quella relativa alla fine vita degli stessi prodotti (RAEE).

Un altro elemento da evidenziare è la circostanza che, mentre la logistica della produzione risulta consolidata sul territorio, al contrario, la netta suddivisione di competenze nel percorso dei RAEE prodotti, determinata dalle recenti disposizioni nazionali, presenta alcune sovrapposizioni nei ruoli dei diversi protagonisti. Infatti se compete ai Comuni organizzare il primo tratto di tale percorso, mettendo a disposizione di cittadini e distributori, adeguati Centri di raccolta, spetta ai produttori organizzare il successivo trasporto ai Centri di recupero e smaltimento, ma le stesse disposizioni danno facoltà ai Consorzi di produttori di realizzare propri centri determinando quindi la possibilità di più opzioni sul territorio. Questa pluralità di scelte, se da una parte garantisce l'autonomia a ciascun soggetto, potrebbe rendere più difficoltosa una razionale programmazione degli interventi da parte dei due soggetti (Comuni e produttori) e si rende pertanto indispensabile il ricorso a forme di coordinamento territoriale tra le parti.

Altro elemento da considerare è la serie di requisiti che un Centro di raccolta deve garantire, in rapporto alla sicurezza, alla tutela ambientale e alla aggregazione delle dieci differenti categorie di RAEE in cinque raggruppamenti.

Per poter poi prefigurare una ipotesi di logistica riferita al territorio regionale è necessario anzitutto stimare la previsione di produzione di RAEE e considerarne le modalità di trasporto, per dimensionarne i flussi.

8.10.1 Previsione della produzione regionale di RAEE e stime dei flussi di trasporto

I dati ritenuti rappresentativi per valutare le ipotesi di modello fanno riferimento alle stime teoriche prodotte da SVIM e confrontabili con quelle elaborate da Indesit, quale produttore nazionale.

Nella tabella sottostante sono riportati i valori di produzione di RAEE stimati per il 2007, raggruppati per bacini e per Ambiti Territoriali Ottimali (ATO), come definiti dalla programmazione regionale e provinciale, nonché il numero dei centri di raccolta comunali esistenti nei singoli territori, in base all'indagine diretta compiuta e riferita al 2005.

I valori di produzione di RAEE riportati possono essere considerati validi e stabili per gli anni successivi, in assenza di variazioni di mercato derivanti ad esempio da campagne di promozione/rottamazione. In ogni caso saranno sottoposti a monitoraggio attraverso il sistema informativo (SIRAEE) proposto nello stesso progetto pilota.

I dati nell'intera regione Marche, sono distribuiti in maniera sufficientemente omogenea nelle quattro aree provinciali (tutte oltre le 1.000 tonnellate/anno), con una punta massima di Ancona che raggiunge nei due bacini di riferimento oltre 1.700 tonnellate/anno.

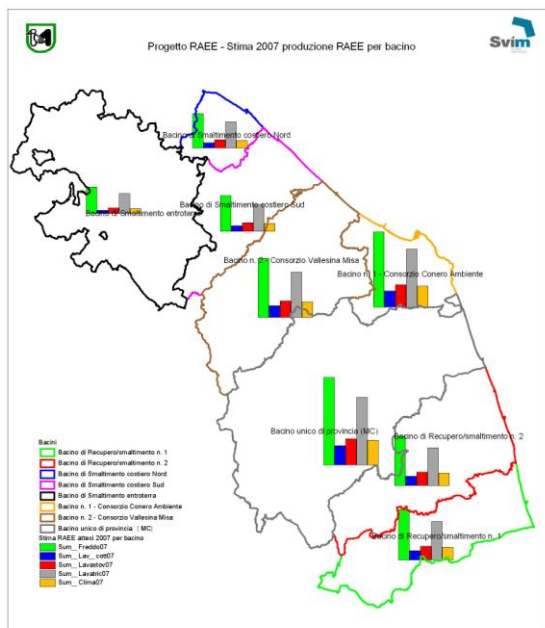
Il macro elemento che appare immediatamente è la preponderanza di RAEE rientranti nella categoria del “freddo”, che rappresenta, in riferimento alla tutela ambientale, anche quella da trattare con maggior cautela nell’allestimento e nel dimensionamento dei centri di raccolta.

La seconda voce rilevante è quella della categoria “lavaggio”, dove in particolare la categoria lavatrici prevale nettamente sulle lavastoviglie, che, ai fini dello stoccaggio, presenta esigenze analoghe, mentre per il recupero si configurano trattamenti diversi.

Bacino	Pro v.	ATO	N. centri raccolta comunali presenti	Kg Freddo	Kg Cottura	Kg Lavastov.	Kg Lavatrici	Kg Clima	Kg RAEE tot.
Bacino di Smaltimento costiero Nord	PU	ATO n. 1	2	176.319	47.018	60.298	138.799	57.232	479.667
Bacino di Smaltimento costiero Sud	PU	ATO n. 1	4	180.965	48.258	61.887	142.459	58.741	492.304
Bacino di Smaltimento entroterra	PU	ATO n. 1	11	141.721	37.795	48.465	111.562	46.002	385.543
		Tot. PU	17	499.005	133.071	170.650	392.820	161.975	1.357.514
Bacino n. 1 - Consorzio Conero Ambiente	AN	ATO n. 2	13	356.900	95.173	122.052	280.953	115.848	970.934
Bacino n. 2 - Consorzio Vallesina Misa	AN	ATO n. 2	17	285.341	76.093	97.585	224.624	92.622	776.267
		Tot. AN	30	642.241	171.266	219.637	505.577	208.470	1.747.201
Bacino unico provinciale (MC)	MC	ATO n. 3	37	411.616	109.766	140.763	324.024	133.606	1.119.783
		Tot. MC	37	411.616	109.766	140.763	324.024	133.606	1.119.783
Bacino di smaltimento /recupero n. 1 di Ascoli	AP	ATO n. 4	13	247.549	66.014	84.657	194.867	80.353	673.436
Bacino di smaltimento /recupero n. 2 di Fermo	AP	ATO n. 4	20	243.018	64.806	83.107	191.303	78.882	661.117
		Tot. AP	33	490.567	130.820	167.764	386.170	159.235	1.334.553

Dalla stima elaborata emerge un flusso potenziale di circa 5.600 tonnellate di RAEE prodotti annualmente

I dati stimati sono stati poi rappresentati nella mappa successiva che consente di cogliere la distribuzione degli stessi.



8.10.2 Descrizione del modello regionale per la logistica degli elettrodomestici

Tenuto conto delle premesse circa la necessità di prefigurare una razionalizzazione del sistema logistico regionale riferito all'intera filiera occorre, in primo luogo, ricercare le possibili integrazioni offerte sul territorio tra i vari segmenti della filiera.

1. Lo Studio di fattibilità per l'ottimizzazione delle economie esterne del Distretto Industriale di Fabriano, realizzato da Svim nel 2002 su incarico della Regione Marche, aveva evidenziato, attraverso una indagine di caratterizzazione corredata da interviste alle aziende, raccolta documentale e indagine sul campo, la necessità di realizzare una piattaforma d'area per la concentrazione, selezione, stoccaggio e trattamento degli scarti e dei rifiuti derivanti dalle lavorazioni relative alle attività produttive del Distretto. Valutazioni, probabilmente sovrastimate, ipotizzavano al 2010 una produzione globale di 32.000 tonnellate di rifiuti industriali, tale comunque da rendere opportuna la localizzazione di un impianto dedicato, che potrebbe essere funzionalmente integrato con una struttura destinata ai RAEE. Si ritiene pertanto opportuno proporre la realizzazione di una **Piattaforma integrata per rifiuti e scarti da lavorazioni industriali e per RAEE**, localizzata nel Fabrianese, nell'Ambito territoriale Misa-Vallesina. Il soggetto attuatore potrebbe essere in questo caso sia pubblico (Consorzio CIR 33) sia privato, trattandosi di un intervento dove la quota dei RAEE è decisamente minoritaria.
2. Un'altra significativa opportunità di integrazione può essere verificata in relazione alla presenza di due poli dell'intermodalità, già realizzati o in via di completamento, quali il **Centro Intermodale del Tronto (CIT)** e l'**Interporto di Jesi**. Tali strutture possono essere utilizzate quali elementi complementari per concentrare ed inviare al recupero/smaltimento, magari fuori

regione o all'estero, i container dei RAEE già raccolti (si pensi all'opportunità dell'utilizzo del vettore ferroviario consentita dalla gestione interportuale), oppure divenire essi stessi Piattaforme RAEE nell'ambito territoriale di riferimento, se la disponibilità di aree lo consente (vedasi soprattutto il CIT di Castel di Lama) e la localizzazione risulta coerente con i criteri specifici.

Tenuto conto che il sistema logistico della produzione, fatti salvi i casi citati, non ha espresso ulteriori esigenze specifiche si può considerare lo stesso consolidato e conseguentemente il modello proposto verte principalmente sul sistema logistico relativo ai RAEE.

Sotto questo profilo, considerati i dati della produzione e la necessità di procedere in un'ottica di razionalizzazione del sistema tesa ad evitare inutili sovrapposizioni e a contenere gli investimenti, si è ipotizzato un modello regionale basato sulla presenza di un numero ridotto di **Piattaforme RAEE**, a titolarità pubblica, (Consorzi dei Comuni e poi Autorità d'ambito) presso le quali far confluire i flussi di RAEE provenienti dai distributori e da altri **Centri comunali RAEE** collocati nelle zone più decentrate, oltre a quelli conferiti dai singoli cittadini. Questa ipotesi di aggregazione, infatti, se riduce i costi del comparto pubblico che sarebbero necessari per adeguare tutti i Centri comunali, favorisce ovviamente in modo molto significativo lo svolgimento delle operazioni di ritiro da parte dei Consorzi di produttori.

Il modello tende a garantire, in rapporto alle quantità rilevate, alle percorrenze e alla conformazione orografica e logistica del territorio, la presenza, per ogni ATO o bacino, di almeno una **Piattaforma consortile** baricentrica rispetto al territorio servito, capace di una raccolta di circa 1.000 tonnellate all'anno di RAEE, affiancata da alcuni **Centri comunali** collocati nelle aree più decentrate e scelti sulla base di criteri oggettivi.

Considerate le stime di produzione di RAEE nei vari territori della regione, le articolazioni amministrative (bacini e ATO) stabilite dal Piano regionale e dai piani provinciali in materia di rifiuti, nonché l'attuale assetto organizzativo dei servizi di gestione si è ipotizzata una organizzazione e distribuzione dei centri di raccolta riportata nella seguente mappa:

Per quanto riguarda le ipotesi di flussi di trasporto derivanti da questa filiera, sono state considerate le possibili modalità di stoccaggio e trasporto, tramite container e scarrabili di diverse dimensioni, riferite alle varie tipologie di RAEE.

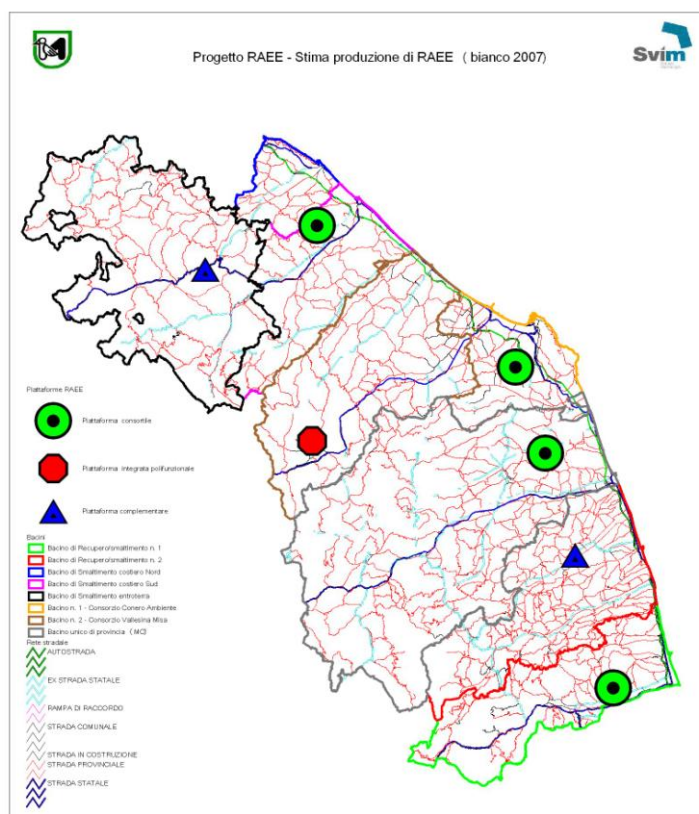
Nello specifico sono stati considerati i dati relativi al Bacino di Macerata che, costituendo i valori maggiori tra quelli degli altri territori regionali, rappresentano anche il dato massimo atteso.

Tale valutazione ha riguardato le dimensioni dei RAEE che sono state poi rapportate alle capacità dei diversi container e ai conseguenti fabbisogni di trasporto.

Da questa stima emerge, in generale, che il flusso settimanale in uscita per il trasporto dei RAEE prodotti l'intero ATO di Macerata dovrebbe generare un traffico variabile tra 3 e 8 vettori.

Tale previsione configura un impatto non significativo in termini di aumento della congestione del traffico e conseguentemente non dovrebbe pesare eccessivamente nelle matrici relative alla localizzazione dei centri di raccolta, anche se il traffico ipotizzato in entrata, variabile e discontinuo, per tipo di mezzi, quantità ed orari di accesso, consiglia comunque di localizzare in aree lontane dagli insediamenti abitativi e vicine alle reti principali.

Contemporaneamente i dati esaminati confermano, indipendentemente dal vettore scelto, che l'ipotesi di concentrare la raccolta in una piattaforma a servizio del territorio corrispondente all'ATO potrebbe garantire una razionalizzazione logistica nella fase di ritiro e di invio a recupero da parte dei Consorzi di produttori, nonché una pluralità di opzioni per i vettori e indubbi vantaggi economici.



8.10.3 Caratteristiche logistiche e criteri di localizzazione

La Piattaforma RAEE dovrà essere localizzata all'interno dell'ATO rispettando, in generale, i seguenti criteri:



- adeguata prossimità con i principali Centri commerciali e/o di distribuzione di elettrodomestici presenti nell'ATO;
- idoneo collegamento con le principali vie di comunicazione della Provincia/ATO, siano esse autostrade, superstrade, strade statali o possibile allaccio ferroviario;
- valutazione del regime autorizzativo necessario e conseguente rispetto delle disposizioni e dei vincoli prescritti.

A questi criteri di base se ne possono aggiungere altri tesi ottimizzare il trasporto dei RAEE, quali:

- prossimità con i principali impianti di recupero dei RAEE presenti nel territorio;
- prossimità con le principali aree urbane, per favorire il conferimento dei RAEE da parte dei singoli cittadini.

Per individuare l'area più idonea all'interno dell'ATO in grado di ospitare tale Piattaforma, il processo di localizzazione, anche se non imposto da specifiche norme, dovrebbe seguire un principio di trasparenza e coinvolgimento dei vari soggetti interessati in grado di superare le conflittualità tipiche delle localizzazioni di strutture relative ai rifiuti e contemporaneamente mediare tra le esigenze dei vari attori.

Con questa ipotesi si configura il seguente assetto per Ambiti provinciali:

ATO n°1 Provincia di Pesaro – Urbino

Le quantità di produzione stimate determinano la necessità di una sola Piattaforma collocata a Fano o Pesaro, ma le distanze ed i tempi di percorrenza inducono a prevedere due bacini di raccolta: uno litoraneo (Pesaro-Fano) ed uno interno (Urbino). Pertanto si ritiene che un Centro di raccolta nell'Urbinate possa essere sicuramente potenziato e prevista una sua funzione di raccolta dagli altri centri comunali.

ATO n°2 Provincia di Ancona

In questo Ambito si prevede di collocare due Piattaforme in corrispondenza dei bacini Misa-Vallesina ed Ancona sud, che sulla base delle stime iniziali raggiungono livelli di RAEE piuttosto alti.

Mentre è più evidente la soluzione della localizzazione a sud di Ancona, in adiacenza al forte polo commerciale esistente, dove si raggiungono valori stimati di raccolta molto vicini alle 1.000 tonnellate/anno, più articolata appare la scelta nel bacino della Vallesina-Misa, il cui fulcro non può che risultare nel complesso delle attività dell'Interporto, vero nodo strategico dell'intermodalità.

Tuttavia l'esigenza di collocare nel Distretto produttivo del Fabrianese una piattaforma per la raccolta dei rifiuti derivanti dalle attività industriali era già emersa dall'analisi relativa alla logistica condotta dalla SVIM negli scorsi anni. Sulla base di tale orientamento è ipotizzabile un'integrazione tra detto fabbisogno e la localizzazione di **una Piattaforma ausiliaria RAEE** a servizio di una porzione dell'ATO n°2 (Prov. di Ancona).

ATO n°3 Provincia di Macerata



In questo ambito è già attiva una gestione, compresa la raccolta, di tutto il territorio provinciale e quindi l'assetto proposto, che prevede correttamente una sola Piattaforma, corrisponde anche alle previsioni ipotizzate dall'ente gestore del servizio. Ci si trova dunque in una condizione avanzata di organizzazione della raccolta, che permette di testare il modello prefigurato, tramite **l'attuazione di un progetto pilota di Piattaforma RAEE**, dotato di tutti i requisiti predefiniti ed in grado di dialogare con i Centri comunali, i distributori e i Consorzi dei produttori.

ATO n°4 Provincia di Ascoli Piceno

In questo territorio, la costituzione di una nuova ATO potrà determinare un assetto basato su due Piattaforme, da collocare nelle aree limitrofe ai principali centri urbani e riferite all'ambito di Fermo e a quello di Ascoli Piceno. Ma per ora i valori di RAEE stimati indicano di localizzare correttamente un'unica Piattaforma, per la quale si ritiene ipotizzabile l'integrazione con il Centro Intermodale del Tronto, collocato baricentricamente nel territorio. E' altresì ragionevole individuare nel Fermano un Centro comunale RAEE da potenziare e destinare ad un eventuale trasformazione in fase successiva.

In complesso le Piattaforme consortili RAEE ipotizzate sono 4 (una per ogni ATO) alle quali si affiancheranno più Centri comunali/sovracomunali e tra questi si dovranno individuare quelli a servizio dell'Urbinate e del Fermano, nonché la possibilità di realizzare una Piattaforma plurifunzione nel Fabrianese.

La definizione di dettaglio del sistema proposto, con le verifiche circa le necessità di Centri comunali/sovracomunali, la selezione degli stessi anche in base all'attuale organizzazione del sistema di gestione dei rifiuti urbani, nonché la localizzazione delle varie strutture, spetta ai Consorzi di Comuni, d'Ambito o di Bacino (in futuro Autorità d'Ambito) all'interno dei piani che gli stessi devono elaborare ai sensi delle disposizioni in materia di rifiuti urbani.

Il sistema prefigurato presuppone un coordinamento tra le varie parti e una circolazione continua delle informazioni che consenta di ottimizzare tempi, flussi, conferimenti ritiri, ecc.

Per questo motivo si è elaborata una proposta di Sistema Informativo SIRAEE, web based, che permetterà di conoscere i dati, le caratteristiche, gli orari, i conferimenti necessari a ciascun soggetto per svolgere il proprio compito e contemporaneamente consentirà alla Regione, ed eventualmente alle autorità d'ambito, di adeguare e migliorare il sistema rispetto alle necessità che verranno nel tempo evidenziate.

8.11 Logistica: le azioni regionali

I contenuti del piano regionale fin qui argomentate hanno cercato, in definitiva, di dare risposta ad alcuni interrogativi che una politica innovativa della logistica e dei trasporti pone.

1. È possibile, cioè, ipotizzare metodologie d'azione regionale che possano integrare e rendere più incisiva l'attività di promozione e di sostegno di interventi per l'intermodalità



- e la logistica affinché tali impianti non si caratterizzino come generatori ma regolatori del traffico, nonché occasione progettuale di crescita di competitività economica e di riqualificazione ambientale di un'area?
2. È corretto che in questo settore la pubblica amministrazione, ed in particolare la Regione, debba promuovere e sostenere iniziative che vadano oltre agli aspetti puramente infrastrutturali, come sino ad oggi si è prioritariamente fatto, per affrontare argomentazioni più legate alle modalità localizzative ed organizzative delle imprese manifatturiere e logistiche?
 3. È possibile dare corso ad interventi regolativi del complesso ciclo logistico (che comprende tutte le fasi che hanno inizio con l'approvvigionamento dei generi di base per la produzione e si estendono oltre la distribuzione del prodotto finito con le attività legate al ritiro degli imballaggi e degli scarti) senza penalizzare il sistema economico-produttivo marchigiano in una situazione di progressiva globalizzazione dei mercati?
 4. Nell'ambito di tale strategia, è in particolare possibile introdurre elementi regolativi del trasporto merci su strada volti in primo luogo a contenere l'impatto generato da questa modalità?

Ed al contempo è comunque ipotizzabile prevedere l'avvio di una programmazione in ambito infrastrutturale che, sulla base di una attenta verifica delle effettive necessità e possibilità realizzative di impianti per attuare l'intermodalità ferro-gomma rispetto alle diverse condizioni territoriali, ambientali ed economico-produttive riscontrabili nella nostra regione possa consentire di conseguire migliori risultati?

Questi principali interrogativi ed altri ad essi correlati che inevitabilmente emergono nel momento in cui si cerca di individuare delle motivate risposte, hanno sostanzialmente condotto la Regione ad avviare una estesa attività di studio e di analisi del settore logistico nel suo insieme (considerando il trasporto merci come una sua componente) al fine di comprenderne i variegati meccanismi di funzionamento e conseguentemente individuare e valutare l'opportunità di promuovere metodologie di possibile intervento da parte della pubblica amministrazione.

Detta attività di analisi si è inoltre basata ed anzi, si può dire che ha tratto ulteriore fondamento, dalle informazioni generali sul settore, anche se non sempre sufficientemente dettagliate, divenute nel tempo patrimonio della struttura che fa capo alla Funzione Mobilità, Trasporti e Infrastrutture, ed in particolare dalla conoscenza di alcune prioritarie problematiche che lo caratterizzano, in primo luogo a livello regionale, pur ritrovandole in gran parte riscontrabili a livello nazionale ma anche europeo.

La gamma dei possibili interventi regionali e delle relative modalità di attuazione finalizzati ad una razionalizzazione dei flussi di traffico delle merci, rispecchiando la complessità e l'eterogeneità del settore che intendono regolamentare, è ampia ed articolata.



Innanzitutto, ci sono gli indispensabili interventi di adeguamento e potenziamento delle infrastrutture, sia sui singoli assi (strade, linee ferroviarie, raccordi, ecc.) che sui nodi della rete (terminali intermodali, piattaforme logistiche urbane ed extraurbane, ecc.), necessari per rafforzare ed ottimizzare il sistema della logistica e del trasporto delle merci.

La Regione può agire sia direttamente, promuovendo e partecipando alla realizzazione degli interventi, sia indirettamente, definendo i criteri localizzativi che siano di chiarimento e di indirizzo per gli operatori e gli enti locali; in entrambi i casi, è importante che le singole scelte non siano estemporanee ma riconducibili ad un quadro generale di scelte strategiche non solo settoriali ma coordinate con quelle infrastrutturali e territoriali, nonché con le politiche regionali di intervento nel settore produttivo e di tutela dell'ambiente.

Complementari agli interventi di potenziamento, ci sono poi altri interventi più mirati al miglioramento qualitativo dei sistemi dei trasporti e della logistica e che contribuiscono ad accrescere la loro efficienza e competitività; ciò significa:

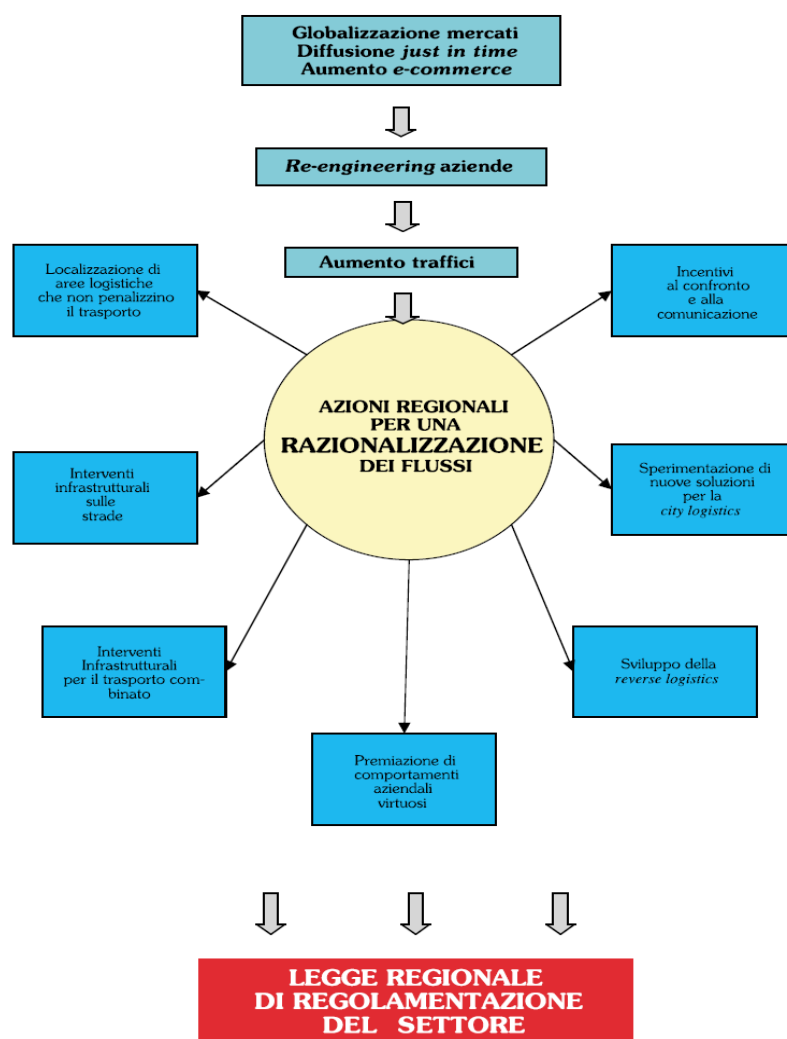
- prevedere incentivi ad enti ed aziende affinché assumano provvedimenti organizzativo-gestionali finalizzati al raggiungimento di obiettivi di qualità;
- individuare un mirato sistema premiante dei loro "comportamenti virtuosi", orientati cioè ad un risparmio della risorsa trasporto.

Interessanti settori di applicazione di soluzioni innovative sono la logistica urbana e la logistica di ritorno (RAEE) per i quali la Regione ha elaborato un progetto pilota concertato con gli attori interessati e contestualizzato alle peculiarità urbano-territoriali, capace di indurre sensibili miglioramenti al trasporto.

È altresì importante, ai fini di una crescita qualitativa del settore della logistica, mettere in campo azioni indirizzate a rafforzare gli aspetti di comunicazione e promozione ad esso relativi; si tratta di incentivare il confronto tra enti, operatori ed opinione pubblica per meglio definire le specifiche problematiche ed ampliare le possibili soluzioni. La elaborazione di progetti comunitari quali I-LOG, l'Azione 7.4 del PRAI regionale, il Progetto Galileo-Net per citare solo quelle concluse o in fase di conclusione, vanno in questa direzione.

Infatti, solo incrementando la concertazione ed il coordinamento delle azioni degli attori del sistema è possibile favorire uno sviluppo compatibile del settore della logistica che darebbe alla Regione stessa una competitività aggiuntiva capace di attrarre nuovi investimenti, inducendo altresì una più generale crescita economica da valorizzare e promuovere con efficaci azioni di *marketing* territoriale.

Le azioni individuate e le relative modalità di intervento anche mediante incentivi economici dovrebbero poi opportunamente essere ricomprese e sistematizzate in una legge di settore che rafforzi l'incisività della programmazione strategica regionale.



9 L'OSSERVATORIO REGIONALE DELLA MOBILITÀ

Il potenziamento dell'attuale Osservatorio della mobilità regionale finalizzato al monitoraggio del sistema del TPL, delle merci e della logistica, ed alla costruzione e all'aggiornamento di banche dati, rappresenta una iniziativa utile per migliorare la base conoscitiva/informativa della Regione, ed indispensabile per consentire un costante aggiornamento sulle dinamiche in atto. Un'ipotesi interessante potrebbe essere quella di coinvolgere l'Istituto Adriano Olivetti – ISTAO, che già svolge per conto della CCIA un'attività di monitoraggio dei Porti Adriatico-ionici, in un'iniziativa più ampia ed articolata di Osservatorio regionale della mobilità, con particolare riferimento al trasporto delle merci e della logistica. Tale percorso è stato parzialmente avviato avendo, la Regione Marche, partecipato all'Accordo di programma per l'Osservatorio sul Porto di Ancona insieme con la Camera di Commercio di Ancona, l'Autorità Portuale, e la Provincia di Ancona. Il progetto di studio elaborato nell'ambito di tale accordo, con il supporto tecnico scientifico dell'istao, è presente tra gli allegati al presente piano, ed ha affrontato il tema "Il Porto di Ancona e le prospettive di sviluppo dell'intermodalità ferro-mare", concluso nel 2009.

Nell'anno 2010 è stata riconfermata l'adesione all'Accordo di programma ridenominando l'iniziativa in Osservatorio sulla Piattaforma Logistica delle Marche. All'accordo si sono aggiunti anche l'Interporto Marche spa ed il Comune di Ancona.

Visto il forte interesse che si sta sviluppando attorno a tale iniziativa sarebbe opportuno poter avviare una procedura che porti alla definizione di un organismo che possa operare stabilmente nel tempo definendo, anno per anno le tematiche da approfondire sulla base delle esigenze degli enti e del territorio.

9.1 Monitoraggio servizi merci e logistica - Costruzione e aggiornamento banche dati

Sul piano della ricerca e dell'analisi vanno sviluppate articolazioni progettuali che dovrebbero innanzi tutto determinare le dimensioni e le caratteristiche logistico-organizzative per i flussi di merci tra distretti regionali, e tra questi ed i paesi membri dell'U.E e paesi terzi.

Ciò presuppone la capacità di indagare ed agire sulle relazioni tra porto, interporto, aeroporto ed il loro retroterra, considerando tutte le forme di collegamento tra l'approdo e la geografia e l'economia retrostanti (Distretti industriali), attivando il monitoraggio del traffico merci articolato per grandi settori merceologici (beni di largo consumo, beni d'investimento, beni primari ecc.) che rappresentano un mercato specifico del trasporto merci, all'interno del quale vigono regole, tecniche e best practices diverse da filiera e filiera.

Il monitoraggio dovrà, inoltre, individuare gli aspetti fisico-infrastrutturali, i diversi soggetti implicati (caratteristiche, ruoli e relazioni), le connessioni e le reti telematiche, per consentire di qualificare ruoli attuali e possibili del Porto di Ancona, dell'Interporto di Jesi e degli scali merci regionali nel quadro degli obiettivi delle politiche di sviluppo della logistica e del trasporto intermodale e combinato, ed indicare gli interventi necessari alla rete commerciale, organizzativa e telematica e alla riconversione del parco veicoli stradali e ferroviari.

Sul piano logistico-organizzativo vanno monitorati i flussi di interscambio produttivo fra distretti industriali della regione, e fra questi e le restanti aree nazionali ed internazionali, considerando l'attività di trasporto e quella di deposito/magazzinaggio come un'unica attività, un unico ciclo, un unico servizio.

La gestione ottimale della scorta o della merce in transito determina l'efficienza e la produttività della fase del trasporto, sia come impiego ottimale dei mezzi, sia come possibilità di pianificazione dei viaggi, sia come regolarità e puntualità delle consegne.

E' importante sviluppare una indagine approfondita sull'articolazione internazionale delle principali filiere distrettuali ed una analisi delle modalità e dei costi di gestione dei flussi operativi, con l'obiettivo di individuare i nodi critici, dal punto di vista infrastrutturale e organizzativo ed indicarne le soluzioni.

L'indagine biennale sul movimento delle merci nella Regione Marche aveva lo scopo di approfondire quelle tradizionalmente svolte dall'ISTAT e riprodotte in EUROSTAT, attraverso un maggior dettaglio nella zonizzazione della Regione Marche che è passata da 4 (Province) a 16 (sistemi locali del lavoro) ed una estensione del campo di analisi relativa ai veicoli con portata inferiore ai 35 q.li. Questa seconda parte rappresenta una indagine pilota svolta con il concorso della Università di Urbino e che, come vedremo, non ha dato per diversi motivi i risultati attesi. Sotto l'aspetto metodologico l'ISTAT ha curato la definizione del campione delle imprese intervistate, la compilazione del questionario e la classificazione delle tipologie delle merci che è stata individuata in 20 categorie e con l'individuazione di 13 categorie di merci pericolose (cfr. allegati).

I risultati ottenuti, con le relative metodologie sono riportati in due parti distinte: la prima con riferimento ai trasporti per veicoli con portata superiore ai 35 q.li, la seconda per quelli con portata inferiore. Sono stati individuati criteri comuni per eventuali confronti con il concorso dell'ISTAT e dell'Ufficio Statistico della Regione Marche. I risultati dell'indagine sono riportati in allegato.

Tuttavia emerge che indagini anche molto approfondite secondo un concetto indistinto di mobilità delle merci non rivelano la complessità dei fenomeni, e l'utilizzo di criteri di lettura solo nella direzione dei flussi (origine-destinazione) è un approccio non del tutto adeguato ai fini della pianificazione di settore.

9.2 Costituzione portale logistico regionale o di distretto

Le informazioni raccolte possono costituire la base per la costituzione di uno Sportello logistico al servizio dell'impresa manifatturiera e degli operatori del trasporto e della logistica. Ciò appare utile in quanto momento di interazione, comunicazione e informazione tra Amministrazione pubblica e mondo privato.

Compito della Sportello, già previsto ma da inserire nelle funzionalità di Recast, è fornire informazioni nella misura in cui l'impresa intenda autonomamente sviluppare iniziative conformi agli obiettivi del "Piano regionale delle merci e della logistica": le informazioni possono riguardare i possibili finanziamenti comunitari, nazionali ed eventualmente regionali, le iniziative promosse dalla Regione, le tendenze di settore elaborate dall'Osservatorio della Mobilità, la ricerca di potenziali partner commerciali, ecc.

Lo Sportello logistico rappresenta anche un luogo dove l'impresa di sua iniziativa segnala problemi e difficoltà generate ad esempio dalla disfunzione nei servizi di trasporto, dalla concorrenza di altre aree produttive o di operatori esteri, ecc. Tali input del mondo produttivo e logistico rappresentano un ulteriore supporto al processo decisionale della Regione, in grado così di meglio comprendere i fenomeni in atto.

9.3 Partnership Regione/Imprese per la co-progettazione logistica

Una politica della logistica e dei trasporti innovativa non è tanto quella di ridurre i costi di accesso a servizi o realizzare solo le infrastrutture materiali, ma quella di elevare le competenze imprenditoriali di un sistema locale e supportare il processo di diffusione di intelligenza logistica.

Ciò comporta la contestuale crescita di competenze presenti presso le imprese: in tal senso, la politica dei trasporti e della logistica si configura anche come politica industriale, rispetto alla quale la mutevolezza del contesto rende poco efficace una programmazione tradizionale con piani pluriennali.

Si tratta pertanto di introdurre una politica di intervento regionale che dovrà necessariamente operare su singoli distretti, su singole filiere, su determinate aree territoriali.

Fare questo significa modificare anche l'approccio dell'intervento regionale con la costituzione di una partnership tra Regione e Imprenditoria del manifatturiero e della logistica, attraverso la quale identificare una serie di progetti in campo logistico, che possono trovare la loro base finanziaria anche nelle azioni per l'innovazione previste dal POR 2007-2013.

Far maturare progetti di co-progettazione logistica tra imprese e amministrazioni pubbliche locali, mirati e legati ai singoli anelli della catena logistica (supply chain), con l'obiettivo di diffondere sia l'innovazione lungo tutto il ciclo produttivo, sia di supportare la competitività e la sostenibilità del sistema.

La logistica nell'area della pre-competitività di sistema e non tanto nell'area di competitività aziendale: si possono ad esempio aggregare i volumi per realizzare treni o migliorare il riempimento di quei treni che sono già formati, si possono consolidare i carichi, si possono unire reti diversificate per realizzare portali Internet, ecc., con conseguenti benefici sia per le imprese sia per l'intero sistema.

Compito della Regione è pertanto quello di favorire l'associazionismo e l'implementazione di iniziative logistiche, attraverso contributi regionali per il finanziamento di studi di fattibilità di progetti logistici, facendosi anche carico, di presentare i progetti in sede comunitaria per l'ottenimento dei fondi europei, proseguendo nella attività ormai avviata da alcuni anni con la realizzazione e l'implementazione di progetti di intervento sul territorio per la gestione della rete logistica nei distretti industriali delle Marche.

9.4 LA MOBILITA' SOSTENIBILE

La mobilità genericamente può definirsi come la sommatoria degli spostamenti singoli e collettivi che avvengono in un determinato periodo di tempo e in una specifica zona; definire scelte di mobilità sostenibile richiede un approccio più complesso che, partendo dalla conoscenza dei fenomeni legati alla mobilità delle persone e delle merci, consenta di valutare ogni singola iniziativa sia sotto l'aspetto economico (costi/benefici) sia per l'impatto – incidenza ambientale.

Il sistema del trasporto collettivo ha da sempre svolto la funzione sociale di consentire/facilitare la mobilità delle persone e delle merci, basandosi però per lungo tempo su parametri rispondenti più spesso agli interessi degli operatori della mobilità, piuttosto che alle complesse necessità della collettività, e così il servizio è stato assicurato secondo vecchi schemi, spesso inadeguati o in alcuni casi ridondanti rispetto alla domanda.

In questi ultimi anni è emersa l'esigenza di porre l'attenzione sulla gestione della mobilità al fine di estendere l'utilizzo del mezzo pubblico ad un numero sempre maggiore di utenti, di ridurre percentualmente i costi dell'intervento pubblico, di contribuire alla riduzione dell'inquinamento dell'aria, dovuto anche alle emissioni del traffico, che ha raggiunto anche nella regione Marche livelli preoccupanti, nonché di ridurre l'incidentalità stradale.

9.4.1 L'incidenza degli spostamenti urbani

Una significativa ricerca è stata effettuata nel periodo gennaio 2005 – giugno 2006 dall'Università di Urbino, in stretta collaborazione con la regione Marche, sull'utilizzo dei servizi pubblici di trasporto da parte delle famiglie residenti nella regione.

Risulta che in una giornata qualsiasi il 46% degli intervistati ha effettuato spostamenti urbani, il 18% spostamenti urbani/extraurbani, l'11% spostamenti urbani/suburbani, un altro 5% ha



effettuato spostamenti urbani/suburbani/extraurbani, soltanto il 12 % di spostamenti non ha interessato i centri urbani.

A conclusione dell'indagine si legge che: "l'utente marchigiano non abituale non utilizza i mezzi di trasporto pubblici (autobus e treno) poiché la scarsa necessità, i prevalenti spostamenti di tipo urbano e la maggiore comodità dell'automobile e degli altri mezzi non lo rendono necessario. Per il solo servizio di autobus le Province di Ancona, Ascoli Piceno e Fermo indicano negli orari, nella frequenza e nella qualità del servizio (praticità – comodità) le aree di intervento ai fini di un miglioramento del servizio e di un conseguente maggiore utilizzo."

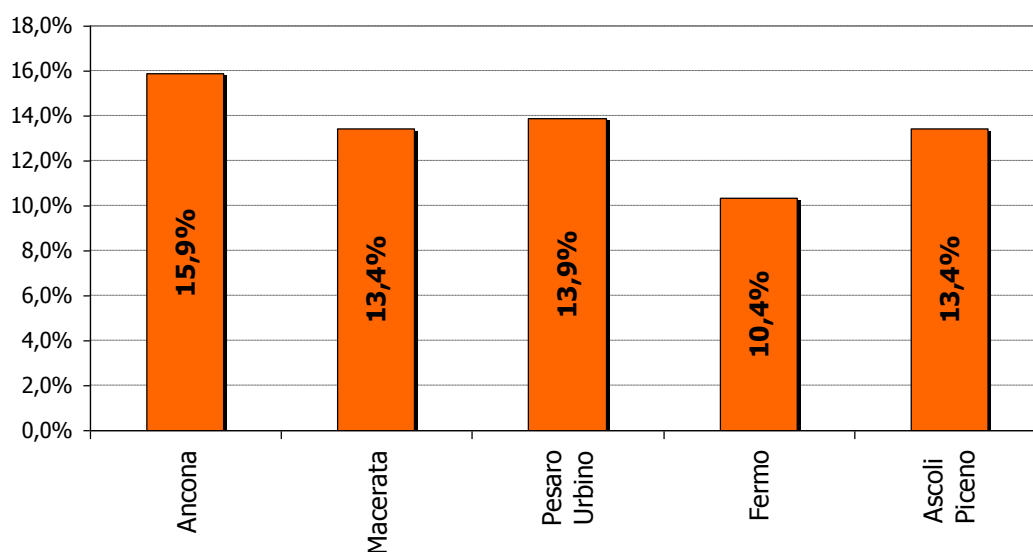
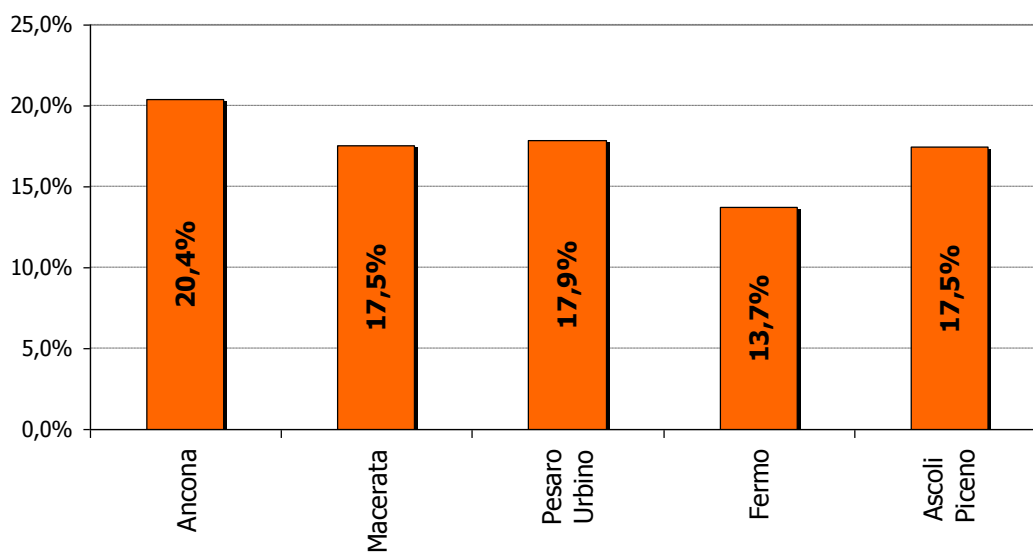
Il vero problema sono gli spostamenti urbani che di preferenza sono effettuati con mezzi propri. La proposta di Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale che la Giunta Regionale Marche ha presentato al Consiglio Regionale illustra le risultanze ottenute per lo sviluppo del trasporto pubblico, applicando una "Curva Logistica" il cui risultato è definito Modal Split, per valutare le proposte di offerta di trasporto pubblico extraurbano per acquisire nuove quote di utenza al trasporto privato all'orizzonte del 2019.

I tre scenari rappresentati sono di seguito riportati:

Quote di Modal Split per bacino di traffico all'orizzonte del 2019 distinti per scenario di progetto

		Ancona	Macerata	Pesaro Urbino	Fermo	Ascoli Piceno
scenario 0	privato	79,7%	78,1%	77,5%	76,3%	77,9%
	collettivo	20,3%	21,9%	22,5%	23,7%	22,1%
scen. 0-1	ΔMS	3,25%	2,95%	3,11%	2,46%	2,99%
scenario 1	privato	76,4%	75,1%	74,4%	73,8%	74,9%
	collettivo	23,6%	24,9%	25,6%	26,2%	25,1%
scen. 1-2	ΔMS	0,92%	0,89%	0,90%	0,80%	0,90%
scenario 2	privato	75,5%	74,3%	73,5%	73,0%	74,0%
	collettivo	24,5%	25,7%	26,5%	27,0%	26,0%
scen. 0-2	ΔMS	4,17%	3,84%	4,00%	3,26%	3,89%

Gli incrementi percentuali registrabili dalla modalità collettiva negli Scenari progettuali 1 e 2 rispetto allo Scenario 0 sono rappresentati nei grafici seguenti:

Incrementi percentuali degli spostamenti con modalità collettive nello Scenario 1 di progetto*Incrementi percentuali degli spostamenti con modalità collettive nello Scenario 2 di progetto*

In valori assoluti, il numero degli spostamenti/giorno distinto per modalità di trasporto e per bacino di traffico nell'ambito di ciascuno scenario di progetto ed in riferimento alle diverse ipotesi di sviluppo della domanda, è riportato nella tabella seguente.

Ripartizione modale della mobilità complessiva regionale (sistematica e non) al 2019 per ipotesi di evoluzione della domanda e scenario progettuale (numeri di spostamenti/giorno)

	Scenario 0	Scenario 1	Scenario 2
Modalità di trasporto	evoluzione pessimistico-prudenziale della domanda		
Autovettura privata	2.377.247	2.360.770	2.355.920
Collettivo-Gomma	118.019	134.496	139.346
Collettivo-Ferro	16.860	16.860	16.860
Combinato	70.812	70.812	70.812
Totale	2.582.938	2.582.938	2.582.938
Modalità di trasporto	evoluzione tendenziale-intermedia della domanda		
Autovettura privata	2.523.404	2.505.914	2.500.766
Collettivo-Gomma	125.275	142.765	147.913
Collettivo-Ferro	17.896	17.896	17.896
Combinato	75.165	75.165	75.165
Totale	2.741.740	2.741.740	2.741.740
Modalità di trasporto	evoluzione ottimistico-incrementale della domanda		
Autovettura privata	2.603.740	2.585.693	2.580.381
Collettivo-Gomma	129.264	147.311	152.623
Collettivo-Ferro	18.466	18.466	18.466
Combinato	77.558	77.558	77.558
Totale	2.829.028	2.829.028	2.829.028

Nonostante quindi la possibile e lenta acquisizione di quote di utenza da parte del trasporto pubblico, la quota di utenza di gran lunga più importante resta quella che usa la vettura privata per gli spostamenti giornalieri.

Si può assumere come situazione attuale della domanda di trasporto quella riportata nello scenario 0 e, considerando la percentuale di spostamenti giornalieri che interessano i centri urbani come

rilevata nell'indagine prima citata, pari all'88% degli spostamenti, è di tutta evidenza che il problema vero è il trasporto urbano effettuato con mezzi privati.

Pur non dando conto il piano del TPL delle quantità specifiche, anche nella migliore delle ipotesi rappresentate è altissima la quantità di spostamenti giornalieri basati sul trasporto privato da accogliere nei centri urbani e nei poli industriali della Regione.

9.4.2 Le problematiche ambientali e di sicurezza urbane

Le “problematiche” ambientali derivate dalla mobilità nei centri urbani della regione sono prevalentemente costituite dall'inquinamento atmosferico e da quello acustico. Dai dati che di seguito si riportano, le criticità connesse all'inquinamento atmosferico sembrano in “flessione”; in sostanza le emissioni da traffico nelle città della regione, seppur ancora consistenti, tendono ad abbassarsi.

Nella tabella sottostante, si osserva che i superamenti dei valori-limite¹ delle emissioni di polveri sottili ed in particolare di PM10, seppur numerosi e ragguardevoli nel corso del triennio 2006-2008, tendono a ridursi di numero e nel 2008 la media annuale non supera, in nessuna delle stazioni di rilevamento considerate, il valore limite.

Emissioni PM10 da traffico nella Regione Marche (2006 - 2007 – 2008)

Stazione*	Tipo Stazione	2006		2007		2008	
		N° superamenti 50 µg/mc	Media del periodo (valore limite annuale 40 µg/mc)	N° superamenti 50 µg/mc	Media del periodo (valore limite annuale 40 µg/mc)	N° superamenti 50 µg/mc	Media del periodo (valore limite annuale 40 µg/mc)
Ancona P.zza Roma	T	80	51	115	45,2	38	36,2
Ancona Cittadella	F	17	37,1	52	34,2	36	31,1
Jesi	T	49	47,7	59	42,8	61	39,8
Genga Parco Gola della Rossa	F	-	-	15	28,1	8	21,9
Pesaro Via Scarpellini	F	77	40,9	65	36,5	28	31,8
SanBenedetto	T	56	35,9	46	33,7	48	32,3

¹ I valori limite sono definiti in Italia dal decreto-legge nr. 60 del 2 aprile 2002; tale decreto fissa due limiti accettabili di PM10 in atmosfera: media annuale di 40 µg/m³ in vigore dal 1 gennaio 2006; media giornaliera di 50 µg/m³ da non superare più di 35 volte l'anno, in vigore dal 1 gennaio 2006

Montemonaco	F	5	15,5	0	12,9	2	13,4
Macerata Collevario	F	10	24,9	4	22,1	3	20,8
Civitanova Ippodromo	F	7	22,5	3	20,9	3	19,9

Fonte: Servizio Ambiente e Paesaggio – Giunta Regionale delle Marche. T = stazione da traffico; F = stazione da fondo

* Le stazioni presentate non costituiscono l'intera rete di rilevazione ma delle stazioni campione rappresentative della qualità dell'aria a livello regionale, individuate con DGR 1129/2006.

Risultanze analoghe emergono dal confronto tra il valore medio di emissioni da traffico di $PM_{2,5}$ ² del 2007 e del 2008³.

Emissioni PM2.5 da traffico nella Regione Marche (2007 – 2008)

Stazione*	Tipo Stazione	2007		2008	
		Media del periodo (limite 20 µg/mc)	Rapporto $PM_{2,5}/PM_{10}$	Media del periodo (limite 20 µg/mc)	Rapporto $PM_{2,5}/PM_{10}$
Ancona P.zza Roma	T	28,4	0,59	21,1	0,51
Ancona Cittadella	F	20,2	0,56	19,6	0,62
Jesi	T	27,1	0,53	26,8	0,66
Pesaro Via Scarpellini	F	25,6	0,66	18,6	0,58
San Benedetto	T	-	-	-	-
Montemonaco	F	9,8	0,83	7,1	0,57
Macerata Collevario	F	12,1	0,55	11,4	0,56
Civitanova Ippodromo	F	12,5	0,62	11,8	0,62

Per la verità non tutto è roseo, infatti Legambiente ha pubblicato un articolo dove indica Ancona (129) tra le città più inquinate da polveri sottili (PM_{10}), seconda soltanto a Napoli e Torino che hanno rispettivamente superato la soglia consentita per 156 e 151. Sicuramente prima ancora

² Il $PM_{2,5}$ è un particolato ultrafine formato da particelle con diametro inferiore ad un quarto di centesimo di millimetro (2,5 µm).

³ Un altro significativo "indicatore" dei livelli di inquinamento atmosferico è rappresentato dalle emissioni di biossido di azoto (NO_2). I dati resi disponibili dal Servizio Ambiente e Paesaggio per l'arco temporale 2001-2007 mostrano, in relazione ad alcune stazioni di rilevamento ed in termini di medie annue, una situazione sostanzialmente stabile per ciò che concerne il superamento dei valori-limite consentiti.

delle scelte regionali occorre che muti la prospettiva nazionale e molti sono ormai convinti che la crisi imponga scelte coraggiose per il futuro.

Lo stato diffuso di inquinamento atmosferico di molte città italiane ha motivato l'apertura di una procedura d'infrazione da parte della Commissione Europea secondo la quale l'Italia dovrà pagare una multa elevata se non rientrerà entro il 2011 entro il limite dei 35 giorni all'anno di sfioramento dei 50 microgrammi per metro cubo di concentrazione di polveri sottili.

Relativamente all'inquinamento acustico causato nelle città della Regione dall'attività di trasporto (stradale), nel rilevare un considerevole e positivo incremento nel numero delle "sorgenti" (infrastrutture stradali) controllate che nel quadriennio 2005-2008 si quadruplicano passando da due a otto, si riscontra – con riferimento al 2008 – il superamento dei valori-limite nel 25% di esse che, seppur parzialmente "allarmante" rispetto allo 0% registrato nel 2007 (con 5 "sorgenti"), appare in evidente e marcata controtendenza rispetto a quanto riscontrato nel 2006 (25% con 4 "sorgenti") e nel 2005 (50% con 2 "sorgenti")⁴.

La stessa proposta di Piano auspica ulteriori e più consistenti diminuzioni dei livelli di inquinamento sia atmosferico che acustico con un ricorso più diffuso alla predisposizione ed attuazione del Piani Urbani della Mobilità e del Traffico e con il processo di ammodernamento delle flotte veicolari di TPL.

Dai dati diffusi nel maggio 2009 risulta che nel 2005 l'Italia è, dopo la Grecia e il Portogallo, il paese con i tassi di mortalità urbani più elevati e la quota italiana di vittime in area urbana è quella più elevata tra i paesi della UE dei 15.

Nel lungo periodo i dati di costo sociale delle vittime su strade extraurbane dal 1970 ad oggi indicano una riduzione del 20% mentre il costo sociale delle vittime in area urbana è aumentato del 28%, si è quindi in presenza di una divaricazione netta, con una parte del sistema infrastrutturale e della mobilità, quella di comunicazione tra le città, che segna un sensibile miglioramento e la mobilità urbana che, nel lungo periodo, segna un'involuzione e un deterioramento complessivo dei livelli di sicurezza stradale.

Inoltre viene evidenziato come la rilevante carenza di sicurezza stradale urbana si accompagni ad una condizione di insicurezza stradale degli utenti deboli quali pedoni, ciclisti e utenti di ciclomotori e motocicli e delle categorie più a rischio quali anziani e giovani perché queste categorie praticano una mobilità quasi esclusivamente urbana.

La mobilità di queste categorie di utenti è infatti sicura quanto sono sicure le città e viceversa: esiste quindi una sostanziale coincidenza tra politiche di sicurezza stradale a tutela dell'utenza debole e politiche dedicate in modo specifico a migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane.

Dalla proposta di piano del TPL i dati relativi all'incidentalità nella Regione Marche sono i seguenti:

⁴ Fonte: Servizio Ambiente e Paesaggio – Giunta Regionale delle Marche

La Regione Marche, rispetto alla situazione complessiva del Paese, si colloca all'11° posto nella classifica per numero di sinistri, con un'incidentalità corrispondente al 3,18% degli eventi avvenuti sul territorio nazionale, al 12° posto nella classifica per numero di deceduti, con un'incidenza sul complessivo pari al 3,02%, all'11° posto nella classifica del numero di feriti, con una quota percentuale pari al 3,36% del totale delle persone incidentate rilevate sul territorio nazionale.

In termini di indicatori (mortalità, lesività, pericolosità) la fotografia effettuata dall'ISTAT nel 2006 evidenzia per la Regione Marche valori che si avvicinano alla media nazionale, ma il confronto dei dati 2006/2008 mostra segni evidenti di miglioramento:

Anni	Totale incidenti	Morti	Feriti
2006	7.577	171	11.193
2008	6.919	132	9.996

I dati dell'incidentalità disaggregati per strade urbane, urbane periferiche, provinciali, statali e autostradali sono disponibili solo fino al 2006 ed i rapporti tra l'incidentalità riscontrata nel totale provinciale e quella su strade urbane è rappresentata nella seguente tabella:

Provincia	Anno 2004		Anno 2005		Anno 2006	
	Inc. totale	Inc. urbana	Inc. totale	Inc. urbana	Inc. totale	Inc. urbana
Ancona	2411	1601	2257	1414	2367	1488
Ascoli Piceno	1813	1038	1768	929	1835	922
Macerata	1390	511	1377	605	1492	642
Pesaro Urbino	1745	996	1811	991	1883	1010
Totale	7359	4146	7213	3929	7577	4062
Incidenza % dell'incidentalità urbana sul totale	100	56,34%	100	54,48	100	53,61

Si può quindi concludere che il trend dell'incidentalità ha un andamento sicuramente decrescente nella Regione ma che in ogni caso l'alta percentuale di incidenti avvenuti nelle aree urbane deve imporre l'adeguamento degli sforzi per migliorare la mobilità urbana.

9.4.3 Le competenze

Meritano particolare attenzione gli strumenti a disposizione degli Enti locali, Comuni e Province per programmare la mobilità all'interno delle aree urbane.



I Piani Urbani della Mobilità (PUM), introdotti dalla Legge 340/2000 (art. 22), costituiscono strumenti di pianificazione di medio-lungo periodo (in media 10 anni) a disposizione degli Enti Locali, attraverso i quali affrontare le problematiche concernenti la mobilità nel contesto del sistema territoriale, sociale, economico ed ambientale nel quale essa si manifesta e con il quale inevitabilmente interagisce.

Attraverso i PUM, i cui criteri di redazione risultano sostanzialmente già definiti e codificati a livello di Amministrazione centrale (P.G.T. e “Linee-guida per la redazione dei PUM”, a cura del Ministero dei Trasporti), dovrebbe pertanto innescarsi un processo di pianificazione integrata tra l’assetto del territorio ed il sistema dei trasporti che si sostanzia nella predisposizione di un insieme organico di interventi/misure di tipo infrastrutturale, tecnologico, gestionale, organizzativo, finalizzato a perseguire i seguenti obiettivi:

- il soddisfacimento dei fabbisogni di mobilità (persone e merci);
- il risanamento ambientale (riduzione dell’inquinamento atmosferico ed acustico causato dal sistema dei trasporti);
- la sicurezza del trasporto (abbassamento dei livelli di incidentalità);
- l’incremento dei servizi di trasporto collettivo offerti e della loro qualità.

È importante evidenziare che la normativa statale prevede un sistema di finanziamento attivabile per obiettivi: gli enti locali sono liberi di scegliere le soluzioni di mobilità ritenute più idonee per la propria realtà, e il finanziamento è subordinato alla valutazione ministeriale che il PUM adottato possa effettivamente consentire il raggiungimento degli obiettivi previsti.

La dimensione prevista per i Piani Urbani di Mobilità è costituita dai singoli comuni o da aggregazioni di comuni limitrofi con popolazione superiore a 100.000 abitanti, dalle province d’intesa con i comuni limitrofi interessati con popolazione complessiva superiore a 100.000 abitanti, e da ultimo dalle regioni, nel caso delle aree metropolitane di tipo policentrico e diffuso, d’intesa con i comuni interessati.

Nella realtà della regione Marche dove la dimensione comunale è medio piccola è indispensabile che la Regione svolga il ruolo promozionale incentivando l’aggregazione degli enti locali per il lavoro di costruzione di PUM, è vero infatti che oggi la realtà territoriale dove i cittadini operano, si muovono è costituita da agglomerati urbani formati da un insieme di comuni vicini dove la percezione della “competenza” comunale non è più distinguibile.

Dati i suoi contenuti e gli obiettivi che si prefigge, il PUM ha strette interrelazioni con tutti gli strumenti di pianificazione (ambientale, territoriale, urbanistica e trasportistica),. In base ad esso deve essere predisposto il piano Urbano del Traffico che, senza ambizioni programmatiche di lungo respiro, deve garantire la gestione dell’esistente e deve essere obbligatoriamente adottato dai Comuni con più di 30 mila abitanti. Al contrario, la redazione del PUM non è imposta alle

Amministrazioni Locali e costituisce pertanto un'"opportunità" di pianificazione, ovvero uno strumento da utilizzarsi se si decide di farlo.

Non risulta nella realtà marchigiana degli enti locali un'attività di pianificazione della mobilità che vada oltre l'adozione di piani del traffico che intervengono nel processo di auto-organizzazione territoriale ed economica a posteriori rispetto al verificarsi di esigenze di insediamento abitativo, di servizi e di produzione.

9.4.4 *Gli strumenti regionali*

Nel 2003 per la prima volta gli enti locali sono stati invitati a progettare e programmare gli interventi, previsti dai piani urbani del traffico e della mobilità e per il miglioramento del sistema di trasporto urbano.

Con l'obiettivo centrale di promuovere la progettualità dei Comuni relativamente ai provvedimenti da adottare per incentivare l'uso del mezzo pubblico e sperimentare strategie di mitigazione di riduzione dell'inquinamento dell'aria, la Giunta Regionale ha definito in atti successivi come obiettivo prioritario "il soddisfacimento delle esigenze di mobilità di lavoratori e studenti, il miglioramento del sistema di trasporto urbano e la limitazione della circolazione dei mezzi privati nei centri urbani", destinando dal 2003 fino a tutto il 2007 risorse per oltre 3 milioni di euro.

L'attività promozionale regionale si è svolta in una realtà dove soltanto in alcune situazioni si aveva l'intenzione di realizzare sistematicamente la mobilità urbana in chiave sostenibile.

Nella regione sono state realizzate aree pedonalizzate, previste dalla legge 122/89, per privilegiare le funzioni residenziali, commerciali, ricreative, facendole prevalere sulle esigenze del traffico motorizzato, così suddivise:

- aree pedonali, nelle quali la circolazione dei veicoli è esclusa,
- aree a traffico moderato che coincidono con le zone residenziali in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente,
- aree a traffico limitato in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitate ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.

Intendimento della Giunta regionale è stato quello di prendere in considerazione gli interventi infrastrutturali connessi con il trasporto pubblico che prevedessero il contestuale adeguamento dell'offerta del servizio di trasporto pubblico agli utilizzatori delle infrastrutture.

Accanto agli interventi infrastrutturali si è cercato di incentivare tutte le iniziative comunali necessarie ad acquisire la conoscenza delle esigenze di mobilità dei lavoratori e degli studenti per promuovere e coordinare le proposte organizzative locali di governo della mobilità.

La previsione di accesso ai contributi regionali di enti pubblici, aziende sanitarie e ospedali con più di 30 addetti, scuole pubbliche con più di 50 allievi, a condizione che avessero nominato un referente per la mobilità, ha mirato a realizzare una rete di informazioni e conoscenze



indispensabili per adeguare il servizio di trasporto pubblico locale alle reali esigenze e a promuovere modalità di trasporto collettivo complementari.

I contributi regionali comprendevano la strumentazione necessaria alla realizzazione di indagini per gli spostamenti casa – lavoro, la conseguente progettazione di fattibilità di modi di trasporto collettivo da realizzare in collaborazione con il referente della mobilità, aziende di trasporto pubblico, associazioni di categoria e sindacati.

L'obiettivo è stato quello di privilegiare quegli interventi programmati in base a progetti di fattibilità formulati sulle risultanze di indagini per conoscere le esigenze di mobilità casa – lavoro – scuola nei centri storici e nelle zone urbane secondo la maggiore importanza del tipo di intervento nei confronti della limitazione del traffico privato nei centri urbani come di seguito indicato:

- Realizzazione di zone da pedonalizzare in modo permanente;
- Realizzazione di passaggi e collegamenti pedonali dedicati agli spostamenti scuola – casa;
- Realizzazione di nuovi parcheggi scambiatori e/o riqualificazione di parcheggi esistenti da adibire a parcheggi scambiatori in quanto connessi con mezzi pubblici al centro urbano, con contestuale adeguamento dell'offerta del servizio di trasporto pubblico agli utilizzatori dei parcheggi scambiatori;
- Miglioramento dell'offerta e della velocità commerciale del trasporto pubblico con particolare attenzione alla mobilità all'interno della zona pedonalizzata e ai servizi di collegamento tra i parcheggi scambiatori e l'area pedonalizzata (l'eventuale acquisizione di materiale rotabile dovrà trovare copertura nel piano autobus);
- Introduzione di taxi collettivo e di sistemi di trasporto collettivo innovativi come il car sharing o il car pooling;
- Istituzione di servizi a chiamata per ambito urbano;
- Potenziamento della mobilità ciclistica attraverso la realizzazione nelle zone a traffico limitato di piste ciclabili sulla sede stradale esistente, realizzazione nelle fermate attrezzate o nodi di scambio di parcheggi coperti per biciclette, disponibilità di bici elettriche da affittare per gli spostamenti urbani (bike sharing), dotazione degli autobus per il trasporto urbano di appositi dispositivi per il trasporto esterno di biciclette;
- Indagini per il rilevamento dei movimenti delle merci nei centri urbani al fine di razionalizzarne il sistema di distribuzione.

La priorità nell'ambito di ogni tipologia sopra riportata è stata attribuita in base al numero; studenti e lavoratori.

Almeno il 50% degli interventi cofinanziati non sono ancora stati realizzati per le difficoltà finanziarie che affliggono gli enti locali.

In questa rappresentazione regionale è necessario mettere in rilievo l'attività svolta nel comune di Pesaro dalla mobility manager, unica figura nel panorama regionale,



La possibilità futura di realizzare un sistema di mobilità sostenibile sul territorio regionale è quella di realizzare una rete di referenti della mobilità sul modello del comune di Pesaro.

Il ruolo del mobility manager aziendale – di area, è quello di costruire il Piano per gli Spostamenti Casa Lavoro che può riguardare un'azienda, un quartiere, una zona industriale o commerciale, un polo universitario. Per realizzarlo è necessario conoscere le esigenze di tutti i soggetti coinvolti (im
Il ruolo regionale nella mobilità sostenibile

La funzione regionale deve consistere nel coordinare e supportare le scelte proposte dai mobility managers di area attraverso strategie di coinvolgimento e partecipazione per gestire tutte le soluzioni individuate e condivise ed eventualmente proporre soluzioni alternative.

La nostra regione è caratterizzata dalla presenza di sistemi locali intercomunali che hanno la natura di città. Nel Rapporto elaborato da Antonio G. Calafati, tali città, “agglomerazioni urbane formate da insiemi di comuni contigui sono gli elementi costitutivi del nuovo paesaggio sociale ed economico delle Marche” e occupano tutta la zona costiera e alcune parti dell'entroterra.

La loro rappresentazione è fornita da questi dati risalenti al 2001:

Città	Popolazione	Addetti	Densità (ab. x kmq)	Superficie (kmq)	Comuni (n°.)
Ancona	210.729	89.449	484	436	13
Civitanova Marche	136.538	60.553	416	328	10
Pesaro	116.179	55.441	403	288	7
Macerata	89.964	35.511	219	411	9
S. Benedetto del Tronto	86.463	31.356	437	198	7
Ascoli Piceno	76.293	26.599	259	295	7
Fano	74.413	29.391	369	201	6
Fermo	69.712	24.936	260	268	12
Jesi	62.849	26.956	280	224	8
Senigallia	60.820	21.771	223	273	6
Fabriano	54.981	27.444	87	628	6
Totale (a)	1.038.941	429.407	293	3.551	91
Regione Marche (b)	1.470.581	578.273	151	9.750	246
Rapporti (a/b)	70,6%	74,3%		36,4%	37%

Le città quindi rappresentano il 70% della popolazione residente e il 74,3% degli addetti alle attività economiche della Regione e la loro concentrazione in poco più di un terzo del territorio regionale ne attesta la rilevanza della dimensione urbana.



I dati specifici rivelano che le aree di maggiore pressione ambientale, che hanno quindi un indice di criticità ambientale complessiva alto corrispondono alle città sopra riportate e pertanto è in queste aree che deve concentrarsi l'attività dei regolatori della mobilità per migliorarvi la qualità della vita.

9.4.5 Le risorse

Le risorse sono finanziarie, normative e culturali.

È compito della Regione individuare le modalità per incentivare e favorire la predisposizione e l'attuazione dei PUM da parte degli Enti locali.

L'incentivazione deve avere l'obiettivo di legare una parte delle risorse destinate alla mobilità per contribuire alla realizzazione di interventi previsti nei PUM, interventi costruiti dal basso in base alle esigenze rilevate e organizzate dai mobility manager.

La normativa da costruire deve raggiungere i seguenti obiettivi:

- Le risorse destinate alla organizzazione della mobilità sostenibile debbono essere comprese nel costo degli interventi che incidono sugli spostamenti delle persone e delle merci. Il costo è costituito dall'istituzione di apposito servizio di trasporto pubblico / privato necessario per gli spostamenti di almeno il 50% delle persone che usufruiscono dell'intervento.
- Le azioni svolte dalla pubblica amministrazione (Regione, Province, Comuni) devono attestare l'impatto stimato sulla mobilità, prevedendo idonei accorgimenti per far fronte alle necessità dei cittadini.
- Il corrispettivo dei contratti di trasporto urbano ed extraurbano deve essere destinato per almeno il 10% ai nuovi servizi necessari alla realizzazione di progetti di mobilità sostenibile.
-

Il dato finanziario alla fine del 2009 nella nostra Regione è il seguente:

TOTALE REGIONE	Km.	%	Tot. €	%
TOTALE TRASPORTI URBANI	12.543.364	28,90	21.389.002,96	32,82
TOTALE TRASPORTI EXTRAURBANI	30.855.360	71,10	43.788.774,21	67,18
TOTALE	43.398.724	100,00	65.177.777,18	100,00

Di conseguenza destinare il 10% di tale budget annuo a servizi di mobilità sostenibile potrebbe significare effettuare oltre 4 milioni di chilometri annui per soddisfare tali necessità.

Attualmente gli investimenti messi in opera nella Regione da realizzare nell'immediato futuro sono i seguenti:

1. Per migliorare la mobilità in chiave sostenibile e il trasporto pubblico locale è stato emesso il bando pubblico per 2,5 milioni di euro per la realizzazione di parcheggi scambiatori,
2. Un secondo bando di gara, ha come oggetto la realizzazione di interventi, quali "Nodi di scambio", "Sistemi infrastrutturali per favorire la mobilità sostenibile", "Interventi per priorità di transito del mezzo pubblico e di pubblica utilità (corsie preferenziali, impianti di semaforizzazione)". Le risorse finanziarie attivate sono pari a 7 milioni di euro.
3. Un terzo bando di gara, rivolto ai Gestori del TPL, ha come oggetto la richiesta di contributo per la realizzazione di "Sistemi di trasporto intelligenti", attraverso l'allestimento di sistemi di bordo informativi, di controllo e localizzazione e l'installazione di paline intelligenti e pannelli dinamici. Le risorse finanziarie, sono pari a 2,5 milioni di euro:

La Giunta Regionale ha stabilito che per l'intervento "Infrastrutture per promuovere la mobilità compatibile con le esigenze ambientali nei centri urbani" sia data priorità alla realizzazione di impianti di risalita meccanizzati urbani, quali collegamenti tra parcheggi scambiatori, nodi di scambio del trasporto pubblico e i centri urbani, le zone pedonalizzate o a traffico limitato, destinando risorse per 2,3 milioni di euro, di fondi FAS:

È stato autorizzata la stipula di apposito Accordo di Programma Quadro Regionale che prevede nel Comune di Pesaro la realizzazione sulla spiaggia di un tratto di pista ciclabile di circa 350 metri finalizzato a connettere la viabilità ciclabile già realizzata e rendere quindi interamente fruibile la pista ciclabile dal Porto di Pesaro a Fano per una lunghezza di circa 9 Km.

Per la realizzazione della fermata ferroviaria denominata Ancona–Stadio, che costituisce il completamento della metropolitana di superficie nell'area urbana di Ancona sono previsti 0,500 milioni di euro ed altri 0,300 milioni di euro sono destinati allo studio di interventi di mobilità sostenibile urbana da parte degli Enti locali e quindi alla redazione di PUM.

Le esperienze portate avanti fino ad oggi costituiscono la riserva culturale da replicare, ampliare e condividere con gli enti locali, con gli addetti alla mobilità sostenibile e devono costituire oggetto di discussione e divulgazione tra i cittadini, quindi si ritiene necessario riportare di seguito quelle più significative per l'azione futura in materia di politica di mobilità sostenibile:

la realizzazione nel 2004 del progetto finalizzato "La mobilità dei dipendenti della Giunta Regionale", che ha consentito l'accordo sindacale in base al quale l'Amministrazione Regionale partecipa al 40% del costo degli abbonamenti annuali per il trasporto pubblico dei dipendenti regionali.

La realizzazione nel 2007 del progetto finalizzato "La rete ciclabile della Regione Marche." per conoscere la realtà ciclistica L'esperienza evidenzia la frammentazione e l'isolamento delle piste

ciclabili che denunciano un'impostazione programmatica con aspetti ludico sportivi piuttosto che con motivazione di mobilità alternativa urbana. Fanno eccezione la piste di Senigallia, Fano, Pesaro, Jesi, Grottammare e Cupramarittima.

Le esperienze tuttora in corso sono relative alla partecipazione al progetto europeo Interreg IV C MMOVE (Mobility Management oVer Europe: Changing Mobility Patterns) e al progetto Mobility Game.

Il progetto MMOVE, che vede la partecipazione di diverse città e regioni europee di Italia, Regno Unito, Spagna, Svezia, Germania, Grecia e Bulgaria, deve sviluppare sinergie comuni per il conseguimento di risultati quali:

- Realizzazione di un catalogo analitico europeo (Tool-box) sugli interventi di mobilità sostenibile attuabili in funzione delle specifiche caratteristiche urbanistiche e demografiche, destinato ai piccoli e medi centri urbani;
- Organizzazione e messa in rete di metodi e servizi, attraverso la raccolta di dati sulla sostenibilità economica e gestionale delle politiche per la mobilità, e lo scambio di buone prassi ed esperienze tra le amministrazioni locali;
- Studi di fattibilità ed analisi di replicabilità delle metodologie di intervento pre-testate.

In tale ambito, la Regione Marche deve selezionare delle Buone Prassi di mobilità sostenibile sviluppate a livello locale da proporre come oggetto di studio, analisi ed approfondimento – anche attraverso la realizzazione di Study Visit - in merito alla fattibilità ed alla loro replicabilità su territori con caratteristiche analoghe.

Il Mobility Game è un gioco che promuove una mobilità alternativa attraverso comportamenti ecologicamente più sostenibili.

Il concorso è rivolto agli alunni delle classi terza, quarta e quinta delle scuole primarie e a tutte le classi delle scuole secondarie di primo grado del comune di Ancona.

Il gioco riguarda esclusivamente il viaggio di andata casa-scuola nei giorni che vanno dal lunedì al sabato (venerdì per le scuole a tempo pieno).

Sono stati individuati sistemi di mobilità premianti in termini di anidride carbonica risparmiata da ogni bambino come di seguito:

Sistema utilizzato	Descrizione	Area verde (entro 300 metri)	Area rossa (entro 1000 metri)	Resto del territorio
PEDIBUS	A piedi	50gr. CO2	60gr. CO2	80gr. CO2
BICIBUS	In bici	40 gr. CO2	50gr. CO2	70gr. CO2
AUTOBUS - SCUOLABUS	Mezzo pubblico	20gr.CO2	30gr. CO2	50gr. CO2
CARPOOLING	Ogni auto 3 studenti	10gr. CO2	20gr. CO2	30gr. CO2
MOD. MISTA	In auto e a piedi	5gr. CO2	10gr. CO2	20gr. CO2

Sistema utilizzato	Descrizione	Area verde (entro 300 metri)	Area rossa (entro 1000 metri)	Resto del territorio
AUTO PRIVATA	0	00	0	0

All'arrivo in classe ogni bambino dovrà segnare su un apposito tabellone il proprio risparmio associato al mezzo di trasporto utilizzato con l'obiettivo di totalizzare in una settimana un risparmio medio superiore a 32 grammi di CO₂. Sono previsti premi singoli, per classi e per plesso scolastico.

10 NORMATIVA E CRITERI DI ATTUAZIONE

Art 1 – Viabilità

Tutte le strade appartenenti alla rete nazionale sono realizzate a due carreggiate e quattro corsie, fatta eccezione per i tratti esistenti della SS16 e per il tratto Ascoli Piceno-confine regionale della SS 4 Salaria, che possono rimanere ad una carreggiata e due corsie.

Tutte le strade appartenenti alla rete di interesse regionale dovranno adeguarsi a caratteristiche geometriche comuni e precisamente:

- strade provinciali : una carreggiata e due corsie, tipo C come definito dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture 5/11/2001; intersezioni a livelli sfalsati o con rotatorie, massima limitazione degli accessi con tendenziale eliminazione degli stessi.
- autostrade regionali: tipi A o B, due carreggiate e quattro corsie, come definiti dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture 5/11/2001.

Per l'inserimento, nella rete di interesse regionale, di ulteriori strade diverse da quelle approvate nel presente Piano delle Infrastrutture, le stesse debbono essere assentite con atto del Consiglio regionale e rientrare nei seguenti criteri di classificazione funzionale:

- a) Strade che allacciano capoluoghi di Provincia tra loro o con il capoluogo di Regione;
- b) Strade che allacciano alla rete nazionale e regionale i porti, gli aeroporti, gli interporti, gli autoporti nonché centri od aree di straordinaria importanza produttiva o turistica;
- c) Strade che costituiscono importanti e diretti collegamenti tra nodi della rete viaria nazionale ovvero tra questi e quelli della rete regionale.

La realizzazione o il miglioramento della rete viaria di livello regionale sono finanziati dalla Regione con il concorso degli Enti locali interessati, sulla base di un programma inserito nel bilancio triennale della Regione, con una dotazione finanziaria pari, per almeno un triennio, agli attuali trasferimenti statali derivanti dal D.Lgs. 112/98.

Le cosiddette autostrade regionali sono finanziate dallo Stato, dalla Regione e dagli Enti locali, anche facendo ricorso al Project Financing.

Il riparto delle risorse regionali del programma per la viabilità deve tener conto delle seguenti finalità e del livello raggiunto dalla progettazione, in termini di cantierabilità dell'intervento:

- 1) Completamento di opere di livello regionale già avviate;
- 2) eliminazione di pericolosità accertate tramite rettifiche di tracciato (es.: riduzione di tortuosità) o miglioramento delle intersezioni (es.: rotatorie);



- 3) consolidamenti di zone a rischio ambientale (frane, smottamenti, esondazioni, ecc.);
- 4) eliminazione di punti di congestione con varianti di tracciato (es.: centri abitati) e adeguamenti della sezione stradale (es.: strettoie);
- 5) realizzazione di nuovi itinerari.

Il grado di cantierabilità è dato dallo stato della progettazione secondo il seguente ordine:

1. Progetto esecutivo approvato o appaltato con appalto integrato;
2. Progetto definitivo approvato e dotato dei necessari pareri;
3. Progetto definitivo in corso o redatto;
4. Progetto preliminare approvato;
5. Progetto preliminare in corso o redatto;
6. Studio di fattibilità;
7. Programma di intervento.

Art 2 – Fermate ferroviarie

Le nuove fermate ferroviarie da realizzare sono localizzate sulle linee secondarie Ascoli-P.To d'Ascoli, Macerata-Civitanova e Pergola-Fabriano.

Sono definite in accordo con RFI e i Comuni interessati sulla base delle indicazioni del Progetto Pilota del servizio di trasporto di massa su ferro. Progettazione e realizzazione sono a cura di RFI, previo Accordo di Programma con gli Enti finanziatori: Regione, Province ed eventualmente Comuni.

Ciascuna fermata va prevista di norma con marciapiede rialzato di almeno 100 ml, dotato di illuminazione, sedute coperte o sale di attesa, rampe d'accesso o ascensori adeguati a portatori di handicap; in caso di tratte a doppio binario va previsto idoneo sottopasso o sovrappasso pedonale.

Le fermate previste nell'ambito della metropolitana di superficie di Ancona, Ancona Stadio e Camerano Aspio, sono realizzate da RFI sulla base dei progetti già approvati, la fermata Falconara Aeroporto va adeguata alle modifiche previste per l'ingresso all'aerostazione Padiglione Partenze.

Ulteriori fermate ferroviarie saranno implementate a seguito delle risultanze della progettazione preliminare dei singoli ambiti territoriali indicati dal Progetto Pilota.

Art 3 – Piattaforme logistiche

Le nuove piattaforme logistiche fanno riferimento ai distretti produttivi o ai Sistemi Locali del Lavoro. Sono realizzate dagli enti territoriali o dai privati. Il co-finanziamento regionale ed europeo va utilizzato dagli Enti Locali responsabili dell'intervento per realizzare gli allacci stradali e/o ferroviari e le urbanizzazioni interne, mentre gli interventi immobiliari saranno a carico dei privati.

Le piattaforme non devono essere eccessivamente vaste per non squilibrare il rapporto con i nodi principali delle Marche, (20-25 ettari al massimo), con eventuale possibilità di ampliamento in caso di successo.

Le aree debbono essere dotate di collegamento stradale ed eventualmente ferroviario, ma tale ultima connessione non è sicuramente necessaria in una prima fase di avvio, poiché le quantità di merci da inviare non saranno tali da consentire l'utilizzo di treni completi.

Le piattaforme vanno previste con piazzali di scambio gomma-gomma ed eventualmente gomma-ferro, collegati con la viabilità provinciale e/o statale.

Successivamente all'avvio di ciascuna piattaforma è opportuno reperire idonei strumenti finanziari per favorire l'insediamento degli operatori dei servizi logistici per garantire l'efficacia della piattaforma rispetto alle aziende manifatturiere ed alle loro necessità di approvvigionamento, magazzinaggio, fornitura , etc.

Nel caso di prossimità a centri urbani di dimensioni medio-grandi le piattaforme potranno assumere anche una significativa funzione nella catena della Logistica Urbana.

Le piattaforme dovranno progressivamente orientare la loro attività coordinandosi con l'interporto di Jesi favorendo le iniziative di collaborazione e scambio anche attraverso sistemi informatici condivisi.

Art.4 – Indirizzi per la gestione portuale

La riduzione dei traffici mondiali indotta dalla crisi può aver reso meno evidente la criticità della condizione del Porto, ma alla ripresa dovranno esserci tutte le condizioni ottimali: la Darsena e la diga foranea completate, l'allaccio ferroviario e lo scalo Marotti predisposti , l'uscita ad ovest in corso di esecuzione, l'intermodalità avviata e funzionante, l'Interporto capace di dialogare offrendo i piazzali container che il porto non può avere.

L'Autorità Portuale dovrà avviare, sin da ora tutte le operazioni ed attività necessarie a far sì che, raggiunta la fase di rilancio infrastrutturale, il porto di Ancona sia inserito nella filiera logistica degli operatori internazionali, terminalisti o armatori, che movimentano centinaia di navi e migliaia di TEU.

Art.5 – Indirizzi per la gestione Aeroportuale

Con legge regionale n. 6/2009 la Regione ha reso possibile l'ingresso di nuovi soci anche riducendo la partecipazione azionaria pubblica con l'obiettivo di rafforzare la compagine societaria con soggetti interessati allo sviluppo strategico dell'infrastruttura marchigiana ed alle sue relazioni con l'estero.

Fino ad oggi la Regione è intervenuta cercando di riportare l'Aerodroma alla principale funzione di gestore di servizi aeroportuali pertanto, in prospettiva, al fine di consentire l'attuazione di un programma significativo di rilancio e di sviluppo di nuove rotte, occorre disporre di più elevate

capacità finanziarie ed imprenditoriali con decisi interessi nel settore per giungere a rendere appetibile la gestione dell'aeroporto regionale agli operatori privati.

Tali azioni permetteranno di ridurre progressivamente sia l'entità delle compensazioni che la Regione riconosce alla società di gestione per oneri di servizio pubblico svolti, sia il coinvolgimento azionario pur garantendo il mantenimento nel territorio regionale di una struttura aeroportuale di tutto rispetto.

Art.6 - Criteri di collaborazione tra i Porti

La competizione che si sposta dai singoli porti alle aree sistema e, nel caso di quantità rilevanti, ad interi bacini, rende necessario superare la concorrenza, per passare ad una iniziativa di cooperazione tra Autorità Portuali, costruendo quelle alleanze strategiche che possono superare la marginalità e l'isolamento. La collaborazione fra i porti adriatici, che era alla base del concetto di Corridoio, di fatto è stata annullata a favore di iniziative più limitate come il protocollo tra i Porti nord Adriatici (Napa) e l'iniziativa dei porti pugliesi in relazione al Corridoio Bari-Durres, nei confronti delle quali Ancona rischia l'isolamento. Anche nei confronti dei progetti di Autostrade del Mare e Marco Polo II non c'è stata sufficiente iniziativa, da parte dell'A.P.

Occorre che l'Autorità Portuale riavvii contatti ed iniziative con le altre Autorità e con i porti delle due sponde Adriatiche, sostenuta e coadiuvata dalla Regione, per rilanciare forme articolate di collaborazione che vanno dall'unificazione delle procedure alla gestione ambientale, al marketing territoriale per l'intero "sistema portuale adriatico".

Art 7 - Criteri di collaborazione tra gli Interporti e le piattaforme

La prospettiva di realizzare la piattaforma logistica Tirreno Adriatico nell'Italia Centrale implica la completa realizzazione degli Interporti di Jesi, Orte, Frosinone e Val Pescara e l'avvio di iniziative comuni in attuazione del Protocollo già firmato e condiviso alle Regioni.

La "Interporto Marche" spa deve gestire in ambito locale, in collaborazione con gli altri interporti del centro Italia, i servizi collegati all'incontro domanda-offerta, al sistema di controllo e monitoraggio delle flotte e dei carichi, al sistema di interscambio dei dati, delle teleprenotazioni, delle informazioni e della sicurezza delle merci.

La Regione favorisce il ruolo dell'Interporto Marche quale struttura di riferimento per le Piattaforme logistiche che verranno costruite al servizio delle aree distrettuali, anche attraverso partecipazioni incrociate nelle relative società di gestione, per realizzare un network logistico operativo capace di fornire servizi e capacità innovative alle P.M.I.

Art 8 – Criteri di collaborazione tra Aeroporti

Gli aeroporti minori del centro Italia hanno rilevanti problemi derivanti da fattori di scala, che condizionano la capacità di attrarre traffico e le relazioni con i vettori.

La Regione promuove il progetto di rete integrata di aeroporti minori, ipotizzando forme di operatività collaborativa tra gli scali di Ancona, Perugia, Rimini e Pescara, per giungere



eventualmente al lancio di società commerciale di handling “multilocation” cui affidare i propri servizi portuali in outsourcing, valorizzando le esperienze delle singole società di gestione e rendendole competitive nei confronti dei nuovi operatori low cost.

Art 9 - Governance del sistema Logistico marchigiano

Per far sì che gli sforzi compiuti per l'infrastrutturazione diano i risultati sperati è indispensabile che la Regione favorisca l'utilizzo ottimale della piattaforma logistica regionale integrando la gestione delle varie infrastrutture, porto, interporto, aeroporto delle Marche, tra loro e con le piattaforme di distretto. Soprattutto è necessario stabilire un percorso che porti alla formazione di una società regionale di gestione ferroviaria, intesa non tanto come nuovo operatore del settore, che richiederebbe competenze professionali ed apposite autorizzazioni, ben difficili da ottenere se ex-novo, con costi rilevanti a carico della collettività, ma puntando all'apertura della gestione dei servizi ferroviari regionali, ad un operatore regionale o internazionale esistente, diverso da Trenitalia, che possa fornire il trasporto su ferro di cui la regione ha necessità, a condizioni competitive sia in termini di costi che di tempi.

La regione deve stimolare e favorire altresì iniziative quali quelle già intraprese da Interporto, Porto e Aeroporto che hanno firmato da tempo un protocollo d'intesa per dar vita ad iniziative coordinate e comuni nella intermodalità e logistica, e quelle avviate dagli Interporti del Centro Italia che hanno messo a punto un percorso comune, un documento condiviso di linee strategiche, che deve essere ratificato anche dalle regioni.

L'obiettivo della Piattaforma Tirreno Adriatica è raggiungibile solo attraverso l'iniziativa di un'offerta integrata di aree, collegamenti e management capaci di rispondere positivamente a tutte le esigenze che possano emergere relativamente alla gestione delle merci.

Art 10 – Nuovi Progetti e Studi di Fattibilità

La Regione in continuità con l'attuazione del presente Piano, stabilisce la necessità di procedere con le seguenti progettazioni, in stretta collaborazione con gli Enti interessati:

- 1) Studio di fattibilità delle opere di ampliamento del Porto di Ancona (la cosiddetta Penisola);
- 2) Concorso di idee per la progettazione del Waterfront;
- 3) Studio di fattibilità relativo a nuovi tratti ferroviari quali Ascoli-Antrodoco, etc.
- 4) Studi di fattibilità per la realizzazione di interventi di city logistic nelle aree maggiormente urbanizzate.

Riconosce inoltre la necessità di disporre di osservatori delle dinamiche passeggeri e merci nei vari settori per questo intende proseguire le attività avviate con l'Osservatorio sul Porto di Ancona, ora Osservatorio sulla Piattaforma Logistica delle Marche e promuovere analoghe iniziative nelle altre aree.

Art 11 - Criteri per una legislazione di settore



- 1) La Regione, in linea con il Libro Bianco sui trasporti dell'Unione Europea, si propone di adottare una apposita legge regionale per l'incentivazione del trasporto merci su ferrovia. La normativa, che utilizzerà le risorse annuali previste a bilancio, consentirà di finanziare i chilometri percorsi da treni organizzati da imprese logistiche e ferroviarie, per servizi di trasporto intermodale e tradizionale a treno completo, aventi origine e/o destinazione nelle Marche, sulle direttrici di transito nazionale e internazionale. Gli aiuti saranno finalizzati a favorire l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per compensare i differenti costi esterni e di utilizzo dell'infrastruttura tra la modalità stradale e quella ferroviaria, nonché all'abbattimento degli extra-costi derivanti dalla presenza di penalizzazioni naturali e strutturali quali barriere fisiche, confini di diversi Stati membri e non membri, interscambio della trazione, mancata interoperabilità del materiale ferroviario impiegato, vincoli all'utilizzo del materiale rotabile e condizioni non omogenee nei costi di accesso all'infrastruttura ferroviaria tra i diversi paesi.
- 2) La Regione si propone di adottare provvedimenti che da un lato individuino la possibilità di un intervento coordinato delle Amministrazioni Provinciali e Comunali per ridurre l'inquinamento derivante dal traffico, dall'altro introducano meccanismi finanziari e di monitoraggio dei risultati ottenuti in termini di riduzione attendibile dei valori degli inquinanti, comprendendo tra gli interventi tutti quelli attinenti la sfera della mobilità sostenibile ed alternativa, incluso il mobility management, anche sulla base dei risultati derivanti da progetti europei su tali tematiche (es. progetto MMove – Interreg IVC).