
VI LEGISLATURA – DOCUMENTI – PROPOSTE DI LEGGE E DI ATTO AMM.VO - RELAZIONI

RELAZIONE DELLA IV COMMISSIONE ASSEMBLEARE PERMANENTE
Assetto territoriale e ambientale, urbanistica, ecologia, acquedotti, lavori pubblici,
viabilità, trasporti, cave, torbiere
(seduta del 10 maggio 2012)

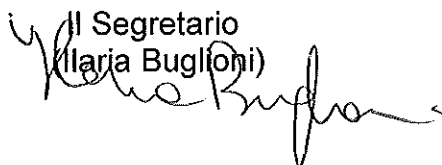
PROPOSTA DI ATTO AMMINISTRATIVO N. 19/10
a iniziativa della Giunta regionale

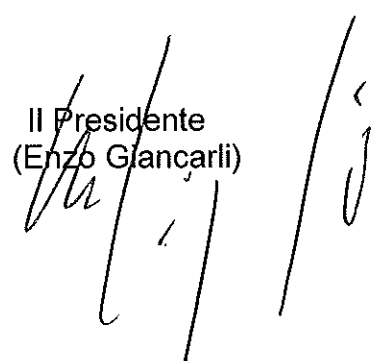
PIANO REGIONALE INFRASTRUTTURE,
TRASPORTO MERCI, LOGISTICA

RELATORI:

ENZO GIANCARLI
FRANCESCO ACQUAROLI

RELAZIONE ORALE

Il Segretario
(Maria Buglioni)


Il Presidente
(Enzo Giancarli)


Legenda Piano Infrastrutture, trasporto merci, logistica

- le parti evidenziate in grigio sono quelle aggiunte al testo base;
- le parti barrate sono quelle soppresse del testo base.

Testo proposto dalla Giunta	Testo approvato dalla Commissione
L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA REGIONALE Premesso che l'articolo 10 della legge regionale 24 dicembre 1998, n. 45 concernente "Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche", stabilisce che il piano regionale dei trasporti si articola nel piano del trasporto pubblico locale, approvato con deliberazione 16 novembre 1999, n. 276, nel piano del trasporto delle merci, marittimo ed aereo e nel piano delle infrastrutture. ~~Tali~~ piani hanno la specifica funzione di definire gli interventi di interesse regionale; Considerato che la procedura di condivisione dei contenuti del piano regionale infrastrutture trasporto merci e logistica è iniziata nel giugno 2007 con la convocazione del tavolo delle infrastrutture per l'illustrazione ai sindacati ed alle associazioni di categoria della struttura del Piano regionale infrastrutture, trasporto merci e logistica e dei suoi contenuti. ~~I soggetti che hanno partecipato all'incontro hanno positivamente accolto le proposte, si è quindi avviata una fase di approfondimento di conoscenza/esigenza, con gli operatori dei settori,** si sono acquisiti i risultati di ulteriori indagini che nel frattempo si sono concluse;~~ Vista la proposta della Giunta regionale; Visto il parere favorevole di cui all'articolo 16, comma 1, lettera d), della l.r. 15 ottobre 2001, n. 20 in ordine alla regolarità tecnica e sotto il profilo di legittimità del Dirigente del servizio governo del territorio, mobilità, ed infrastrutture, nonché l'attestazione dello stesso che dalla deliberazione non deriva né può comunque derivare un impegno di spesa a carico della Regione, resi nella proposta della Giunta regionale; Visto l'articolo 21 dello Statuto regionale; D E L I B E R A di approvare il "Piano regionale infrastrutture, trasporto merci, logistica", costituito dalle schede allegate, che formano parte integrante e sostanziale del presente atto, di seguito indicate: Scheda 1: Relazione generale, criteri e norme di attuazione; Scheda 2: Porto di Ancona; Scheda 3: Interporto ed infrastrutture logistiche minori; Scheda 4: Aeroporti e aviosuperfici; Scheda 5: Infrastrutture stradali e ferroviarie; Scheda 6: Mobilità sostenibile; Scheda 7: Rapporto ambientale.	, e che tali Considerato che l'attuale stesura del Piano è stata elaborata, oltre che sulla base degli indirizzi programmatici regionali, tenendo conto delle osservazioni e delle proposte dei soggetti e degli operatori del settore;

RELAZIONE GENERALE, CRITERI E NORME DI ATTUAZIONE



INDICE

1	PREMESSA.....	4
2	LO SCENARIO	7
2.1	Le Marche e le scelte strategiche per l'integrazione Europea	7
2.2	Dal Piano Generale dei Trasporti al Piano Generale della Mobilità (PGM)	14
2.3	Il Corridoio Adriatico, esperienze e prospettive.....	16
3	INFRASTRUTTURE NELLE MARCHE	18
3.1	Rete viaria nazionale.....	19
3.2	Rete viaria regionale	28
3.3	RETE FERROVIARIA	31
3.4	SISTEMA PORTUALE MARCHIGIANO E PIANO REGIONALE DEI PORTI.....	34
4	INFRASTRUTTURE NELLA PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA	39
4.1	Intese: IIP e IGQ	39
4.2	Accordi di Programma.....	48
5	IL PROGETTO DI RETE	50
5.1	La rete della viabilità	51
5.2	Rete nazionale	57
5.3	Rete regionale.....	58
5.4	La sicurezza stradale	61
5.5	La rete ferroviaria	71
6	LE INFRASTRUTTURE INTERMODALI PER IL TRASPORTO MERCI.....	84
6.1	Riassetto della portualità nelle strategie europee	84
6.2	Autostrade del Mare ed Autostrade Viaggianti.....	87
6.3	Strumenti economico-finanziari	88
6.4	Le regioni e il federalismo fiscale nei porti	90
6.5	Linee di indirizzo del sistema portuale italiano	91
6.6	Lo scenario della portualità Adriatico – Ionica.....	91
7	NODI INFRASTRUTTURALI REGIONALI.....	94
7.1	Porto di Ancona.....	96
7.2	Aeroporto "Raffaello Sanzio" delle Marche	100
7.3	Azioni Regionali	103
7.4	Altri aeroporti ed Aviosuperfici	105
7.5	Interporto di Jesi.....	105
7.6	La piattaforma interportuale dell'Italia centrale	110
7.7	Autoporto Valle del Tronto	110
7.8	Altre Infrastrutture Logistiche	111
7.9	L'offerta regionale di trasporto intermodale e la crescita della domanda.....	112
8	LOGISTICA E INTERMODALITÀ	117
8.1	Un nuovo modello concettuale.....	117
8.2	L'integrazione di sistema.....	117
8.3	La suddivisione per filiere.....	118
8.4	L'innovazione nel mercato dei trasporti.....	119
8.5	la logistica integrata	120
8.6	L'offerta di logistica nelle Marche e l'autotrasporto	120
8.7	Strutture sovra regionali di servizi logistici	122
8.8	La distribuzione delle merci in ambito urbano – City Logistic	125
8.9	La logistica per i distretti	126
8.10	RAEE – LOGISTICA PUBBLICA E PRIVATA NELLA FILIERA DEGLI ELETTRODOMESTICI.....	128
8.11	Logistica: le azioni regionali	135
9	L'OSSERVATORIO REGIONALE DELLA MOBILITÀ	139



9.1 Monitoraggio servizi merci e logistica - Costruzione e aggiornamento banche dati	139
9.2 Costituzione portale logistico regionale o di distretto	141
9.3 Partnership Regione/Imprese per la co-progettazione logistica.....	141
9.4 LA MOBILITA' SOSTENIBILE.....	142
10 NORMATIVA E CRITERI DI ATTUAZIONE	157

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 in corso di approvazione~~);
- 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 Jesi, 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, **dei criteri** 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) **5) Scheda** relativa alle reti stradali e ferroviarie;
- 6) Scheda** relativa alla mobilità sostenibile
- 7) Scheda** relativa al rapporto ambientale

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 (Trans-European Networks- Transport) 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, ai programmi MED, SEE, 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. Per non correre il pericolo di un "isolamento" dalle politiche comunitarie di coesione e sviluppo sostenibile dei territori sempre più necessario sarà essere parte integrata dei "sistemi" e nodi dei network europei presenti e futuri. ~~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.~~

2.1.1 La "Macroregione Adriatico-Ionica" ed il Corridoio Baltico- Adriatico

E' attualmente in atto presso la UE il processo di revisione della Rete europea TEN-T: stradale, ferroviaria, marittima, fluviale, aeroportuale. Rispetto alla definizione della Rete, presentata ufficialmente il 19 ottobre 2011 dalla Commissione Europea per il successivo passaggio al Parlamento Europeo, le Marche (Ancona in particolare) risultano inserite nella "core" network sia per l'infrastrutturazione ferroviaria che per quella marittima. A rafforzare il ruolo di primo piano di Ancona quale nodo ferroviario, c'è la conferma da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato secondo cui la tratta Bologna-Ancona rientra nella rete dei "servizi a mercato" (trasporto merci).

Stando all'indirizzo approvato dalla Commissione Europea per il Parlamento Europeo ed il Comitato delle Regioni, però Ancona ed il resto della costa sud dell'Adriatico, restano escluse dal Corridoio Baltico-Adriatico che, partendo da Helsinki è stato esteso sino a Ravenna. Nel documento approvato dal Comitato delle Regioni il Corridoio, e con esso le previste connessioni intermodali, viene prolungato verso sud interessando l'intera area adriatica italiana e quindi le

Marche, Ancona e il suo porto. Tale estensione si rende necessaria per creare opportunità di interconnessioni e sinergie, anche infrastrutturali, che dovrebbero consentire di costituire un asse ideale fra nord e sud dell'Europa, potendo comprendere anche l'area del Mediterraneo centro orientale attraverso l'allungamento del Corridoio Baltico-Adriatico.

Il quadro generale europeo, nazionale e locale in materia di infrastrutture, trasporti e logistica va letto ed analizzato sulla base di alcuni parametri di riferimento, senza i quali diventa difficile se non impossibile comprendere i reali scenari che si andranno a delineare nei prossimi anni.

Partendo dal contesto europeo, sono da tenere in considerazione i seguenti elementi:

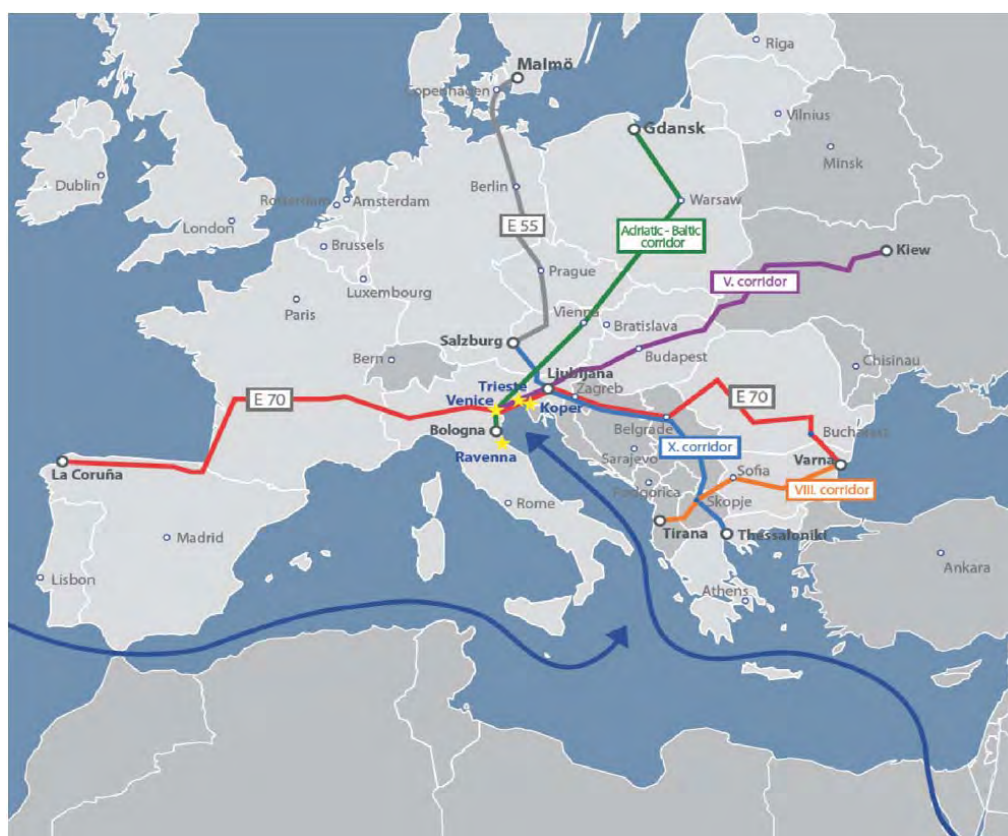
- il **Libro Bianco** del 28 marzo 2011 (Roadmap to a single European Transport Area - White paper on Competitive and sustainable transport) illustra una strategia di ampio respiro ed un orizzonte temporale fino al 2050. Esso contiene una analisi della situazione insostenibile, gli obiettivi e le sfide fondamentali da affrontare, la strategia e le regole per attuarle con un allegato che contiene un elenco di 40 iniziative da mettere in campo nei prossimi anni;
- la **Rete europea TEN-T** (Trans-European Networks - Transport) che contempla l'infrastrutturazione stradale, ferroviaria, marittima, fluviale, aeroportuale costituita da un livello di base (c.d. Comprehensive Network) e da una rete prioritaria (c.d. Core network);
- il **Corridoio Baltico-Adriatico** che prevede un collegamento Helsinki-Ravenna, per supportare i traffici provenienti dalle regioni asiatiche e da quelle russe.
- La creazione, prevista per il 2014, della **Macroregione Adriatico Ionica**, approvata in sessione plenaria l'11 ottobre 2011 dal Comitato delle Regioni, che non implica solo strategie geopolitiche e opzioni rispetto alla programmazione finanziaria europea 2014-2020 ma comprende effetti concreti. La strategia adriatico ionica insieme alle due macrostrategie europee per il Baltico ed il Danubio, possono creare interconnessioni e sinergie, anche infrastrutturali costituendo un asse ideale fra Nord e Sud dell'Europa nel quale la macroregione adriatico-ionica rafforzerebbe e decongestionerebbe l'accesso sudorientale dell'Europa al resto del mondo.

La situazione locale vede, per la nostra regione e per la vicina Umbria, la presenza della "Piattaforma Logistica delle Marche", dotata di un alto potenziale infrastrutturale, con il porto di Ancona, l'aeroporto di Falconara Marittima, l'interporto di Jesi racchiusi in un raggio di 20 chilometri e, prossimamente l'integrazione con le piastre logistiche di Foligno e Terni, lungo la direttrice Ancona-Civitavecchia.

La prospettiva strategica per il raggiungimento di importanti opportunità per il territorio, non può prescindere dalla realizzazione di interventi fondamentali già programmati quali:



- La realizzazione in tempi rapidi del “Nodo di Falconara”, strategico per l’assetto ferroviario in quanto garantisce l’interconnessione tra la linea Orte-Falconara e la linea Adriatica ottenendo una migliore efficienza della connessione tra le due direttrici principali, e realizza al contempo lo spostamento dell’attuale scalo merci dalla stazione di Falconara nelle adiacenze dell’interporto evitando la manovra dei treni nell’ambito della stazione di Falconara Marittima con notevole risparmio di tempo e impiego di risorse.
- La realizzazione del “Collegamento del porto di Ancona con la grande Viabilità”, (“Uscita Ovest”) approvato nel progetto preliminare dal CIPE, che, oltre a decongestionare l’accesso all’area portuale, consentirà una valorizzazione della portualità ed il potenziamento dei sistemi logistici integrati porto-interporto-aeroporto.
- Il completamento in tempi rapidi di tutte le opere a mare di difesa esterne e dei banchinamenti del porto di Ancona, con la contemporanea realizzazione dei collegamenti infrastrutturali che consentirà di sfruttare a pieno le potenzialità dello scalo dorico.



Corridoi Europei



Rete europea TEN-T (Trans-European Networks - Transport)





Rete europea TEN-T (Trans-European Networks - Transport) - Italia



**Corridoio Baltico-Adriatico****Macroregione Adriatico-Ionica****REGIONE MARCHE**

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

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 dà 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 ~~l'allora 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 ~~2010-2011~~:

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 ~~oggi non vi è stata nessuna un ulteriore cambio del governo centrale non ha ancora fatto seguito un'ulteriore~~ modifica ~~alle~~ 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 Ciacchini.~~ 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. Alla recente fase recessiva seguirà, si auspica, la ripresa economica con il conseguente incremento della domanda di trasporto. Condizione chiave della crescita sarà proprio l'efficienza logistica del territorio nazionale e regionale. Per questo è necessario perseguire sia le azioni delineate nelle recenti Linee Guida del Piano Nazionale della Logistica, che quelle fissate dal Libro Bianco sui Trasporti (2011). Decisivo per il raggiungimento di tali obiettivi sarà il ruolo che potrà svolgere la nascente "Piattaforma Logistica delle Marche".

A livello locale è indispensabile provvedere al completamento delle infrastrutture e dei collegamenti viari e ferroviari già riconosciuti strategici ed inseriti nei programmi regionali e Ministeriali per rendere la Piattaforma Logistica delle Marche, costituita da Porto di Ancona, Interporto di Jesi ed Aeroporto di Falconara, completamente accessibile ai sistemi produttivi locali, nazionali ed internazionali. Parallelamente per le infrastrutture viarie è necessario avviare un percorso per completare nel più breve tempo possibile le opere in programmazione già previste nell'IGQ del 24 ottobre 2002 ed integrata con i successivi aggiornamenti. Ad oggi è in fase di stipula il 2° Atto aggiuntivo all'Intesa generale quadro ai fini dell'integrazione del 9° Programma delle infrastrutture strategiche.

2.3 Il Corridoio Adriatico, esperienze e prospettive

La collocazione delle Marche sulle direttrici orientali, nord-sud e sud-est, la sua apertura verso i Balcani e l'Oriente, il potenziamento e l'ammodernamento dell'infrastrutture regionali, ~~nella~~ nell'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 (Corridoio 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-Erzegovina, Slovenia, Serbia, 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.

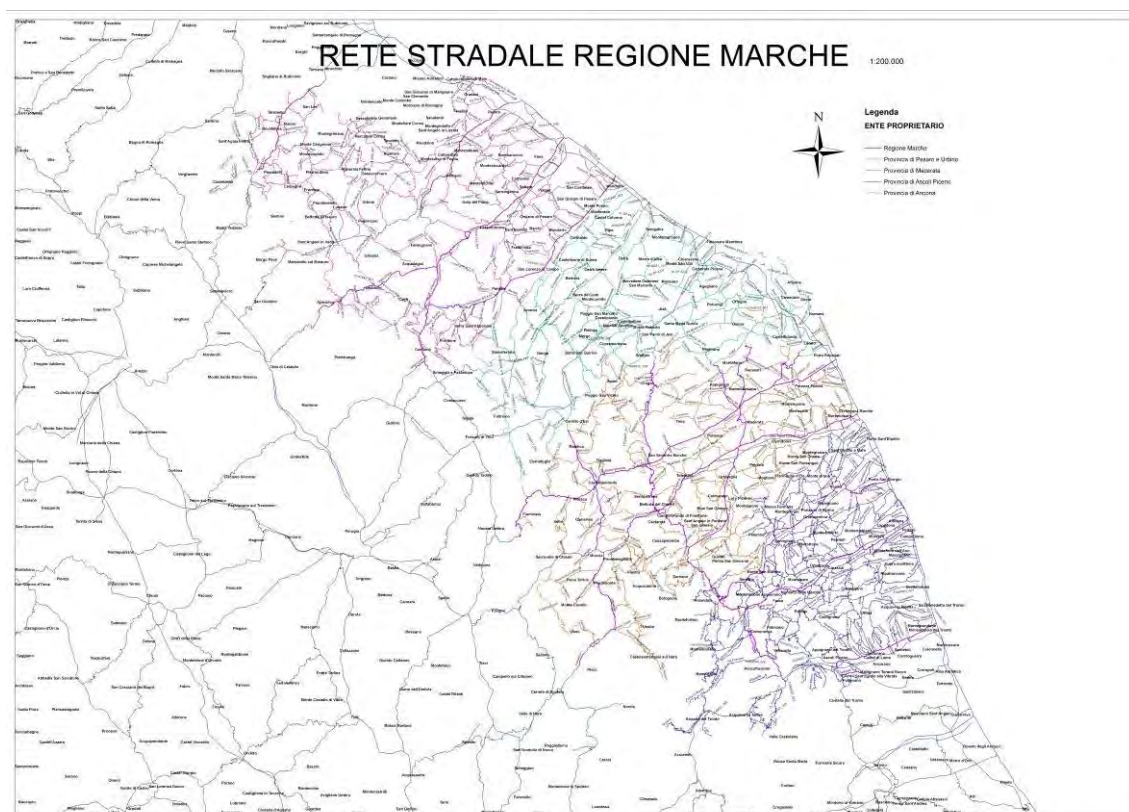
Solo il rafforzamento delle relazioni e degli scambi tra i paesi adriatici e mediterranei può garantire ancora un ruolo europeo alle nostre economie, indebolite dalla crisi, nel confronto globalizzato mondiale.

3 INFRASTRUTTURE NELLE MARCHE

Le Marche sono, morfologicamente, costituite da una fascia litoranea continua e pianeggiante di circa ~~200~~ **170** 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).



cartografia: materiale reso disponibile da ANAS.

Anche la dotazione ferroviaria di ~~400,7~~ **390,7** 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 ~~sud~~ **Centro**, Fano ~~nord~~ **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.

Nel 2007 Il Ministero delle Infrastrutture ha finanziato un progetto di fattibilità affidato alla struttura di progettazione centrale dell'Anas, ed alcune Università e coinvolto le Regioni Marche, Abruzzo, Molise e Puglia, allo scopo d'individuare un nuovo tracciato per la SS16 Adriatica in queste quattro regioni.

Lo Studio di fattibilità, redatto dalla Direzione Centrale Progettazione dell' ANAS, prevede l'adeguamento della S.S. 16 Adriatica in riferimento all'interazione tra le varie modalità di trasporto nonché la verifica della sostenibilità ambientale, territoriale, economica e sociale (Analisi costi benefici).

Tale studio dovrà esser condiviso con gli Enti Locali e potrà rappresentare l'occasione per la revisione delle previsioni urbanistiche comunali nella fascia litoranea, già parzialmente rivisitate in occasione del progetto della terza corsia autostradale.

Questo studio di fattibilità permette di considerare l'ammodernamento della SS 16 non come semplice somma di varianti ai centri abitati ma con una visione organica e funzionale di lunga percorrenza interregionale. Per fare ciò occorre comunque salvaguardare il corridoio individuato per difendere il tracciato urbanisticamente, territorialmente e funzionalmente.



L'importo complessivo per l'intera fattibilità in territorio marchigiano supera i 2.200 M€.



cartografia: materiale reso disponibile da ANAS

Gli interventi **prioritari** 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.~~ La Società Autostrade per l'Italia realizzerà la Bretella di adduzione Ovest (collegamento tra Montelabbate e l'Urbinate) e il potenziamento, con allargamento a 4 corsie, della S.P. 423 Urbinate dall'innesto della bretella di adduzione ovest fino all'attuale svincolo di Pesaro.

- 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.~~ Il progetto definitivo generale dell'intero raddoppio della S.S. 16 (1° e 2° lotto), è stato redatto da progettista esterno su incarico della Provincia di Ancona, in convenzione con ANAS, ed ha acquisito la compatibilità ambientale a marzo 2004. L'intervento del 1° lotto prevede il raddoppio in affiancamento del tratto di SS16 dallo svincolo di innesto sulla SS76 a Falconara allo svincolo intermedio di Torrette, per complessivi 7,1 km ca dei quali circa 1.000 metri in viadotto e 720 metri in galleria, inclusivo della sistemazione dei due svincoli. A ottobre 2009 ANAS ha pubblicato il bando della gara per l'affidamento dell'aggiornamento della progettazione del 1° lotto, comprese le indagini necessarie, gara aggiudicata in data 31.12.2010. Le operazioni sono attualmente in corso. L'intervento del 2° lotto prevede il raddoppio in affiancamento del tratto di SS16 dallo svincolo di Torrette (compreso nel 1°lotto) alla località Baraccola, per complessivi 6 km ca dei quali circa 680 metri in viadotto e 1.530 metri in galleria, ed inclusivo della sistemazione dei due svincoli di Pontelungo e Baraccola. Gli interventi relativi al I lotto (Falconara – Torrette, svincoli inclusi) e al II Lotto (Torrette Baraccola) dell'ampliamento a 4 corsie nel tratto della Variante di Ancona tra Falconara e Baraccola sono inseriti nella pianificazione di ANAS, ma attualmente non risultano finanziamenti disponibili per la realizzazione delle opere. E' stato completato ~~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 ~~rientrare 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 ~~esercizio 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 ~~33~~ 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.

L'intero itinerario dell'E78 è ricompreso nella sezione LEGGE OBIETTIVO della pianificazione. In particolare il tratto S.G.C. GROSSETO - FANO (E78). TRATTO 5° SELCI - LAMA (E45) - S. STEFANO DI GAIFA (Lotti 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 Mercatello sul Metauro Est - S. Stefano di Gaifa) riguarda la realizzazione di 33 km dell'itinerario a 4 corsie E78 - itinerario di Legge Obiettivo - nel tratto da Mercatello sul Metauro (a proseguimento del precedente 4°lotto) a S.Stefano di Gaifa, ove termina sulla 4 corsie già realizzata ed in esercizio fino a Fano. Il tratto comprende circa 5,3 km in viadotto e 12,7 km in galleria, ed è suddiviso in 6 lotti, appaltabili anche per stralci funzionali.

Sul progetto definitivo, redatto dalla Provincia di Pesaro-Urbino sulla base di una convenzione con ANAS, è stata acquisita la compatibilità ambientale, attraverso procedura ordinaria, a giugno 2003.



cartografia: materiale reso disponibile da ANAS.

Il progetto definitivo è stato quindi adeguato alle prescrizioni del DEC/VIA ed approvato dal CdA di ANAS ad aprile 2008, ai fini dell'apertura delle procedure approvative CIPE, attivate presso il Ministero delle Infrastrutture a novembre 2009, e finalizzate alla richiesta di localizzazione, pubblica utilità ed ottemperanza alle prescrizioni del DEC/VIA, nonché al finanziamento dell'opera. Il progetto è attualmente presso il Ministero, in attesa dell'apertura della Conferenza dei Servizi.

Analogamente anche il lotto S.G.C. GROSSETO - FANO (E78) - TRATTO 5° SELCI - LAMA (E45) - S. STEFANO DI GAIFA (Lotto 4° - Mercatello sul Metauro Ovest – Mercatello sul Metauro è attualmente presso il Ministero, ed è stata data apertura alla Conferenza dei Servizi.

Mentre, a seguito della decisione definitiva relativamente al tracciato in territorio umbro maturata negli scorsi mesi al Ministero delle Infrastrutture si è riattivata la progettazione del tratto Le ville Parnacciano e di conseguenza si sta procedendo alla riattivazione della progettazione preliminare dell'intervento S.G.C. GROSSETO - FANO (E78) Tratto Selci - Lama (E45) - S.Stefano di Gaifa Lotto 2 raddoppio della galleria della GUINZA, e completamento lotto 3.

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.



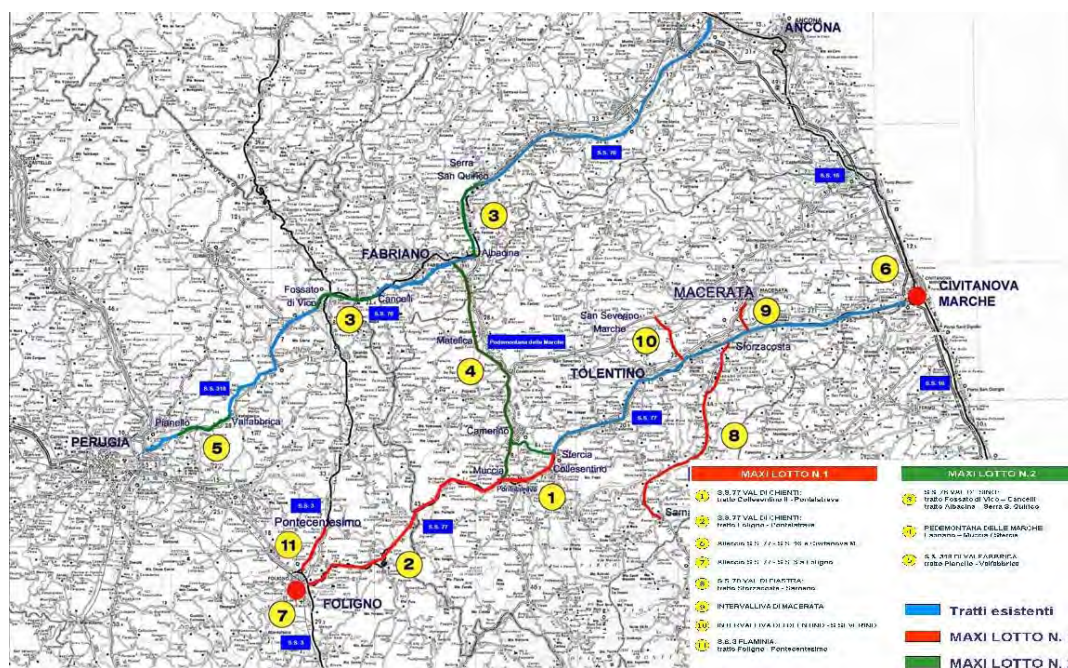
Il Progetto Quadrilatero Marche Umbria prevede la realizzazione di una rete infrastrutturale nonché un piano di sviluppo del territorio capace di cofinanziare le opere stesse. Il sistema infrastrutturale viario consiste nel completamento di due assi principali ed uno trasversale che disegnano idealmente un quadrilatero tra le Regioni Marche e Umbria. Si tratta della SS 77 Foligno - Civitanova Marche e delle SS 76 e 318 lungo la direttrice Perugia - Ancona, insieme alla Pedemontana delle Marche Fabriano-Muccia/Sfercia.

- 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 ~~14~~ **15** km., e Cancelli-Fossato di Vico, di circa ~~8~~ **4** km. Ulteriori tratti a 4 corsie sono in corso lungo la Valfabbrica in territorio umbro fino a Perugia.



cartografia: materiale reso disponibile da Quadrilatero.

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.~~ I lavori sono stati avviati ad inizio 2009. Su questo asse si registrano ritardi e criticità. Le opere viarie sono finanziate con fondi pubblici assegnati dal CIPE tramite delibera n.13/04 che coprono buona parte del fabbisogno. Il completamento era previsto nel 2014.

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. Per quanto riguarda il SubLotto Collesentino II– Pontelatrave" (2,7 Km), finanziato con Delibera CIPE n.13 del 27/05/004, i lavori sono ultimati ed è attualmente in esercizio.

Il tratto che da Sfercia arriva al Viadotto Collesentino (oltre 3 Km) è stato realizzato con l'appalto seguito dall'ANAS e permette, senza soluzione di continuità di prolungare il tratto in adeguamento alla vecchia SS77 di circa 6 Km.

Per quanto concerne lo stato di avanzamento, i lavori procedono come da crono programma sul tratto di circa 35 Km Foligno – Pontelatrave. Le opere di questo asse sono finanziate tramite assegnazioni del CIPE con le delibere n.13/04 e n.83/08, fondi dell'Accordo di Programma Quadro della Regione Umbria, unitamente a introiti stimati dal PAV, che coprono buona parte del fabbisogno. Il completamento è previsto nel 2013. ~~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, l'intero lotto, è approvato ed uno stralcio di 96,7 milioni di euro è previsto dall'ANAS nel piano 2007-2011, con appalto nel 2010.~~ riguarda l'adeguamento del tratto di SS4 Salaria tra l'abitato di Trisungo ed Acquasanta prevede un I LOTTO tra Trisungo e la esistente galleria Valgarizia, realizzato con variante in nuova sede a 2 corsie. La variante ha lunghezza 2,6 km, dei quali 2,1 in galleria.

Il Progetto Preliminare è stato redatto dal Compartimento delle Marche ed approvato dal Consiglio di Amministrazione ANAS nel luglio 2007. Con il progetto preliminare è stata acquisita la compatibilità ambientale con procedura Regionale.

Con il Progetto Definitivo, sempre redatto dal Compartimento delle Marche, sono state acquisite l'autorizzazione paesistica a maggio 2009, l'intesa Stato Regione art. 81 DPR 616/77 a settembre 2009, e la compatibilità ambientale sui siti di discarica a novembre 2009.

L'intervento è inserito nell'Allegato A Tabella 2 "Ulteriori interventi appaltabili", cioè altri interventi da appaltare solamente qualora fossero state stanziati ulteriori risorse aggiuntive, del Contratto di Programma 2009.

Attualmente sull'intervento, di importo stimato in poco meno di 110 M€, risulta disponibile solo un finanziamento di 13,428 MEuro quale rimanenza dei fondi stanziati dalla L.388/2000.

Il II LOTTO di tale intervento previsto dalla galleria Valgarizia al km. 159 dell'importo previsto di 190 M€ il cui livello di progettazione risulta a livello definitivo è previsto nella pianificazione dell'ANAS e, qualora fossero disponibili le risorse finanziarie, potrebbe essere appaltato nel medio periodo.

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 ~~480~~ 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.

Il progetto preliminare e la proposta del promotore – fatta eccezione per lo Schema di convenzione - sono stati approvati dal CIPE con Delibera del 13 maggio 2010.

In data 11 agosto 2010 – nelle more della pubblicazione della Delibera CIPE - è stato pubblicato il bando di gara ai sensi dell'art. 155, comma 1 del D.Lgs. 163/2006 per l'individuazione del concessionario ponendo a base di gara il progetto preliminare presentato dal Promotore. Alla scadenza del 30 settembre 2010 sono state presentate sei domande di prequalifica, tutte ammesse alla fase successiva della procedura.

In data 26 novembre 2010 è stata pubblicata la Delibera CIPE n. 34 del 13 maggio 2010.

In data 5 maggio 2011 il CIPE ha approvato lo Schema di convenzione.

Sarà possibile procedere alla trasmissione della lettera di invito ai soggetti prequalificati solo dopo la pubblicazione della Delibera CIPE del 5 maggio 2011.

L'aggiudicazione della concessione avverrà mediante una procedura negoziata da svolgere fra il promotore ed i soggetti presentatori delle 2 migliori offerte nella gara di cui sopra; nel caso in cui alla gara abbia partecipato un unico soggetto la procedura negoziata si svolge fra il promotore e questo unico soggetto. Nel caso non vi siano offerte il Promotore sarà aggiudicatario della concessione.

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 successi 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. Per quanto riguarda, la Conferenza dei Servizi in corso presso il MIT si prevede di ottenere l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE entro il 2011;

- Campo dell'Olmo (Fabriano)-Berbentina (Sassoferrato) i cui lavori erano affidati all'ANAS, che dispone di soli 21 Meuro sugli oltre 110 previsti, ~~derivante da un precedente appalto Anas che per ragioni varie non è stato portato a termine e potrebbe consentire di realizzare i primi 4,2 km da Fabriano (tratto Fabriano Est Fabriano Nord).~~ In tal senso sulla base di un protocollo di intesa sottoscritto a luglio 2009 tra ANAS, Regione, RFI e Quadrilatero (la cui Area Leader di Fabriano interferisce parzialmente con il tracciato), il Compartimento di Ancona ha sviluppato il progetto preliminare dello stralcio, sul quale ha attivato a marzo 2011 la procedura di screening ambientale regionale. L'importo dell'intervento stralcio risulterebbe, a seguito delle riprogettazione effettuata tenendo conto delle richieste degli Enti interferiti, superiore alle disponibilità residue dell'appalto rescisso. Pertanto è necessario verificare la disponibilità di ulteriori finanziamenti pari a 27 Meuro;

- 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. Nella bozza di proposta del Piano degli Investimenti, ANAS ha accolto le istanze della Regione Marche inserendo per un importo di 15 milioni di euro per il completamento del tratto.

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 ~~286~~ 390,7 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 "Diretrice 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.

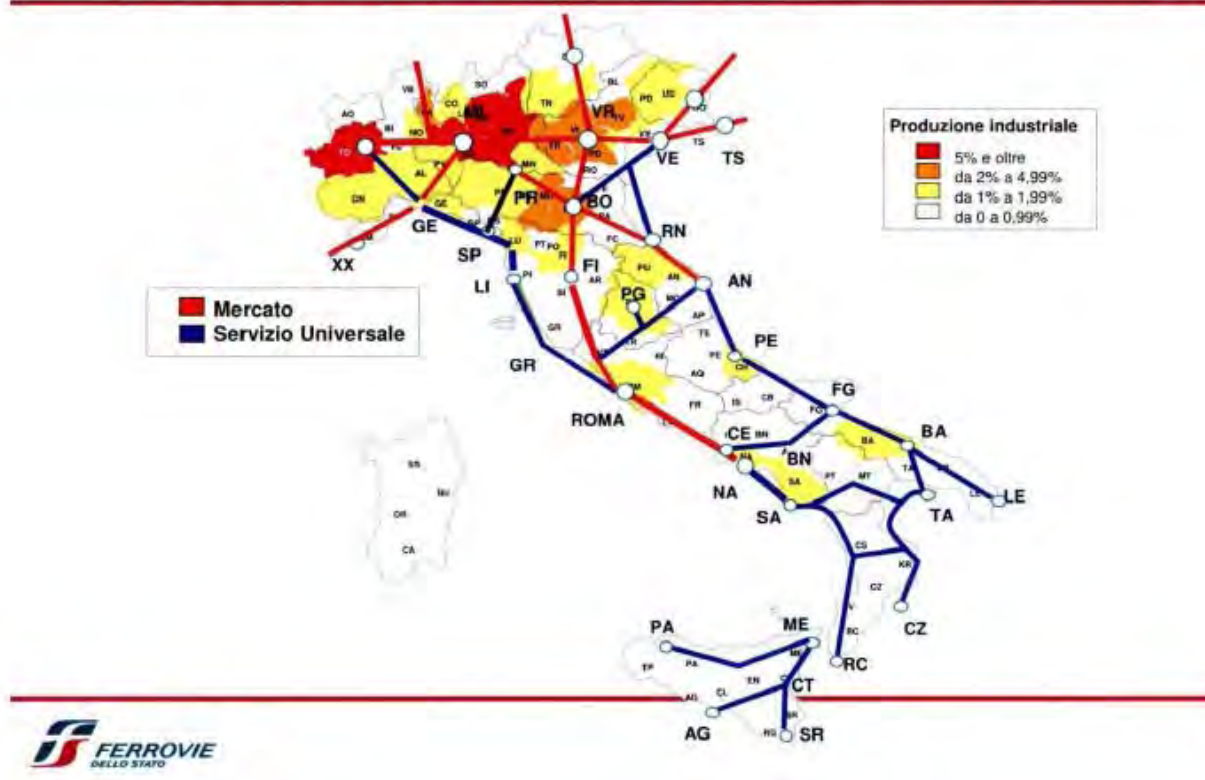
Il controllo della rete viene effettuato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana - Direzione Movimento di Bari, la manutenzione e l'esecuzione dei lavori da RFI – Direzione regionale Marche.

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.

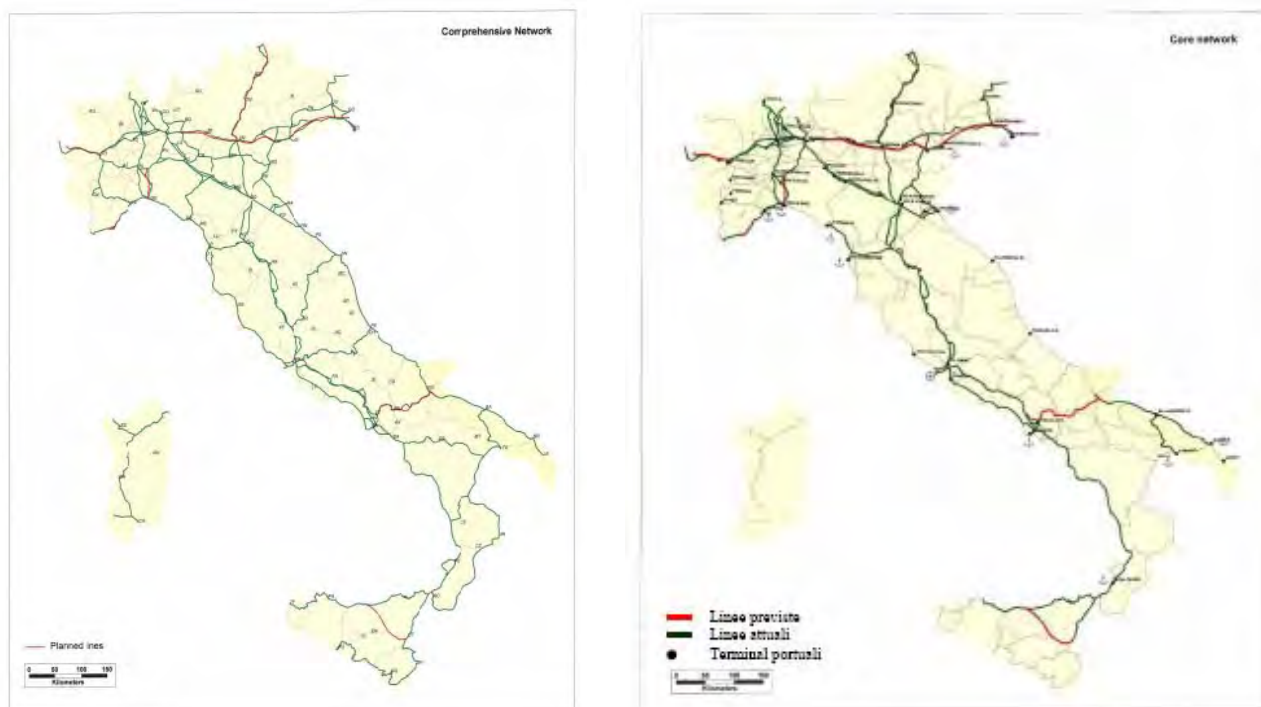
Per quanto riguarda la rete ferroviaria nazionale, ad oggi la tratta Adriatica viene considerata “a mercato” dal gruppo FF.SS. fino ad Ancona, come evidenziato nello schema che segue, mentre la stessa caratteristica non gli viene riconosciuta a livello europeo tanto che Ancona non è inserita nella rete Prioritaria delle TEN-T “Core network” ma è ricompresa solo nella rete di base “Comprehensive network” (cfr. schemi che seguono) senza però previsioni di interventi per il prossimo futuro.

Servizi a mercato e servizio universale (Trasporto Merci)



Tenuto conto delle potenzialità del territorio marchigiano e dei nodi logistici sui quali già da tempo la Regione ha programmato ed eseguito ingenti investimenti finalizzati alla realizzazione della Piattaforma Logistica delle Marche (porto di Ancona, Interporto di Jesi e Aeroporto di Falconara), della valenza riconosciuta alla linea Adriatica sino Ancona, la Regione ha avviato un percorso per superare le contraddizioni che emergono dai confronti tra i documenti europei e quelli nazionali (linea di “Core network” europeo che si ferma a Bologna –Ravenna e linea dei “servizi a mercato” di FS che arriva ad Ancona). In particolare è stato richiesto che Ancona possa essere riconosciuta come nodo strategico ed inserita quindi nella “Core network” nazionale e conseguentemente europea.

Questo consentirebbe il collegamento dei nostri territori, non solo con i corridoi europei 1 e 5 che attraversano la Pianura Padana ma anche, qualora si concretizzi, con il Corridoio Baltico-Adriatico che, allo stato attuale, interessa solo i porti di Trieste, Venezia e Ravenna.



Fonte UE 2011

3.4 SISTEMA PORTUALE MARCHIGIANO E PIANO REGIONALE DEI PORTI

L'espansione urbanistico-edilizia, quella industriale, delle infrastrutture viarie e delle attrezzature turistiche devono poter trovare lungo il territorio costiero, ognuna il proprio spazio senza limitare quello altrui e senza danneggiare irrimediabilmente il Territorio.

Ne deriva, pertanto, l'assoluta necessità dell'intervento della Pubblica Amministrazione che regoli l'utilizzazione del territorio costiero con scelte di Piano che ne ottimizzino l'uso.

In mancanza dell'emanazione a livello nazionale di linee direttrici per una politica di pianificazione soprattutto per la localizzazione delle strutture destinate alla nautica da diporto, la Regione Marche è una delle poche Regioni che è riuscita a dotarsi del "Piano Regionale dei Porti" insieme alla Toscana, alla Calabria, al Lazio e alla Puglia.

E' un piano che per come strutturato, prediligendo la riqualificazione delle strutture esistenti, ha "forti connotati di sostenibilità ambientale".

Il Piano ha attuato i suggerimenti della più autorevole bibliografia scientifica (in ambito marittimo) che detta indicazioni per la collocazione ottimale dei porti lungo la costa. Le nuove

strutture portuali realizzate con opere aggettanti rispetto alla costa andrebbero poste ad una distanza ottimale che non deve superare le 20-30 miglia nautiche.

I porti esistenti in Regione sono già localizzati entro tale distanza per cui **la filosofia del Piano è quella di non realizzare** nuove strutture portuali, che danneggiano irrimediabilmente la costa, ma di razionalizzare e potenziare quelle esistenti, attraverso la riqualificazione, l'ammodernamento e, laddove necessario, l'ampliamento creando un efficiente **"Sistema Portuale Marchigiano"**.

Il Piano Regionale dei Porti , comunque, per soddisfare la crescente domanda di diporto nautico prevede la possibilità di realizzare strutture di modesto impatto già integrate nel sistema difensivo esistente, definite nel piano "ridossi".

Le proposte ritenute fattibili e condivise con gli Enti locali al momento dell'elaborazione e approvazione del Piano sono state in esso inserite; qualora esigenze future rendessero necessaria la realizzazione di ulteriori opere non espressamente previste, ciò è reso possibile dalle Norme Tecniche di Attuazione, previa approvazione di progetti da parte della Regione.

Il quadro normativo entro cui inserire il Piano è indicato nelle premesse della "Relazione Generale", ed è stato definito in virtù del D.Lgs 112/98, della L.R. 10/99, della L. 494/93 e della L.R. 46/92.

Sulla base di tali norme è in facoltà della Regione programmare e pianificare lo sviluppo sia dei porti di propria competenza, sia delle aree demaniali destinate a finalità turistiche - ricettive.

Il "Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere", approvato dal Consiglio Regionale con DACR n. 169/2005, ha suddiviso tutto il litorale marchigiano (127 km di costa) in 27 unità fisiografiche, di cui **8 corrispondenti agli ambiti portuali, non trattati dal Piano medesimo**. Conformemente a tale piano e per quanto non pianificato da esso il "Piano regionale dei porti" assolve le funzioni di "Piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo" e consente l'esercizio delle funzioni di programmazione e pianificazione degli interventi di costruzione e ristrutturazione dei porti.

E' un Piano di settore e come tale uno strumento di pianificazione sovraordinato (piano di livello superiore rispetto agli altri piani).

In tale piano vengono **fissati gli "obiettivi"** da attuare con strumenti urbanistico-pianificatori specifici (Piani Regolatori portuali per le aree demaniali dei porti e piani di spiaggia per le altre aree demaniali) e **quadro di riferimento per la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico**.

Non è, però, un piano che “progetta minutamente il territorio” come potrebbe essere un piano urbanistico attuativo comunale di cui alla Legge 1150/42 e alla LR 34/92.

Il Piano è conforme ai piani e programmi sovraordinati e agli altri Piani Regionali di settore.

I porti marchigiani, per come sono nati e si sono sviluppati nel corso della loro storia, hanno caratteristiche di polifunzionalità e come tali sono stati mantenuti.

Il Piano si pone i seguenti obiettivi e detta i criteri per attuarli:

- **ordinare l'intera materia con una corretta e unitaria pianificazione del territorio, in modo da offrire ai diversi soggetti istituzionali e del mondo imprenditoriale una piattaforma programmatica sulla quale è possibile l'incontro con regole, norme e procedure certe e trasparenti, per assicurare lo sviluppo sostenibile dei vari settori quali: attività commerciali, di servizio ai passeggeri, della cantieristica, della pesca, turistico e da diporto;**
- **individuare le più idonee configurazioni infrastrutturali ed organizzative dei porti;**
- **migliorare la vivibilità locale e la mobilità delle persone e dei flussi economici, con particolare riferimento ai flussi turistici legati all'importante settore, in fase di crescente sviluppo, della nautica da diporto;**
- **programma il potenziamento e l'ammodernamento delle infrastrutture portuali.**

Per l'importantissimo settore legato al turismo nautico, in base alle analisi dello stato di fatto, è emerso che a fronte dei 5'500 posti barca disponibili ne sono necessari in totale 9'450. Pertanto il piano prevede la realizzazione di ulteriori 4'000 posti barca nell'arco temporale di 10 anni (2018).

REGIONE MARCHE				
PORTI TURISTICI - NUMERO DI POSTI BARCA				
PORTO	GESTORE/ CONCESSIONARIO	POSTI BARCA ESISTENTI	PROPOSTA DI PIANO	TOTALE
ANCONA	MARINA DORICA	1200	1300	2500
PESARO		400	750	1150
SAN BENEDETTO DEL TRONTO		800	300	1100
FANO	MARINA DEI CESARI E ALTRI ORMEGGI	700	200	900
SENIGALLIA		300	600	900
NUMANA		600	200	800
CIVITANOVA MARCHE		400	600	1000
PORTO SAN GIORGIO	MARINA DI PORTO SAN GIORGIO	850		850
(DARSENA) GABICCE		100		100
BAIA VALLUGOLA		150		150
TOTALE		5500	3950	9450

Sulla base dell'analisi delle prospettive di sviluppo dei singoli porti è stata effettuata una stima di massima del programma degli interventi da realizzare, mediante investimenti pubblici e/o privati in un arco temporale di 10-15 anni. Una analisi più approfondita dei costi potrà essere sviluppata sulla base di una progettazione più avanzata a livello dei singoli progetti per ogni porto. Per rilanciare l'attività del sistema portuale della Regione Marche è stato stimato un piano di investimento di complessivi euro 660 milioni.

I finanziamenti pubblici dovranno essere concentrati per la realizzazione delle infrastrutture strategiche di interesse generale, mentre sono auspicabili interventi consistenti dei privati per realizzare in regime di concessione demaniale le strutture specialistiche: per la nautica da diporto (DPR 509/1997), per la cantieristica, per la pesca e per le attività commerciali e di servizio ai passeggeri.

Il procedimento amministrativo relativo alla formazione del Piano è stato avviato in data antecedente a quella di entrata in vigore del "Codice Ambiente" (D.Lgs 3 aprile 2006 n.152) e, pertanto, a tale piano non è stata applicata la VAS (Valutazione Ambientale Strategica). Ciò nonostante, il piano è accompagnato da una "relazione preliminare di sostenibilità ambientale" che ne valuta e documenta i notevoli caratteri di sostenibilità.



Prima della sua adozione da parte della Giunta il Piano è stato illustrato alle strutture regionali, alle associazioni imprenditoriali e di categoria, alle rappresentanze delle parti sociali e agli Enti pubblici (vedi documento istruttorio della DGR 1907 del 22/12/2008).

Con tali confronti si è ottemperato a quanto stabilito nei due protocolli di intesa stipulati il 15/10/2007 tra Regione Marche, associazioni sindacali, associazioni imprenditoriali e di categoria.

Il piano è il frutto di un notevole processo di concertazione e condivisione.

Il Piano è stato adottato con DGR 1907 del 22/12/2008 e approvato dal Consiglio Regionale con DACR 149 del 02/02/2010. Nella delibera sono stati fissati termini e modalità per la presentazione delle osservazioni e per le controdeduzioni.

Il pubblico ha potuto prendere visione del Piano in versione integrale accedendo al sito regionale e ne ha avuto informazione dal BUR n. 4 del 16/01/2009 nonché da numerosi articoli di stampa.

Sul documento di Piano sono pervenute 17 osservazioni.

L'attività istruttoria di analisi e valutazione delle osservazioni è stata svolta dai progettisti del Piano e ad ogni osservazione è stata data puntuale risposta.

Al termine dell'attività istruttoria sulle controdeduzioni, si è ritenuto opportuno illustrarne le risultanze agli Enti Locali.

STANDARD ALL'INTERNO DELLE AREE PORTUALI

Per le aree comprese all'interno del Perimetro dei Piani Regolatori Portuali (di seguito PRP) non si applicano le disposizioni del D.M. 2 aprile 1968, n. 1444 che riguarda sostanzialmente "Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi, da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti".

Nell'ambito del procedimento di formazione e adozione del PRP del Porto di Numana è emersa la necessità di chiarire alcuni aspetti relativi alla sovraordinazione gerarchica degli atti di pianificazione che incidono direttamente sull'area portuale e quelli che hanno con questi comunque un legame. Da questioni specifiche ne sono emerse considerazioni di carattere generale.

A tal fine questa Struttura ha richiesto chiarimenti alla P.F. Ricerca e consulenza di questo Ente che, sentito il Comitato per la legislazione, ha reso il proprio parere in merito alle questioni con nota 4101322 del 05/04/2011 di cui qui, sinteticamente, se ne riportano i contenuti:

1. il Piano Regionale dei porti e il piano regolatore portuale (PRP) non sono strumenti di pianificazione urbanistica ma bensì piani settoriali o speciali. Per piani settoriali si intendono gli strumenti di pianificazione con i quali, nei casi espressamente previsti



dalla legge, gli enti pubblici (in questo caso la Regione), preposti alla tutela di specifici interessi, dettano la disciplina di tutela e di uso del territorio relativamente ai profili che ineriscono le proprie funzioni. Tra il Piano Regionale dei porti e il Piano regolatore Portuale sussiste un rapporto di sovraordinazione gerarchica.

2. Il PRG comunale e il PRP sono strumenti di pianificazione del territorio paritetici che, in base alla normativa nazionale, regolano porzioni di territorio differenti, seppure interferenti tra loro.

A seguito del parere espresso, è necessario chiarire che nei nuovi PRP all'interno del perimetro degli ambiti portuali dovranno, essere rispettati esclusivamente gli standard minimi fissati dalle norme tecniche dello stesso piano sulla base delle indicazioni fornite dalle NTA del Piano regionale dei Porti e potrà valutarsi una deroga in diminuzione soltanto nel caso di ambiti portuali ricadenti in aree naturali protette ovvero siti delle Rete Natura 2000.

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, tra gli anni 1999 e ~~2000~~ 2007, 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:
 1. il collegamento viario all'autostrada (Asse attrezzato I lotto, II stralcio e Uscita ad Ovest);
 2. il raccordo ferroviario porto-stazione ferroviaria di Ancona e piattaforma intermodale;
 3. il by-pass della SS 16 in corrispondenza dell'API di Falconara;
 4. 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'ICQ da sottoscrivere nel corso del 2006, ma tale decisione non ha avuto seguito da parte governativa.~~

Successivamente, il 6 marzo 2009 è stato sottoscritto l' Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Marche per l'integrazione del 6° Programma delle infrastrutture strategiche.

Le opere strategiche riportate in tale Intesa sono le seguenti:

- LINEA FERROVIARIA -Orte-Falconara e Ascoli Piceno-Antròdoco
- ASSE VIARIO E78 "FANO-GROSSETO"
- QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA:
 - Strada Pedemontana delle Marche
 - SS76 Vallesina "direttissima Ancona -Perugia"
 - SS77 Val di Chienti "direttissima Civitanova - Foligno"
 - Trasversali della Val di Chienti
 - Aree leader
- NUOVO ASSE DELLA VAL POTENZA
- EX SS361 "SEMPEDANA" TRAFORO DEL CORNELLO E COLLEGAMENTO SS3 FLAMINIA



- STRADA INTERVALLIVA "MEZZINA"
- SS4 "SALARIA"
- EX SS78 "PICENA"
- SS81 "PICENO-APRUTINA"
- E45 - Bretella Valmarecchia
- SS210 "FALERIENSE" STRADA DI COLLEGAMENTO MARI-MONTI
- COMPLANARE FANO PESARO
- SS 16 "ADRIATICA":
 - Variante di Ancona
 - Variante di San Benedetto del Tronto
 - Variante di Civitanova Marche
 - Uscita Porto-A14
- PIATTAFORMA LOGISTICA DELLE MARCHE:
 - Porto di Ancona
 - Aeroporto delle Marche
 - Interporto
- AUTOSTRADA A14 - TERZA CORSIA Rimini Nord e Pedaso
 - Completamento tratto P.to S.Elpidio-Pedaso
- MIGLIORAMENTO TRASPORTO FERROVIARIO
 - Linee Ascoli-Porto d'Ascoli e Civitanova-Macerata-Albacina; ripristino Fano-Urbino; realizzazione nuove fermate.

Inoltre, è in fase di sottoscrizione il 2° Atto aggiuntivo all' Intesa Generale Quadro del 24 Ottobre 2002 in cui vengono indicati i seguenti interventi in Tabella 1 la componente storica ed in Tabella 2 gli interventi strategici e prioritari: *(tabelle aggiornate)*

Tabella 1 Componente storica

Sistema / Infrastruttura / Opera	Opera strategica di valenza nazionale o regionale	Soggetto Aggiudicatore	Costo (Meuro)	Finanz.ti Disponibili Totali (Meuro)	Ulteriori finanz.ti necessari (Meuro)	Copertura
SISTEMA STRADALE						
Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna						
Maxilotto 1 - Lotto 1 - Sublotto 1.1 SS 77 "Val di Chienti", tratto "Collesentino II - Pontelatrive"	Opere strategiche di valenza nazionale: asse principale Foligno-Civitanova Marche strada statale 77	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	45,0	45,0	0,0	424 M€ Delibera CIPE 13/04 e 46 M€ APQ Umbria
Maxilotto 1 - Lotto 1 - Sublotto 1.2 SS 77 "Val di Chienti", tratto "Foligno - Pontelatrive"	Opere strategiche di valenza nazionale: asse principale Foligno-Civitanova Marche strada statale 77	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	422,0	422,0	0,0	
Maxilotto 1 - Lotto 1 - Sublotto 1.5 Progettazione definitiva per i Sublotti 2.2, 2.3, 2.4 e 2.5	Opere strategiche di valenza nazionale: Progettazione definitiva per i Sublotti 2.2, 2.3, 2.4 e 2.5	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	3,0	3,0	0,0	
Maxilotto 1 - Lotto 1 - Sublotto 1.3 Allaccio SS 77 - SS 16 (Civitanova Marche)	Opere strategiche di valenza nazionale: collegamento dell'asse principale Foligno-Civitanova Marche alla SS16	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	29,0	0,0	29,0	Risorse da reperire
Maxilotto 1 - Lotto 1 - Sublotto 1.4 Allaccio SS 77 - SS 3 (Foligno)	Opere strategiche di valenza nazionale: collegamento dell'asse principale Foligno-Civitanova Marche alla SS3	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	23,0	0,0	23,0	Risorse da reperire
Maxilotto 1 - Lotto 2 - Sublotto 2.1 SS 77 "Val di Chienti", tratto "Foligno - Pontelatrive"	Opere strategiche di valenza nazionale: asse principale Foligno-Civitanova Marche strada statale 77	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	673,0	673,0	0,0	511 M€ Delibera CIPE 83/08 e restante cattura di valore + PAV + Capitale sociale
Maxilotto 1 - Lotto 2 - Sublotto 2.2 Intervalliva di Macerata	Opere strategiche di valenza nazionale: completamento del collegamento dell'asse principale Foligno-Civitanova Marche alla ex SS361 "Val Potenza"	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	15,0	0,0	15,0	Risorse da reperire
Maxilotto 1 - Lotto 2 - Sublotto 2.3 Intervalliva Tolentino - San Severino Marche	Opere strategiche di valenza nazionale: collegamento dell'asse principale Foligno-Civitanova Marche alla ex SS361 "Val Potenza"	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	43,0	0,0	43,0	Risorse da reperire
Maxilotto 1 - Lotto 2 - Sublotto 2.4 SS 78 Sforzacosta - Sarnano	Opere strategiche di valenza nazionale: collegamento dell'asse principale Foligno-Civitanova Marche alla Pedemontana delle Marche mediante l'adeguamento della ex SS78	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	71,0	0,0	71,0	Risorse da reperire
Maxilotto 1 - Lotto 2 - Sublotto 2.5 SS 78 Pontecentesimo - Foligno	Opere strategiche di valenza nazionale: collegamento dell'asse principale Foligno-Civitanova Marche alla SS3	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	23,0	0,0	23,0	Risorse da reperire, 23 M€ Anticipo Regione Umbria
Maxilotto 2 - Lotto 1 - Sublotto 1.1 SS 76 tratti: Serra San Quirico-Albacina e Cancelli Fossato di Vico	Opere strategiche di valenza nazionale: asse principale Ancona - Perugia strada statale 76 e strada statale 318	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	350,0	350,0	0,0	476 M€ Delibera CIPE 13/04 90 M€ 3°APQ Marche 27 M€ Piano Triennale ANAS
Maxilotto 2 - Lotto 1 - Sublotto 1.2 SS 318 Pianello-Valfabbrica	Opere strategiche di valenza nazionale: asse principale Ancona - Perugia strada statale 76 e strada statale 318	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	135,0	135,0	0,0	
Maxilotto 2 - Lotto 2 - Sublotto 2.1 Pedemontana delle Marche tratto Fabriano - Matelica	Opere strategiche di valenza nazionale. Pedemontana delle Marche. Collegamento dell'asse principale SS 76 (Ancona - Perugia) all'asse principale SS 77 (Foligno-Civitanova M.)	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	111,0	111,0	0,0	
Maxilotto 2 - Lotto 2 - Sublotto 2.1 Pedemontana delle Marche tratto Matelica-Muccia/Sfercia	Opere strategiche di valenza nazionale. Pedemontana delle Marche. Collegamento dell'asse principale SS 76 (Ancona - Perugia) all'asse principale SS 77 (Foligno-Civitanova M.)	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	202,0	0,0	202,0	Risorse da reperire
Piano di Area Vasta (PAV) per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici	Cattura di valore consistente nel processo attraverso il quale un soggetto pubblico tenta di recuperare parte del valore che una qualsiasi infrastruttura pubblica aggiunge ad una proprietà. Gli introiti sono finalizzati al finanziamento del Progetto Quadrilatero Marche-Umbria	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	88,0	17,0	71,0	20 M€ Delibera CIPE 101/06
TOTALE			2.233,0	1.888,0(*)	345,0	



Sistema / Infrastruttura / Opera	Opera strategica di valenza nazionale o regionale	Soggetto Aggiudicatore	Costo (Meuro)	Finanz.ti Disponibili Totali (Meuro)	Ulteriori finanz.ti necessari (Meuro)	Copertura
SISTEMA STRADALE						
Asse viario Fano-Grosseto E 78						
Asse viario Fano-Grosseto E 78 intera tratta (completamento dei tratti mancanti nelle regioni: Marche, Umbria e Toscana). Lotti prioritari n. 10 per un importo di 233 M€.	Progetto strategico dell'importante collegamento dei due mari, con la connessione dell'A 14 Adriatica alla A1 intercettando anche l'E45. Il MIT ha comunicato che ha formalizzato la richiesta alla Comunità Europea per l'inserimento dell'E 78 nella rete TEN - T (Trans - European Networks - Transport)	ANAS S.p.A.	1.864 (3.900) totali	0,0	1.864,0	Risorse da reperire
Bretella di collegamento Asse viario Fano-Grosseto (E78) e SS687	Completamento del tratto di pedemontana Lunano-Sant'Angelo in Vado fino all'allaccio con la E78	ANAS SpA Compartimento Marche	15,0	0,0	15,0	Risorse da reperire
Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità						
Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità	Allaccio plurimodale dell'Hub portuale di Ancona. Collegamento viario tra il casello autostradale dell'A14 di Ancona Sud e l'asse attrezzato del porto	ANAS S.p.A.	479,77	479,77	0,00	Realizzazione dell'opera mediante affidamento in concessione (finanza di progetto)
SS 73bis "Bocca Trabaria" - Bretella di Urbino						
	Collegamento dalla E78 alla città di Urbino	ANAS S.p.A.	33,44	33,44	0,00	Piano ANAS
SS 77 "Val di Chienti"						
SS 77 "Val di Chienti" - Raddoppio SS 77 "Val di Chienti" - Tratto Sfercia-Collesentino II	Opere strategiche di valenza nazionale: asse principale Foligno-Civitanova Marche strada statale 77	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	68,608	83,617	Risorse in economia	10.329.134,98 euro Legge 879/1986; 20.658.275,96 euro Decreto legge 65/1989; 36.776.587,82 euro Altro 9927/9999; 15.853.000,00 euro Legge 61/1998.
Svincoli SS 77 Val di Chienti - Nuovo svincolo S. Claudio (Corridonia) e collegamento alla SP 485.	Opere accessoria asse principale Foligno-Civitanova Marche strada statale 77	Provincia di Macerata	8,00	0,00	8,00	Risorse da reperire
Svincoli SS 77 Val di Chienti - Completamento svincolo Tolentino centro con raccordo Strada Provinciale Tolentino San Severino.	Opere accessoria asse principale Foligno-Civitanova Marche strada statale 77	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	4,00	1,50	2,50	Risorse da reperire
SS 4 "SALARIA"						
SS 4 "SALARIA" - Adeguamento della SS 4 Salaria: tratto Acquanova-Trisungo, 1° Lotto, stralcio 2° dal km 151,00 al km 153,780	Opere strategiche di valenza nazionale	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	110,00	13,43	96,57	13,43 M€ Legge 388/2000 art. 144/c. 12. Parte rimanente con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ 2009
SS 4 "SALARIA" - Adeguamento della SS 4 Salaria: tratto Acquanova-Trisungo, 2° Lotto km 155,400 al km 159,00	Opere strategiche di valenza nazionale	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	190,00	0,00	190,00	Risorse da reperire
SS 4 "SALARIA" - Adeguamento della SS 4 Salaria: tratto Ovest abitato di Mozzano compreso il ponte sul fiume Fluvione	Opere strategiche di valenza nazionale	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	8,00	0,00	8,00	Risorse da reperire
SS 76 "Vallesina"						
SS 76 "Vallesina" - Allaccio Viario alla SS 76 "Vallesina" (interporto Jesi)	Opere strategiche di valenza nazionale	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	16,368	18,718	Risorse in economia	DEL. CIPE 19/2004 ESERCIZ. 2004 (845.500 euro); DEL. CIPE 19/2004 ESERC. 2005 (3.515.500 euro); DEL. CIPE 19/2004 ESERC. 2006 (5.607.000,00 euro); DEL. CIPE 19/2004 ESERC. 2007 (2.984.170,00 euro); DEL. CIPE 20/2004 ESERC. 2006 (5.776.262,80 euro)

Sistema / Infrastruttura / Opera	Opera strategica di valenza nazionale o regionale	Soggetto Aggiudicatore	Costo (Meuro)	Finanz.ti Disponibili Totali (Meuro)	Ulteriori finanz.ti necessari (Meuro)	Copertura
SISTEMA STRADALE						
SS 16 "Adriatica"						
SS 16 "Adriatica" - Completamento raddoppio della Variante SS 16 di Ancona	Opere strategiche di valenza nazionale	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	288,00	0,00	288,00	Risorse da reperire
SS 16 "Adriatica" - Complanare alla SS 16 di collegamento dei Comuni di Pesaro e Fano	Opere strategiche di valenza nazionale	Provincia di Pesaro Urbino	200,00	0,00	200,00	Risorse da reperire
REALIZZAZIONE DI ALCUNE VARIANTI URBANE DELLA SS 16 ADRIATICA, IN PROSSIMITA' DEI CENTRI URBANI - Variante urbana all'abitato di San Benedetto del Tronto	Opere strategiche di valenza nazionale	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	60,00	0,00	60,00	Risorse da reperire
REALIZZAZIONE DI ALCUNE VARIANTI URBANE DELLA SS 16 ADRIATICA, IN PROSSIMITA' DEI CENTRI URBANI - Variante urbana all'abitato di Civitanova Marche	Opere strategiche di valenza nazionale	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	110,00	0,00	110,00	Risorse da reperire
EX SS 361 "Septempedana"						
Realizzazione del nuovo asse della val Potenza	Collegamento della ex SS361 alla SS16 "Adriatica"	Provincia di Macerata	300,00	0,00	300,00	Risorse da reperire
EX SS 361 "Septempedana" - Realizzazione nuovo asse della Valle del Potenza - Lavori di completamento del "Traforo del Cornello" e collegamento alla SS 3 Flaminia	Collegamento della ex SS361 alla SS3 "Flaminia"	Provincia di Macerata	95,00	0,00	95,00	Risorse da reperire
EX SS 78 "PICENA"						
EX SS 78 "PICENA" - Adeguamento del tratto Croce di Casale - Comunanza - Amandola - Sarnano e completamento Roccafluvione - innesto SS 4.	Pedemontana delle Marche	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	200,00	0,00	200,00	Risorse da reperire
SS 81 "PICENO-APRUTINA"						
SS 81 "PICENO-APRUTINA" Adeguamento del tratto marchigiano del comune di Ascoli Piceno fino al confine regionale con l'Abruzzo	Pedemontana delle Marche	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	40,00	0,00	40,00	Risorse da reperire
STRADA INTERVALLIVA "MEZZINA"						
STRADA INTERVALLIVA "MEZZINA"	Collegamento strategico che longitudinalmente nella parte collinare, unisce le vallate della provincia di Ascoli Piceno con quella di Fermo. Il costo dell'opera per una lunghezza di oltre 30 chilometri ammonta a 320 Meuro	Provincia di Ascoli Piceno	320,000	23,226	296,774	DEL. CIPE 135/99 (103.291,39 euro); DEL. CIPE 142/99 (17.098,89 euro); DEL. CIPE 84/2000 (554.060,00 euro); DEL. CIPE 03/2006 (10.025.940,00 euro); DEL. CIPE 20/2004 (2.500.000,00 euro); DEL. CIPE 84/2000 (10.025.940,00 euro)
BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRA LA VAL MARECCHIA E LA "E45"						
BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRA LA VAL MARECCHIA E LA "E45"	Pedemontana delle Marche	Provincia di Pesaro Urbino	190,00	0,00	190,00	Risorse da reperire
STRADA DI COLLEGAMENTO MARI-MONTI						
STRADA DI COLLEGAMENTO MARI-MONTI (da Porto San Giorgio ad Amandola in parziale adeguamento alla ex SS 210, Faleriense)	Collegamento delle aree interne della Provincia Fermo alla SS16 "Adriatica"	Provincia di Fermo	550,00	0,00	550,00	Risorse da reperire



Sistema / Infrastruttura / Opera	Opera strategica di valenza nazionale o regionale	Soggetto Aggiudicatore	Costo (Meuro)	Finanz.ti Disponibili Totali (Meuro)	Ulteriori finanz.ti necessari (Meuro)	Copertura
SISTEMA STRADALE						
Pedemontana delle Marche						
Tratto di Pedemontana delle Marche Fabriano (Campo dell'Olmo) - Sassoferrato (Berbentina)	Pedemontana delle Marche	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	111,00	21,00	90,00	21 Mc fondi residui del precedente appalto interrotto e poi annullato. 90 Mc risorse da reperire.
Tratto di Pedemontana delle Marche Sassoferrato (Berbentina) - Cagli	Pedemontana delle Marche	Provincia di Pesaro Urbino	532,00	0,00	532,00	Risorse da reperire
Dorsale Marche - Abruzzo						
Pedemontana Marche - Abruzzo	Strada di collegamento interno delle due regioni	ANAS S.p.A.	570,0	0,0	570,0	Risorse da reperire
SISTEMA FERROVIARIO						
Tratto marchigiano Linea Bologna - Lecce (Direttrice Adriatica)						
Nodo ferroviario di Falconara e collegamento linea Orte Falconara con linea adriatica	Opere strategiche inserite nel primo programma Infrastrutture Strategiche di cui alla Delibera CIPE 121/2001 nel Corridoio plurimodale Adriatico - Asse ferroviario Bologna- Bari-lecce- Taranto e nell'Intesa generale Quadro tra Governo e Regione Marche del 2002, riconfermato nell'Atto Aggiuntivo all'IGQ del 2009.	RFI spa	210,0	210,0	0,0	Intervento inserito per 210 Meuro in Tab. A "opere in corso" del CdP 2007-2011 tra MIT e RFI e per 30 Meuro in tabella "Opere programmatiche" dell'aggiornamento 2009 del CdP 2007-2011
Adeguamento sagoma a "gabarit C" delle Gallerie della direttrice Adriatica - NUOVA GALLERIA DI CATTOLICA	Opere strategiche di valenza nazionale inserite nel progetto generale di FS di adeguamento della rete ferroviaria - direttrice adriatica, quale parte integrante dei corridoi merci di interesse europeo denominati "rete TEN-T"	RFI spa	32,4	32,4	0,0	Fondi Cdp MIT-RFI
Adeguamento sagoma a "gabarit C" delle Gallerie della direttrice Adriatica - ADEGUAMENTO SAGOMA GALLERIA CASTELLANO	Opere strategiche di valenza nazionale inserite nel progetto generale di FS di adeguamento della rete ferroviaria - direttrice adriatica, quale parte integrante dei corridoi merci di interesse europeo (rete TEN-T)	RFI spa	50,5	50,5	0,0	Fondi Cdp MIT-RFI
CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA - Trasversale Ferroviaria Orte-Falconara						
Raddoppio Foligno-Fabriano Tratta Fabriano - Fossato di Vico	Opere strategiche di valenza nazionale: Asse Orte-Falconara inserita nel primo programma Infrastrutture Strategiche di cui alla Delibera CIPE 121/2001 nell'Intesa generale Quadro tra Governo e Regione Marche e regione Umbria del 2002, riconfermato nell'Atto Aggiuntivo all'IGQ del 2009.	RFI spa	180,76 (1918,50) intero intervento	0,0	180,76 (1918,50) intero intervento	Risorse da reperire
Raddoppio Fabriano - P.M. 228	Opere strategiche di valenza nazionale: Asse Orte-Falconara inserita nel primo programma Infrastrutture Strategiche di cui alla Delibera CIPE 121/2001 nell'Intesa generale Quadro tra Governo e Regione Marche e regione Umbria del 2002, riconfermato nell'Atto Aggiuntivo all'IGQ del 2009.	RFI spa	91,4	91,4	0,0	Fondi Cdp MIT-RFI
Raddoppio P.M. 228- Castelplanio	Opere strategiche di valenza nazionale: Asse Orte-Falconara inserita nel primo programma Infrastrutture Strategiche di cui alla Delibera CIPE 121/2001 nell'Intesa generale Quadro tra Governo e Regione Marche e regione Umbria del 2002, riconfermato nell'Atto Aggiuntivo all'IGQ del 2009.	RFI spa	573,1	0,0	573,1	Risorse da reperire
Raddoppio tratta Castelplanio Montecarotto	Opere strategiche di valenza nazionale: Asse Orte-Falconara inserita nel primo programma Infrastrutture Strategiche di cui alla Delibera CIPE 121/2001 nell'Intesa generale Quadro tra Governo e Regione Marche e regione Umbria del 2002, riconfermato nell'Atto Aggiuntivo all'IGQ del 2009.	RFI spa	101,2	101,2	0,0	Fondi Cdp MIT-RFI
CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA - Trasversale ferroviaria Ascoli-Piceno - Anatrodoco						
Trasversale Ferroviaria Ascoli Piceno Anatrodoco	Completamento linea Ferroviaria SanBenedetto AscoliPiceno, per permettere collegamento alla linea ferroviaria Sulmona-L'Aquila-Anatrodoco-Termini-Rieti-Roma (circa 80Km)	RFI spa	250,0	0,0	250,0	



Sistema / Infrastruttura / Opera	Opera strategica di valenza nazionale o regionale	Soggetto Aggiudicatore	Costo (Meuro)	Finanz. ti Disponibili Totali (Meuro)	Ulteriori finanz. ti necessari (Meuro)	Copertura
SISTEMA FERROVIARIO						
Miglioramento della rete e del trasporto Ferroviario regionale						
Elettrificazione Linea Ascoli Piceno - Porto d'ascoli	Intervento necessario per uniformare la tratta ferroviaria a quella nazionale permettendo ai convogli di transitare senza effettuare sostituzioni delle motrici.	RFI spa	11,2	11,2	0,0	9,51 Meuro Fondi FAS 2007-2013 Regione Marche 1,4 Meuro Fondi Cdp RFIsa 0,29 Meuro Prov.di Ascoli Piceno
Eliminazione PL al Km 5+606 (San Benedetto del Tronto)	Intervento necessario per la sicurezza stradale e per garantire il collegamento diretto tra la grande viabilità e la viabilità comunale.	Comune di San Benedetto del Tronto (AP)	5,5	5,5	0,0	3,64 Meuro Fondi FAS 2007-2013 Regione Marche 0,67 Meuro Fondi Cdp RFIsa 1,21 Meuro Comune San Benedetto del Tronto (AP)
Elettrificazione Linea Civitanova-Macerata-Albacina	Intervento necessario per uniformare la tratta ferroviaria a quella nazionale permettendo ai convogli di transitare senza effettuare sostituzioni delle motrici.	RFI spa	40,0	0,0	40,0	Risorse da reperire
Linea ferroviaria Fano-Urbino	Ripristino linea con funzioni di metropolitana leggera		110,0	0,0	110,0	
Progetto Pilota per la Fattibilità tecnica-economica-giuridica del servizio di trasporto di massa su ferro negli ambiti territoriali di: Urbino-Fano Pesaro; Senigaglia-Jesi-Ancona-Osimo;	Studio di fattibilità finalizzato al trasporto di massa su ferro	Regione Marche	0,26	0,26	0,0	Fondi Europei - Programma Regionale azioni Innovative FESR 2000-2006
Nuove fermate ferroviarie e adeguamento delle esistenti finalizzate al servizio di metropolitana di superficie	Interventi necessari per avviare in alcuni ambiti il sistema di metropolitana di superficie	Regione Marche - comuni	9,0	5,3	3,7	2,9 Meuro Fondi POR MARCHE 2007-2013; 0,5 Meuro Fondi FAS 2007-2013 regione Marche; 1,2 Meuro Fondi Regionali; 0,7 Meuro Fondi Enti locali e RFI
SISTEMA LOGISTICO DELLE MARCHE - HUB PORTUALI ED INTERPORTUALI						
Porto di Ancona						
Opere a mare	- Completamento della banchina linere per i restanti 600 metri per la quale occorre reperire 45 M€. - Completamento della diga foranea, realizzazione della banchina laterale e del piazzale della nuova darsena per un importo complessivo di 83 M€.	Autorità Portuale	128,00	0,00	128,0	Risorse da reperire
Opere a terra	- Impianti a rete (fognario, idrico, elettrico) e mezzi meccanici per attrezzare i piazzali della nuova darsena per un importo di 30 M€. - Attrezzature (silos) per razionalizzare l'attività di carico e scarico merci per un importo di 40 M€. - Completamento dell'allaccio ferroviario della nuova darsena per un importo di 3,5 M€. - Terminal intermodale ex-scalo Marotti per un importo di 5 M€.	Autorità Portuale	78,50	5,00	73,50	5 M€ finanziati dalla Regione Marche (POR-Fesr) destinati al terminal intermodale. Restano da reperire 73,5 M€.
Nuovo porto peschereccio	Realizzazione di un nuovo porto peschereccio previsto dal Piano Regolatore portuale.	Autorità Portuale	25,00	0,00	25,0	Risorse da reperire
Aeroporto delle Marche						
Riquilifica e adeguamento spazi esistenti	Opera necessaria per la migliore fruizione degli spazi esistenti e per l'adeguamento alle vigenti normative	Aerodrica spa	2,72	2,50	0,22	2,00 Meuro Fondi FAS 2007-2013 Regione Marche; 0,5 Fondi Aerodrica spa 0,22 da reperire
Miglioramento accessibilità area Cargo e ampliamento magazzini	Opera necessaria per il traffico air-cargo internazionale	Aerodrica spa	1,69	1,69	0,0	0,88 Meuro Fondi POR MARCHE 2007-2013 0,81 Meuro Fondi FAS 2007-2013 Regione Marche;
Ampliamento piazzali sosta aeromobili	Ampliamento piazzali sosta aeromobili	Aerodrica spa	1,80	0,00	1,80	Risorse da reperire
Interporto						
Interporto Marche Jesi	Nazionale	Interporto Marche Spa	139,90	64,415	75,485	Fondi privati e pubblici. Parte rimanente da reperire
TOTALI (Meuro)			10.639,14	3.144,09	7.495,05	



Interventi prioritari cantierabili entro il 2013 (inserire Tav. Interventi Prioritari_Cantierabili2013)**Tabella 2 Componente propositiva - Interventi cantierabili 2011-2013**

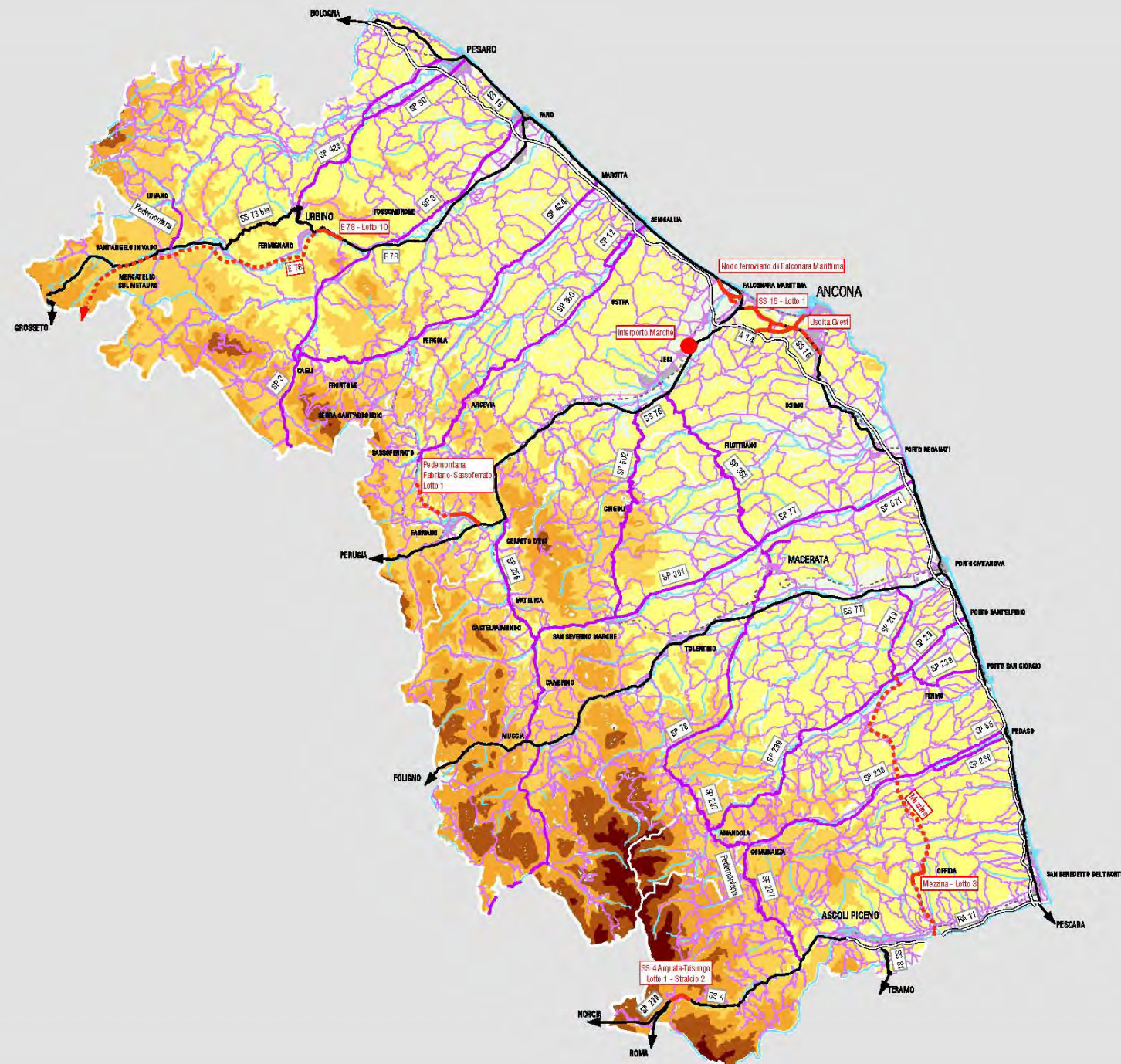
Nuovi inserimenti Sistema / Infrastruttura Opera	Soggetto Aggiudicatore	Progetto regione	Interrelazione con altri progetti regione	Benefici attesi	Costo Meuro	Finanz.li Disponibili Totali Meuro	Ulteriori esigenze Meuro (*)	Fonti di Copertura (fonte legislativa ed importi)
SISTEMA FERROVIARIO								
Tratto marchigiano Linea Bologna - Lecce (Diretrice Adriatica)								
Nodo ferroviario di Falconara e collegamento linea Orte Falconara con linea adriatica	RFI spa	RFI spa	Allaccio plurimodale dell'Hub portuale di Ancona - Trasversale Ferroviaria Orte-Falconara	Opera strategica inserita nel primo programma Infrastrutture Strategiche di cui alla Delibera CIPE 121/2001 nel Corridoio plurimodale Adriatico - Asse ferroviario Bologna- Bari-lecce- Taranto e nell'Intesa generale Quadro tra Governo e Regione Marche del 2002, riconfermato nell'Atto Aggiuntivo all'IGQ del 2009	210,00	210,00	0,00	Intervento inserito per 210 Meuro in Tab. A "opere in corso" del CUP 2007-2011 tra MIT e RFI
SISTEMA STRADALE								
Strada Statale 16 Adriatica								
SS 16 "Adriatica" - Completamento raddoppio della Variante SS 16 di Ancona E' stato redatto il progetto definitivo del I lotto per 128 M€ (Falconara - Torrette).	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità - Terza corsia A14 da Rimini Nord a Porto Sant'Elpidio e relative complanari	Decongestionamento viabilità accesso Capoluogo regionale e riduzione pericolosità attuale SS16	128,00 I lotto (288,00 totali)	0,00	128,00 I lotto (288,00 totali)	Risorse con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ 2002
Il II lotto Torrette- Baraccola ha un importo previsto di 160 M€.								
Asse viario Fano-Grosseto E 78								
Asse viario Fano-Grosseto E 78 intera tratta (completamento dei tratti mancanti nelle regioni: Marche, Umbria e Toscana). Lotto prioritario n. 10 per un importo di 233 M€ al fine di collegare direttamente il tratto in esercizio della Bretella di Urbino.	ANAS S.p.A.	ANAS S.p.A.	E78 e Bretella di Urbino	Collegamento dei due capoluoghi provinciali	233,00	0,00	233,00	Risorse con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ 2002
Pedemontana delle Marche								
Tratto di Pedemontana delle Marche Fabriano - Sassoferrato (Berbentina)	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	Progetto Quadrilatero Marche Umbria: Pedemontana delle Marche e collegamento SS76 Ancona-Perugia.	Completamento del tratto di pedemontana avviato dall'ANAS negli anni 90. Il primo lotto funzionale permetterà il collegamento del nodo SS76-Pedemontana Fabriano Muccia, funzionando da circonvallazione per la città di Fabriano	48,00 I lotto (111,00 totali)	21,00	27,00 I lotto (90,00 totali)	Risorse con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ 2002
SS 4 "SALARIA"								
SS 4 "SALARIA" - Adeguamento della SS 4 Salaria: tratto Acquasanta-Trisungo, 1° Lotto, stralcio 2° dal km 151,00 al km 153,780	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	Adeguamento SS4	Opere startegiche di valenza nazionale	110,00	13,43	96,57	13,43 M€ Legge 388/2000 art. 144/c. 12. Parte rimanente con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ 2009
STRADA INTERVALLIVA "MEZZINA"								
STRADA INTERVALLIVA "MEZZINA" III lotto (dal km 6+010 fino a vecchia fornace di Offida): in corso progettazione definitiva.	Provincia di Ascoli Piceno	Provincia di Ascoli Piceno	Strda intervalliva Mezzina	Collegamento strategico che longitudinalmente nella parte collinare, unisce le vallate della provincia di Ascoli Piceno con quella di Fermo. Il costo dell'opera per una lunghezza di oltre 30 chilometri ammonta a 320 Meuro	30,00 III lotto (320,00 totali)	0,00	30,00 III lotto (320,00 totali)	Risorse con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ 2002
Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità								
Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità	ANAS S.p.A.	ANAS S.p.A.	SS 16 "Adriatica" - Completamento raddoppio della Variante SS 16 di Ancona - Terza corsia A14 da Rimini Nord a Porto Sant'Elpidio e relative complanari	Allaccio plurimodale dell'Hub portuale di Ancona. Collegamento viario tra il casello autostradale dell'A14 di Ancona Sud e l'asse attrezzato del porto. Decongestionamento viabilità accesso Capoluogo regionale	479,77	479,77	0,00	Realizzazione dell'opera mediante affidamento in concessione (finanza di progetto)
SISTEMA LOGISTICO DELLE MARCHE								
Interporto								
Interporto Marche Jesi	Interporto Marche Spa	Interporto Marche Spa	Porto, Aeroporto e piattaforme logistiche	Favorire l'intermodalità	17,43	0,00	17,43	Risorse con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ 2002

(*) Con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ del 2002

TOTALI (Meuro)	1.256,20	724,20	532,00

Con D.G.R. 427 del 26/03/2012 la Giunta regionale ha proposto la riprogrammazione delle economie dei fondi FAS relativa al periodo 2000-2006. Per le infrastrutture è previsto l'intervento di miglioramento della sicurezza sulla SS16 Adriatica all'intersezione con la S.P. 24 "Bellaluce".





**OPERE in TAB. 2
del II ATTO AGG.
all'1GG 2002**

- Interventi cantierabili
- - - - - Completamento interventi cantierabili
- Intervento puntuale cantierabile

RETE ESISTENTE

STRADE DI INTERESSE NAZIONALE

- == Autostade
- Strade Statali

STRADE DI INTERESSE REGIONALE

- Strade Provinciali
- Altra viabilità di collegamento
- - - - - Linee Ferroviarie

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

n.	Cod.	Sistema di riferimento	Titolo intervento	Costo (M€)	Fonti finanziarie (Meuro)				
					CIPE/Regione	L.879/86	ANAS	L.61/98	Altra Fonte
1	1	SS 76 Vallesina	Svincolo stradale per Interporto di Jesi	20,350	18,71		1,632		
2	2	Strada intervalliva prov. AP (Mezzina)	II lotto. Innesto SP 1 Rosso Piceno Superiore	2,500	2,50				
TOTALE				22,850	21,21		1,632	0,000	22,850

APQ del 21 dicembre 2005 - 3° Accordo Integrativo

1	1	Pedemontana Fabriano-Muccia	Progettazione Preliminare, Definitiva, SIA	4,704	4,70				
2	2	Pedemontana Fabriano-Muccia	Realizzazione I lotto, Fabriano-Matelica	89,005	60,68			28,324	
3	3	Pedemontana Fabriano-Muccia	Realizzazione svincolo Cerreto d'Esi-S.Michele	0,457				0,457	
4	4	Pedemontana Fabriano-Muccia	Mitigazioni e compensazioni ambientali	0,713				0,713	
TOTALE				94,879	65,38			29,494	94,879



APQ del 10 marzo 2005 - 2° Accordo Integrativo

n. Cod.	Sistema di riferimento	Titolo intervento	Costo (M€)	Fonti finanziarie (Meuro)					
				CIPE/Regione	L.879/86	ANAS L.61/98	Altra Fonte	TOT	
1	1SS 76 Vallesina	Svincolo stradale per Interporto di Jesi	20,350	18,718		1,632			20,350
2	2Strada intervalliva prov. AP (Mezzina)	Il 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

1	1Pedemontana Fabiano-Muccia	Progettazione Preliminare, Definitiva, SIA	4,704	4,704					4,704
2	2Pedemontana Fabiano-Muccia	Realizzazione I lotto, Fabiano-Matelica	89,005	60,68			28,324		89,005
3	3Pedemontana Fabiano-Muccia	Realizzazione svincolo Cerreto d'Esi-S.Michele	0,457				0,457		0,457
4	4Pedemontana Fabiano-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

1	1SS 16 Adriatica	Var. Ancona, tratto Falconara-Pontelungo, I lotto, I stralcio	5,656	5,656					5,656
TOTALE			5,656	5,656					5,656



APQ del 31 ottobre 2006 - 4° Accordo Integrativo

1	SS 16 Adriatica	Var. Ancona, tratto Falconara-Pontelungo, I lotto, I stralcio	5,656	5,65					5,656
TOTALE			5,656	5,65					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~~ **è stato** 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 complanare 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

E' 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 in corso di realizzazione ~~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 Pontelatrave-Colfiorito, mentre sono stati di recente completati i lavori di competenza Anas nel tratto Sfercia-Pontelatrave; e di competenza Quadrilatero Pontelatrave-Collesentino; ~~non è in corso di esecuzione~~ ~~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~~ ~~completato~~ i lavori del lotto 6A della terza corsia dell'A14 nel tratto Ancona sud-Porto S. Elpidio (opere in sede) e, sono in corso i lavori relativi ai lotti ~~1A e 1B Rimini Nord-Cattolica~~, 2 Cattolica-Fano, 3 Fano-Senigallia, 4 Senigallia-Ancona Nord, ~~5 AN nord-AN sud~~, 6B AN sud- P.S.Elpidio (opere d'arte in ampliamento). Il lotto 5 AN nord-AN sud è stato affidato.

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	~~155~~ 144,00	~~2.400~~ 1.763,00
E78 Fano-Grosseto (Marche)	~~47~~ 61,00	~~2.260~~ 1.436,00
Collegamento porto di Ancona-A14	7,00	~~480~~ 472,00
Raddoppio SS 76 (Quadrilatero)	~~22,30~~ 17,00	374,00



Interventi	Lunghezza (km)	Investimento (Meuro)
Var.SS77 (Quadrilatero)	34,70 ~~18,00~~	1.098 ~~577,00~~
Pedemontana Fabriano/Muccia (Quadrilatero)	35,50 ~~36,00~~	313 ~~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 delle Infrastrutture, in relazione all'intero tracciato stradale, ha comunicato di aver formalizzato la richiesta alla Comunità Europea per l'inserimento dell'E 78 nella rete TEN-T (Trans-European Networks- Transport) considerate le altre questioni relative al completamento della Grosseto-Fano, per individuare un percorso condiviso e praticabile sulle modalità di finanziamento delle opere restanti ~~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, del promotore che ha offerto una realizzazione a totale proprio carico, è terminata la fase di verifica dei requisiti di qualificazione da parte della stazione appaltante, ANAS S.p.A. – Direzione Generale. Si procederà ora con all'affidamento della concessione al contraente generale sulla base dello schema di Convenzione approvato dal CIPE, in data 5 maggio 2011, ~~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 (1.428 Meuro) e in parte dalla Regione (90 Meuro), ad oggi vi sono le risorse economiche per i due assi principali (Ancona-Perugia e Civitanova M.-Foligno) oltre al tratto di pedemontana Fabriano-Matelica per i restanti lotti ed il completamento della pedemontana fino a Muccia/Sfercia, ~~circa 109 Meuro~~ devono essere ancora reperiti ulteriori fondi, e di questi un importante apporto è previsto, attraverso il ricorso alla Partnership Pubblico-Privata prevista nel PAV. Lo scorso 30 aprile 2012 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del lotto funzionale della Pedemontana della Marche tratto Fabriano-Matelica facente parte del Sub Lotto 2.1 del MaxiLotto n.2 del Progetto Quadrilatero Marche-Umbria. Si tratta di un tratto di circa 8 Km che dall'attuale svincolo con la SS76 in località "Pian dell'Olmo" di Fabriano arriva allo svincolo "Matelica Nord – Zona Industriale" in località Pian dell'Incrocca. Il lotto è

interamente finanziato con fondi messi a disposizione dalla Regione Marche per circa 90 M€ derivanti dall'Accordo di Programma Quadro della Regione Marche.

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	~~128,00~~ 66,16
Adeguamento SS 4 Salaria, Trisungo-Acquasanta, 1° lotto, 2° stralcio	~~3,00~~ 5,00	~~110,00~~ 96,70
SS 76. Svincolo Interporto (fondi regionali - in esercizio)	1,00	~~16,66~~ 10,90

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, ~~Fermo~~ e Ascoli Piceno	Innesto SS4 "Salaria ad Albero del Piccione- Comunanza-Amandola-innesto ex SS77 a Sforzacosta
Ex SS210 "Fermana-Faleriense"	~~Ascoli Piceno~~ ~~Fermo~~	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)
~~Ex SS258 "Marecchiese"~~	~~Pesaro Urbino~~	~~Confini Marche-Emilia~~ ~~confini Marche-Toscana~~
Ex SS360 "Arcevese"	Ancona	Senigallia-Sassoferrato-innesto 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-confini regionale
Ex SS361 "Septempedana"	Macerata	Innesto ex SS77-Villa Potenza-S.Severino Marche-innesto Pedemontana (parte itinerario Val



Denominazione strada	Provincia	Estremi
		Potenza)
Ex SS423 "Urbinate"	Pesaro Urbino	Innesto SS16-Pesaro-Urbino
Ex SS433 "Val D'Aso"	Ascoli Piceno e Fermo	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, Fermo Ascoli Piceno	Innesto ex SS77-Sforzacosta-Amandola-Comunanza-innesto SS4
Strada "Mezzina"	Ascoli Piceno, Fermo, 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 Ministero 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.

A seguito della rimodulazione finanziaria eseguita dal Governo dopo l'evento sismico del 2009 che ha colpito la Regione Abruzzo alcuni interventi programmati per la Regione Marche sono stati sospesi. E' indispensabile che il Governo centrale provveda, quanto prima, ad assicurare la copertura finanziaria necessaria alla realizzazione di tali opere in quanto fondamentali per lo sviluppo del territorio.

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	160,00 ~~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 di 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 e Fermo	-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 ~~sud 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 (arretramento) dell'A 14 fino a P.to d'Ascoli – Progettazione svincolo val Potenza e San Benedetto del Tronto Centro.
 3. Studio delle Varianti sulla SS16 in corrispondenza di alcuni centri costieri, Pesaro-Fano, Falconara, Civitanova Marche-Potenza Picena, S. Benedetto – Completamento lavori raddoppio variante SS16 di Ancona.
 4. Completamento degli allacci del Porto (Uscita ovest), Interporto (Svincolo SS76 già realizzato) ed Aeroporto (Area air cargo).
- Interventi da prevedere entro il 2020:
 1. Realizzazione terza corsia A14 fino a P.to d'Ascoli anche con varianti di tracciato (arretramento) e svincoli val Potenza e San Benedetto del Tronto Centro.
 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 (San Severino Marche)
 5. Connessione Mezzina –Squartabue (Recanati)
- 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

5.4.1 *Catasto delle strade, centro di monitoraggio dell'incidentalità stradale piani per la sicurezza stradale*

La Sicurezza stradale è una delle priorità dell'Unione Europea che prevede di dimezzare le vittime degli incidenti stradali entro il 2020.

Ridurre l'incidentalità richiede una specifica politica della quale sono in primo luogo responsabili gli organi di governo dal livello nazionale a quello locale. In particolare il sistema di governo locale è chiamato a svolgere un ruolo decisivo. Ed è proprio in questa ottica che la Regione Marche fa della **sicurezza stradale** una delle finalità primarie della politica regionale in materia di mobilità.

La sicurezza stradale è un problema a molte dimensioni che richiede la capacità di mettere a sistema competenze ed azioni di diversa natura perché ciò che si richiede è un' azione complessiva multidisciplinare e coerente che sappia intervenire in vari settori nello spazio e nel tempo secondo un disegno unitario. Non vi è dubbio che le misure di governo nazionale sono decisive ma altrettanto decisivo è il complesso e capillare insieme delle azioni che devono essere espletate dagli Enti locali.

E' su questo nodo decisivo che la Regione Marche è chiamata a svolgere un ruolo fondamentale, facendosi portatrice di una visione comune e di un' azione coerente del complesso degli enti locali, in particolare di Province e Comuni, che sono i gestori della parte più consistente della rete stradale.

L'obiettivo primario che riguarda il sistema infrastrutturale è proprio quello di dotarsi di un piano un Piano Regionale della Sicurezza Stradale (PRSS), che si configura come uno dei piani attuativi del Piano Regionale delle infrastrutture e della logistica, per promuovere progetti efficaci per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade, "diminuire in maniera significativa il numero degli incidenti stradali", intervenendo innanzitutto, sulle strade, con una serie di opere che eliminino le condizioni strutturali di massimo rischio.

Per rispondere a tali obiettivi occorre in primo luogo conoscere le infrastrutture, monitorare il numero degli incidenti stradali ed infine, individuate le criticità, finanziare gli interventi di messa in sicurezza.

E' per questo che la Regione ha realizzato il Catasto delle strade provinciali, ad oggi in fase di collaudo. Il Catasto delle strade provinciali è uno strumento di fondamentale importanza per realizzare il miglioramento degli standards di sicurezza nell'ambito dell'esercizio stradale.

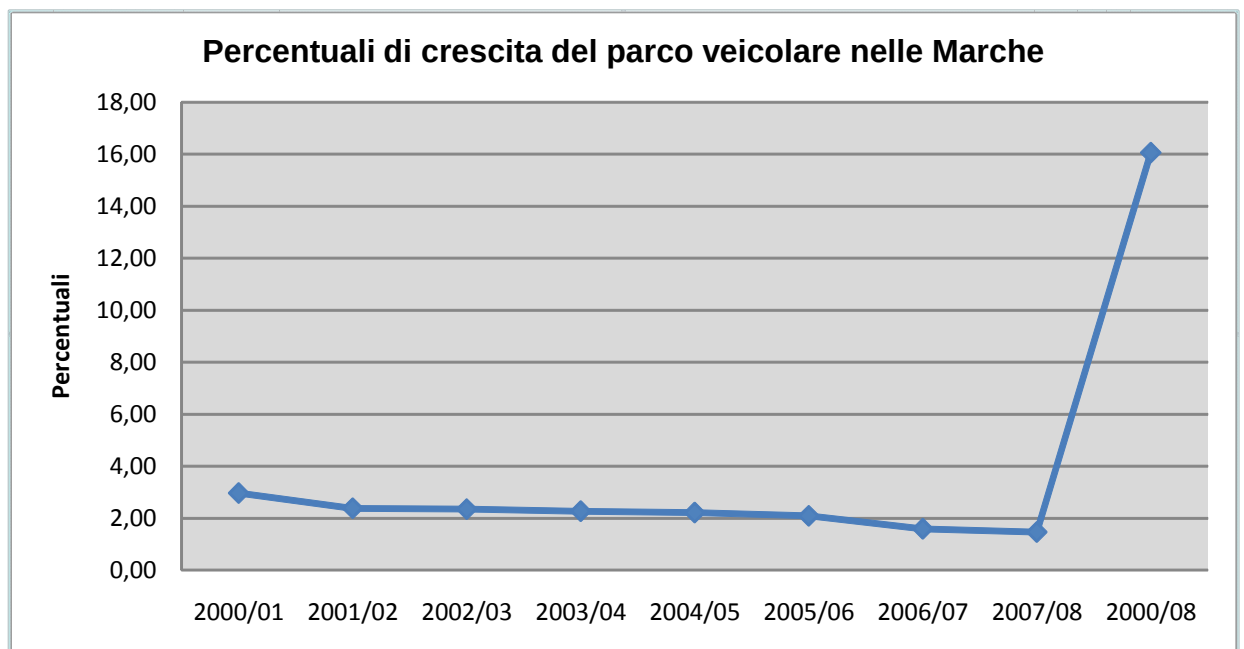
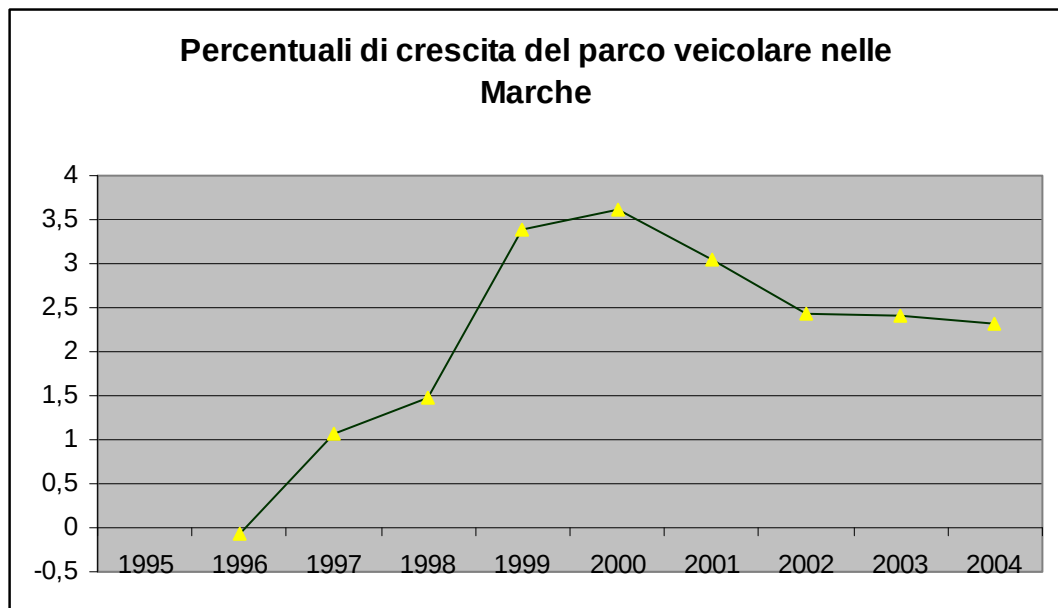


In stretta relazione con questa attività la Regione sta realizzando il Centro di monitoraggio dell'incidentalità stradale in collaborazione con il Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Strade della Facoltà di Ingegneria dell'Università "La Sapienza" di Roma. Molti aspetti della sicurezza stradale sono difficili da individuare e da spiegare senza un quadro complessivo dell'incidentalità, delle politiche in atto a supporto della sicurezza, delle condizioni delle strade e dei comportamenti dell'utenza. Il progetto "Centro per la Sicurezza stradale della Regione Marche" vuole rispondere a questa esigenza riempiendo il gap informativo necessario a supportare i decisori politici nelle scelte a favore della sicurezza stradale. La Regione Marche, inoltre, ha ripartito con il I e II programma attuativo del Piano della sicurezza stradale (PNSS, di cui all'art. 32 della L. 17 maggio 1999 n. 144) circa 12 milioni di euro tra Comuni e Province, anche in associazione con altri soggetti pubblici e privati, per cofinanziare circa 90 interventi relativi alla sicurezza stradale.

Allo stato attuale 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.

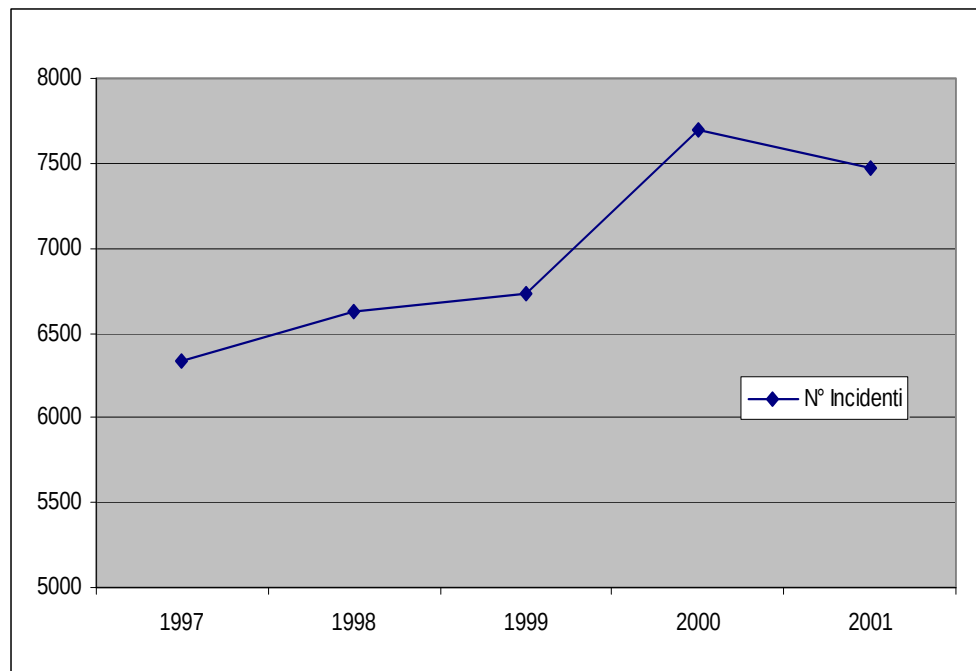
In termini percentuali la dimensione della crescita risulta più chiara e si evidenzia come il tasso annuale di incremento mantenuto dal 1995 al 1999 2000 si sia ora invertito ridotto. La crescita è ancora in atto, ma con intensità più contenuta, intorno al 2,3 1,46% rispetto al 3,6% del 2000.



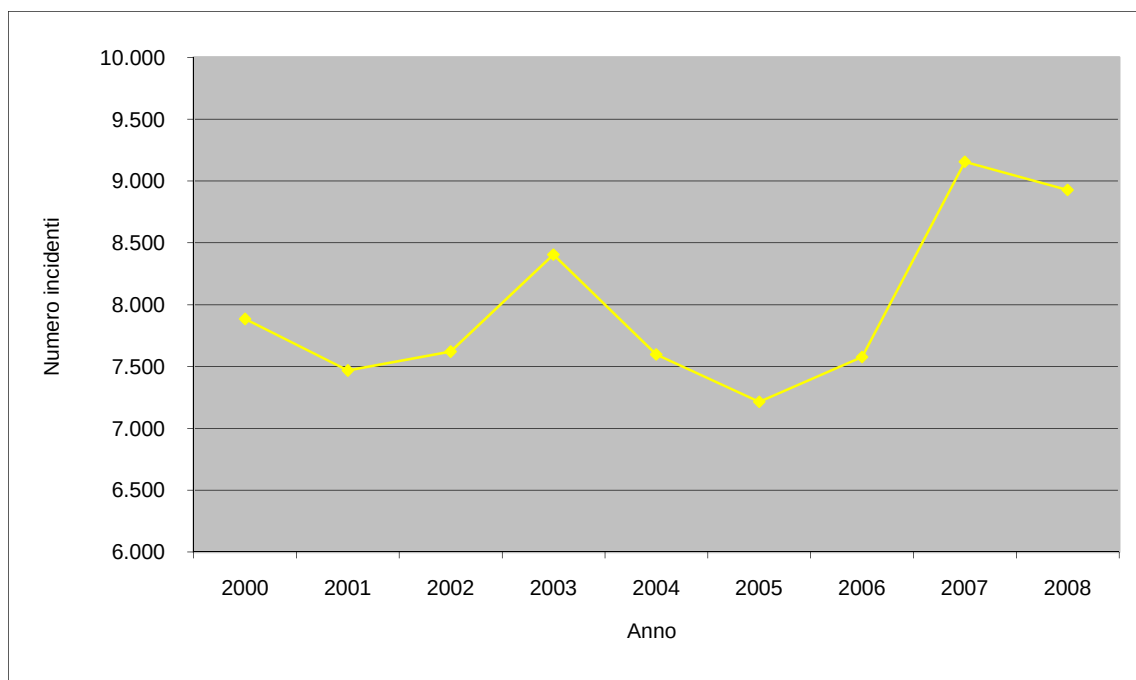


Andamento del numero di incidenti nelle Marche tra il 1997 e il 2001-2000 e il 2008





togliere



L'incidentalità ha seguito il medesimo percorso, crescente fino al 2000 e poi 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 **crescente**. ~~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	198	223	205	189	193

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
Marche	10785	10977	11281	10598	11030

Numero di incidenti per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2008.

Province	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ancona	2.409	2.313	2.497	2.708	2.513	2.257	2.367	2.180	2.183
Ascoli Piceno	1.846	1.639	1.498	2.034	1.920	1.768	1.835	1.877	1.726
Macerata	1.450	1.593	1.558	1.574	1.399	1.377	1.492	1.483	1.371
Pesaro Urbino	2.178	1.921	2.066	2.089	1.765	1.811	1.883	1.609	1.639
Marche	7.883	7.466	7.619	8.405	7.597	7.213	7.577	7.149	6.919

Fonte: ISTAT

Numero di morti per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2008.

Province	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ancona	62	68	66	66	67	51	58	41	42
Ascoli Piceno	49	44	45	41	36	31	36	27	27
Macerata	35	53	50	44	43	35	39	48	31



REGIONE MARCHE

Governio del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Pesaro Urbino	49	58	44	38	37	33	38	31	32
Marche	188	223	205	189	183	150	171	147	132

Numero dei feriti a seguito di incidente stradale per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2008.

Province	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ancona	3.495	3.488	3.793	3.905	3.728	3.349	3.600	3.232	3.253
Ascoli Piceno	2.572	2.396	2.227	2.863	2.734	2.472	2.649	2.624	2.447
Macerata	2.151	2.448	2.334	2.329	2.144	2.135	2.317	2.140	2.067
Pesaro Urbino	2.801	2.645	2.927	2.824	2.461	2.514	2.627	2.234	2.229
Marche	11.019	10.977	11.281	11.921	11.067	10.470	11.193	10.230	9.996

La legge 17 maggio 1999, n. 144, all'art. 32 istituisce il Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS), "al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione al "Piano di sicurezza stradale 1997-2001" della Commissione delle Comunità europee" .

Secondo la legge, il PNSS deve consistere "in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari" (comma 2).

Successivamente il PNSS è stato attuato mediante Programmi annuali. In questa fase è stato attribuito un ruolo attivo alle Regioni infatti alle stesse è stato assegnato il compito di definire le procedure concorsuali o le forme di concertazione per l'assegnazione delle risorse in relazione anche agli obiettivi locali

~~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,~~ ha ammesso a contributo ~~31 progetti attualmente realizzati o in via di realizzazione, 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.~~

5.4.2 *Piano della Regione Marche per la Sicurezza Stradale: linee di indirizzo*

Al fine di conseguire l'ambizioso obiettivo fissato dall'unione europea dimezzare le vittime degli incidenti stradali nel 2020 occorrerà costruire un quadro sistematico delle azioni ed una proiezione delle stesse sul medio-lungo periodo.

La Regione Marche con il Piano regionale della sicurezza stradale che si configura come uno dei piani attuativi del piano delle infrastrutture del trasporto merci e della logistica intende mettere a sistema tutte le azioni che formano la politica della sicurezza stradale e che vedono coinvolti gli enti locali i soggetti che, ognuno per la propria competenza, devono intervenire nell'ambito regionale per garantire l'efficienza e l'efficacia delle azioni intraprese.

Il Piano della Regione Marche per la Sicurezza Stradale PRMSS si dovrà articolare secondo:

- campi d'azione, i quali identificano i grandi temi di intervento all'interno della complessa problematica della sicurezza stradale;
- linee strategiche, con le quali si individuano i compiti e gli obiettivi specifici del piano;
- azioni, che riguardano le singole misure e gli interventi da mettere in atto per conseguire gli obiettivi del piano.

I campi di azione individuati riguardano le seguenti tematiche: infrastruttura, uomo, veicolo, gestione, governo e governance.

5.4.3 *Centro monitoraggio sicurezza stradale*

~~A questo scopo inoltre~~ La Regione, ~~dopo aver partecipato al secondo Bando nazionale nell'ambito dell'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale,~~ ha partecipato al II programma di 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.

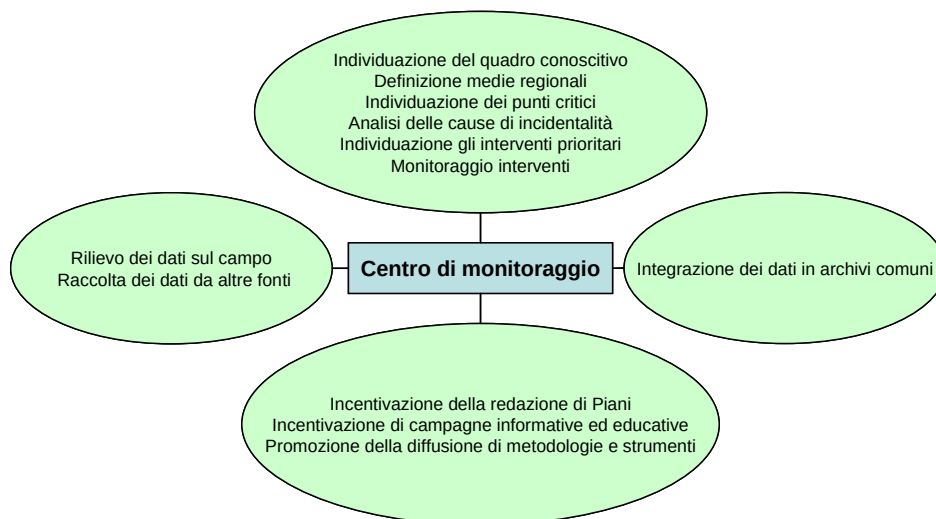


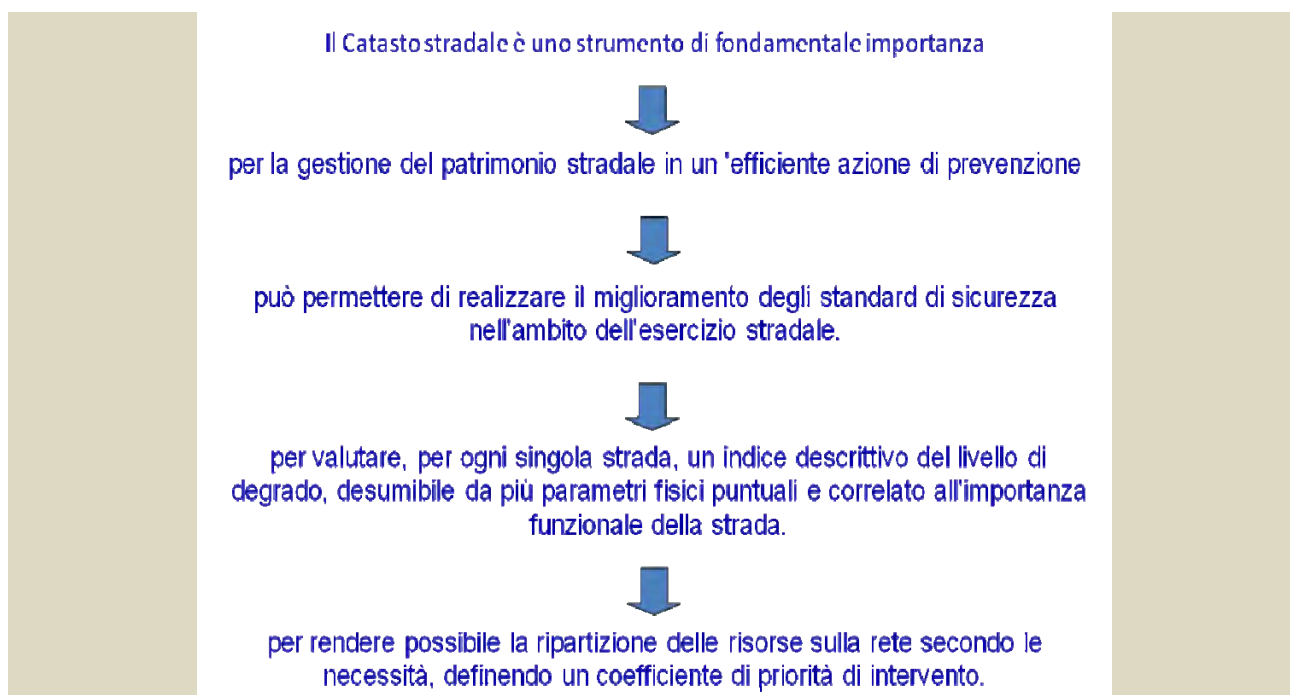
Diagramma dei principali flussi informativi

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.

5.4.4 *Catasto delle strade provinciali della Regione Marche*

La Regione Marche al fine di disporre della base informativa per il sistema stradale nel 2008 ha deciso di realizzare in accordo con le Province il Catasto Unitario delle strade provinciali e nello stesso anno hanno avuto inizio le attività di rilievo di tutte le strade provinciali, per un totale di km 5876 ed attualmente il sistema è in fase di collaudo.



5.5 La rete ferroviaria

Occorre anzitutto prendere in esame alcune ipotesi di radicale modifica della rete delle Marche. Prima tra tutte la previsione di arretramento della linea ferroviaria lungo l'intera regione, finalizzato anche al miglioramento ambientale e urbanistico della fascia costiera, lungo la quale si snoda oggi il tracciato ferroviario con conseguente difficoltà di intervento per un futuro potenziamento.

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 di Ancona, 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, basata sui risultati di uno studio di prefattibilità sul "Riassetto del sistema ferroviario costiero della Provincia di Ancona" dei primi anni 2000 ~~anch'essa datata (1998)~~, che prevedeva l'arretramento della linea Adriatica nell'entroterra da Senigallia-Cesano all'Aspio, ~~ma è~~ il mantenimento della litoranea ~~da adibire al trasporto rapido di massa, 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.

Anche la Provincia di Pesaro sta valutando con forte convinzione una possibile ipotesi di arretramento della linea ferroviaria "Adriatica" nel proprio territorio. Non esiste ancora uno studio dedicato ma nel Piano territoriale di Coordinamento e nel Piano Strategico 2020, la Provincia di Pesaro-Urbino indica come possibile "corridoio", quello inizialmente dedicato all'arretramento dell'autostrada A14.

Pur nascendo dalla riconosciuta ~~partendo da concezioni opposte circa~~ l'importanza del trasporto ferroviario per ridurre l'uso dell'auto privata, entrambi i progetti partono da una ipotesi di arretramento che risulta ~~appare~~, allo stato attuale ~~né e nel in un~~ prossimo futuro, difficilmente realizzabile necessaria. Da una parte 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~~

E' comunque auspicabile che, in accordo con le Province, vengano urbanisticamente salvaguardati dei corridoi da adibire alle nuove eventuali tratte ferroviarie, per il preventivato arretramento.

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~~ Trasporto rapido di massa e nuove fermate a partire dagli ambiti territoriali individuati dal Progetto pilota relativo alla fattibilità tecnico-giuridica del servizio di trasporto di massa su ferro;
- ~~Ripristino della linea Fano-Urbino;~~
- Previsione di nuove linee ferroviarie.

5.5.1 Adeguamento gallerie sull'Adriatica

E' 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~~ 32,4 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 prevedeva l'integrazione dello smistamento merci con il fascio binari dell'Interporto ed un costo di 240 Meuro, ma, dovendo rientrare nel limite di spesa stabilito nell'aggiornamento 2009 del CdP 2007-2011, pari a 210 Meuro, il progetto è stato ripermetrato in modo tale da costituire un lotto dell'intero intervento, dotato di funzionalità sotto il profilo dell'esercizio ferroviario. ~~dovrà essere ridimensionato in funzione dell'importo già finanziato.~~

Lo scorso 9 marzo è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 58 la delibera Cipe n.54 del 3 agosto 2011, di approvazione del progetto definitivo dell'intervento. RFI predisporrà la documentazione per la gara per la quale è prevista la pubblicazione a luglio 2012.

Da delibera i lavori dovranno essere completati entro il 2017. ~~Recentemente, il 3 agosto 2011 il CIPE ha approvato progetto definitivo del nodo di Falconara e contestualmente il progetto del collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica. L'appalto di tali lavori è previsto entro il 2012.~~



Nel frattempo ~~Tuttavia~~ l'Interporto sopperisce ~~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~~ 101,2 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 ~~ed i lavori sono stati completati nel marzo 2011.~~ e lo ~~sarà entro l'anno 2010~~ Per quanto riguarda la parte in area di competenza RFI, a seguito di un apposito Accordo di Programma con Regione e AP, ~~l'intervento risulta in parte cofinanziato dalla Regione e per la quota restante dall'Autorità Portuale.~~ L'opera, progettata da RFI, è stata

appaltata dall'A.P. nel 2010 ed i lavori sono iniziati in forma parziale nel mese di agosto 2010 e, a seguire, in forma totale nel gennaio 2011.

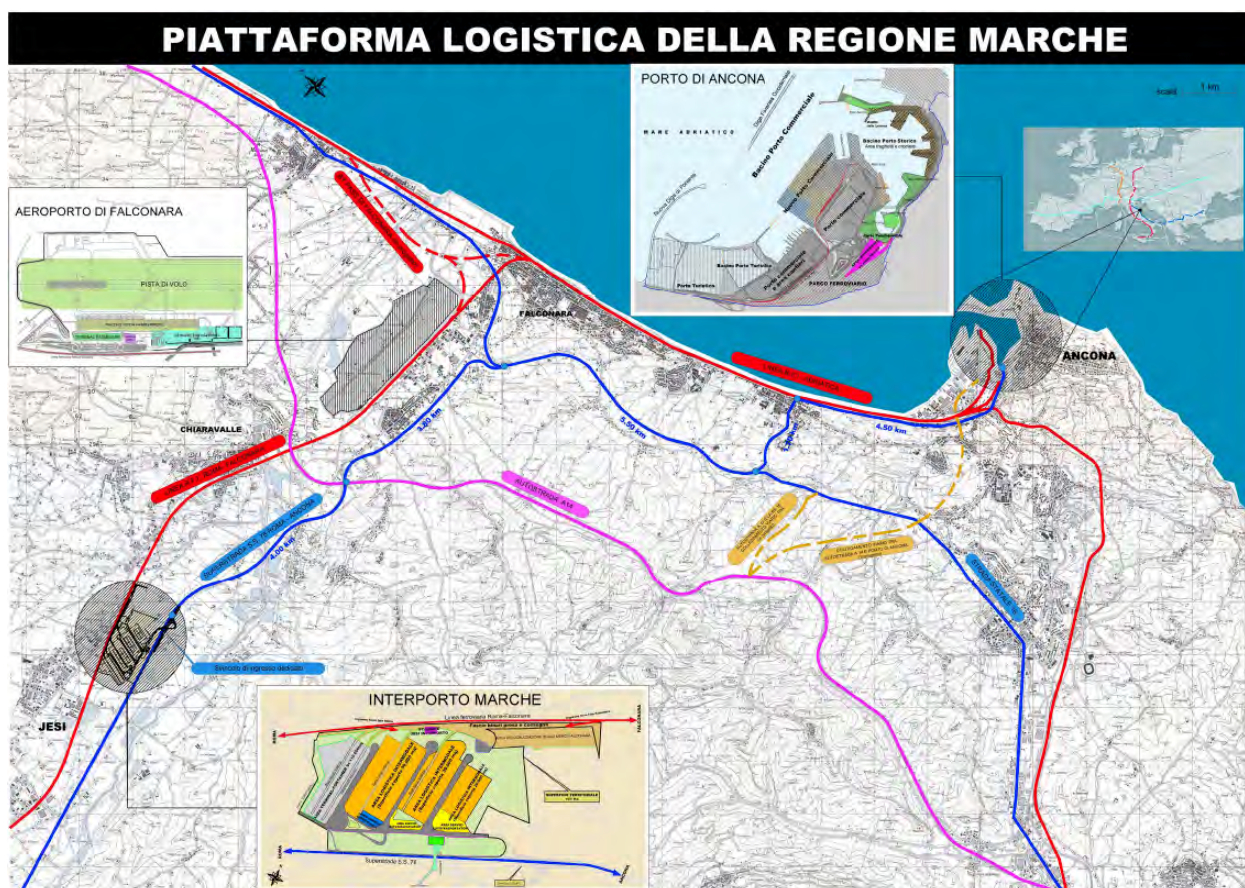
Lo stesso Accordo prevede la realizzazione allo Scalo Marotti, contiguo al Porto commerciale, di un nodo intermodale gestito dall'Autorità Portuale per dieci anni, che permetterà di caricare le merci scaricate dalle navi in container, casse mobili, trailer; direttamente su treni, e di inviarle con treni completi alle destinazioni finali o agli altri nodi intermodali, riducendo così tempi e costi oltre che 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 POR FESR Marche 2007-2013 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

Dai singoli nodi del trasporto al sistema integrato della Piattaforma Logistica delle Marche

Nell'ultimo decennio la Regione, coordinando gli investimenti propri e dello Stato, sta tentando di trasformando quelli che erano nodi singoli del trasporto in un sistema integrato dal quale si aspetta significativi risultati per lo sviluppo economico dell'intera collettività. Il sistema integrato Porto-Interporto-Aeroporto che vede nel triangolo Ancona-Falconara-Jesi la maggior concentrazione di Infrastrutture della regione deve ora trovare le giuste opportunità di sviluppo che ripaghino lo sforzo di investimenti che si sta facendo. Occorre ora che allo sforzo realizzativo avviato si affianchi un'altrettanto grande ed ancora più lucido sforzo, per la gestione integrata della Piattaforma, che coinvolga le Amministrazioni pubbliche, le società e gli enti di gestione (Aerdorica, Interporto ed Autorità Portuale) e tutti gli operatori economici interessati. Da un recente studio condotto nell'ambito delle attività dell'Osservatorio della Piattaforma Logistica delle Marche (progetto 2010-2011 *"La Piattaforma Logistica delle Marche: proposte per una gestione integrata del servizio ferroviario"*), è emerso in maniera netta come il decollo della piattaforma logistica delle Marche (PLM), come sistema di offerta di trasporto e logistica integrata, può avvenire solo attraverso la realizzazione di concrete iniziative, da mettere rapidamente in agenda da parte degli interlocutori, istituzionali e non.



Piattaforma Logistica delle Marche

In particolare le **linee d'azione** tracciate prevedono:

1. **Concepire un'azione organica a sostegno dell'intermodalità, come elemento essenziale per far decollare servizi che interessino l'intera piattaforma logistica regionale. E' auspicabile disegnare il piano di intervento pubblico a sostegno dell'intermodalità, all'interno di una cornice legislativa regionale.** Si tratta di un'operazione già realizzata da altre Regioni, che rende più coerenti, anche agli occhi dell'Europa, le misure finanziarie a favore di singole iniziative (i.e. navetta porto/interporto, trasporto barbabietole) e che perfettamente si inserisce anche nel quadro delle misure ambientali che la Regione può porre in campo per perseguire gli obiettivi delineati dalla Commissione Europea nel recente nuovo Libro Bianco sui Trasporti. Promuovendo l'utilizzo del vettore ferroviario si contribuisce alla riduzione delle emissioni e quindi dell'inquinamento dell'aria, al decongestionamento delle strade e all'aumento della sicurezza stradale.

Non solo. Una legge regionale sull'intermodalità potrebbe porre l'accento sull'azione regionale a supporto sia del traffico di merci che di quello dei passeggeri, quest'ultimo peraltro già sostenuto dalla Regione Marche sotto varie forme.

All'interno di quest'ampia cornice possono poi essere declinati i diversi interventi specifici da sostenere. Le analisi dell'Osservatorio ne hanno posti in evidenza almeno due.

a) *La questione relativa alla possibile costituzione di un'impresa ferroviaria regionale*, quale strumento di decollo dei traffici intermodali ferro-mare e ferro-strada o in alternativa l'avvio di partnership stabili con altre imprese. Le strade da percorrere possono essere diverse:

- Costituire una impresa ferroviaria regionale destinata al trasporto delle merci. Tuttavia, dati i risultati dell'analisi, andrebbe prioritariamente valutata la fattibilità di costituire un'impresa ferroviaria che si occupi non solo di merci, ma anche dell'intero trasporto pubblico locale, sul modello di altre società regionali. Le sinergie che, nelle diverse "divisioni", potrebbero essere messe in campo possono rendere maggiormente sostenibile un'operazione di questo genere.
- Costituire una società solo per le merci, ovvero una società che esternalizzi ad un vettore/MTO terzo tutte le operazioni necessarie a svolgere il servizio intermodale.
- Ricercare un'alleanza strategica con un vettore ferroviario interessato a sviluppare traffico nel territorio marchigiano.

Indipendentemente dalla forma che verrà scelta, l'esigenza di avere un'impresa ferroviaria regionale (o di esserne parte) è sempre più sentita soprattutto a seguito delle attuali politiche perseguite da Trenitalia (attuale unico gestore dei servizi) completamente spostata sul fronte dell'Alta Velocità.

b) *La realizzazione di una navetta ferroviaria porto-interporto*. Tale iniziativa costituisce un tassello importante per avviare politiche ambientali di trasporto e rappresenta una prima importante occasione per sperimentare l'interporto con funzioni retroportuali rispetto allo scalo dorico. L'operazione potrebbe avviarsi sui container ed essere estesa nel tempo alle casse mobili che viaggiano a medio e corto raggio.

A questo servizio potranno poi agganciarsi collegamenti ferroviari verso il Nord Italia e l'Europa, in modo da favorire l'allargamento del bacino terrestre di riferimento del porto di Ancona.

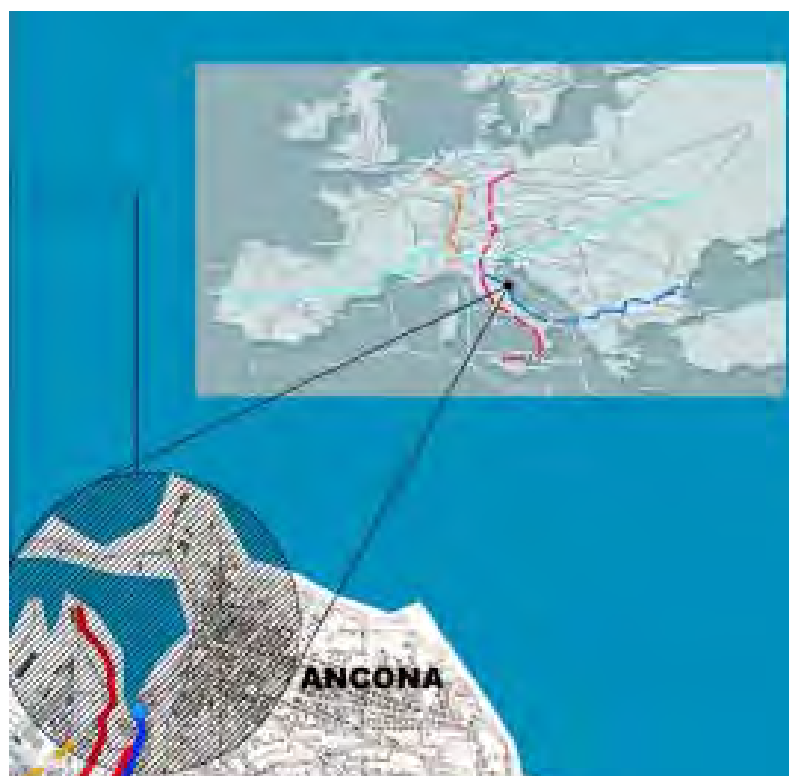
2. **Agganciare la piattaforma logistica ad ambiti sovra-regionali, in particolare nazionali e dell'Unione Europea**

La perdita di attenzione, del fronte Medio Adriatico da parte dell'UE, dopo la cancellazione del programma di Corridoio Adriatico dalle priorità europee, costituisce nel medio termine un limite allo sviluppo. Ciò avviene non solo per mancanza di risorse pubbliche, ma anche e soprattutto per mancanza di visibilità agli occhi di operatori economici internazionali, che (come si è visto



in altre esperienze) finiscono con il privilegiare la concentrazione delle loro risorse su nodi e assi infrastrutturali nei quali in futuro tenderanno a concentrarsi opere e traffici. Occorrerebbe:

- concordare un'azione strategica comune dei membri dell'Osservatorio;
- convocare/coinvolgere i rappresentanti locali al Parlamento Europeo;
- agganciare altre iniziative regionali come il Corridoio Adriatico-Baltico, designato come uno dei corridoi privilegiati per il trasporto merci su ferro in Europa.



3. **Stimolare la ricerca di nuovi mercati.** Il mercato di riferimento principale delle merci containerizzate in import/export del porto di Ancona resta l'Estremo Oriente e in particolare la Cina. Da quei collegamenti possono nascere ulteriori opportunità di sviluppo della piattaforma logistica marchigiana.

Ampi spazi di sviluppo possono essere intercettati in mercati più vicini, in particolare Turchia, Egitto, Israele, che hanno ritmi di crescita sostenuti e tassi di incremento della domanda di trasporto tra i più alti del Mediterraneo.

Nell'ambito delle iniziative promozionali degli Enti e dei soggetti che fanno parte dell'Osservatorio, andrebbero programmate iniziative mirate su questi Paesi (Missioni – Incontri con operatori, giornate Paese, incontri delle Autorità Portuali/Nodi logistici dei rispettivi Paesi/ armatori ...)

Anche il mercato West Med è interessante dal punto di vista della crescita della domanda di trasporto. Qui operano i porti del Tirreno, ma si possono aprire spazi a connessioni tra questi e l'Interporto Marche.

Tutto questo può avvenire nella misura in cui la piattaforma rappresenti, agli occhi di una potenziale clientela, uno snodo per portare le merci verso Nord. Ritorna evidente la necessità di sviluppare servizi ferroviari (vedi punto 1), e di rimanere agganciati alle strategie infrastrutturali europee (punto 2), oltre che la necessità di presentarsi al mercato come un interlocutore unico per l'intera Piattaforma.

4. Fornire strumenti operativi alla piattaforma, ovvero valutare spazi, limiti e modalità di integrazione gestionale tra i soggetti gestori delle singole infrastrutture.

E' opportuno avviare una riflessione sugli spazi per possibili integrazioni gestionali (se non societarie) tra porto-interporto-aeroporto, al fine di rendere più efficace e più efficienti le strategie, le azioni, il sistema di offerta, le iniziative commerciali e promozionali della piattaforma nel suo insieme.

In tal senso è auspicabile valutare quali sinergie possono essere messe in campo anche con l'aeroporto e la società Aerdorica, tenendo conto anche della crescente attenzione che il management attualmente sta dando al cargo aeroportuale.

Il fine sarà poi di poter presentare, la Piattaforma Logistica delle Marche come "distretto della Logistica" trasmettendo un messaggio di funzionalità e di un'offerta di servizi secondo una logica industriale.

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 dà 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: $\text{NOx} = 5,2 \text{ g/veic*km}$; $\text{CO}_2 = 700 \text{ g/veic*km}$; $\text{PM}_{10} = 0,37 \text{ g/veic*km}$; $\text{SOx} = 0,13 \text{ g/veic*km}$; $\text{COVNM} = 0,9 \text{ g/veic*km}$; $\text{CO} = 1,8 \text{ g/veic*km}$; 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 ~~recente~~ ~~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 su ferro della campagna bieticola a partire dal 2010 e riducendo al tempo stesso il peso economico del trasporto oltre i 90 km 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'elettificazione 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 Trasporto rapido di Massa 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 settembre l'anno 2011~~ e di Falconara Aeroporto ~~prevista forse~~ nel 2013, sono state individuate, con l'assenso di Comuni e Province, ~~circa~~ ulteriori 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 trasporto rapido 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 tal senso si è espressa la Regione Marche, con DGR n.1372/2011 nella quale ha espresso parere favorevole alla dismissione di tale linea. 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 fino alla zona industriale, la realizzazione di una bretella da Fermignano a Pergola (già collegata con Fabriano), via Fossombrone (con un nuovo tratto di circa 12 Km da Pergola a Fossombrone, come previsto dal Piano Strategico 2020 della Provincia di Pesaro Urbino, nel quale la stazione di Fabriano assumerebbe il ruolo di stazione di cambio verso Roma, per le aree interne) e a sud, la costruzione della prosecuzione della linea Ascoli-S. Benedetto fino ad Antrodoto, 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 tradursi 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 ~~nei prossimi anni 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 Banchina Marche ~~nuova Darsena~~, sia l'allaccio alla rete ferroviaria (in fase di realizzazione lavori ~~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.

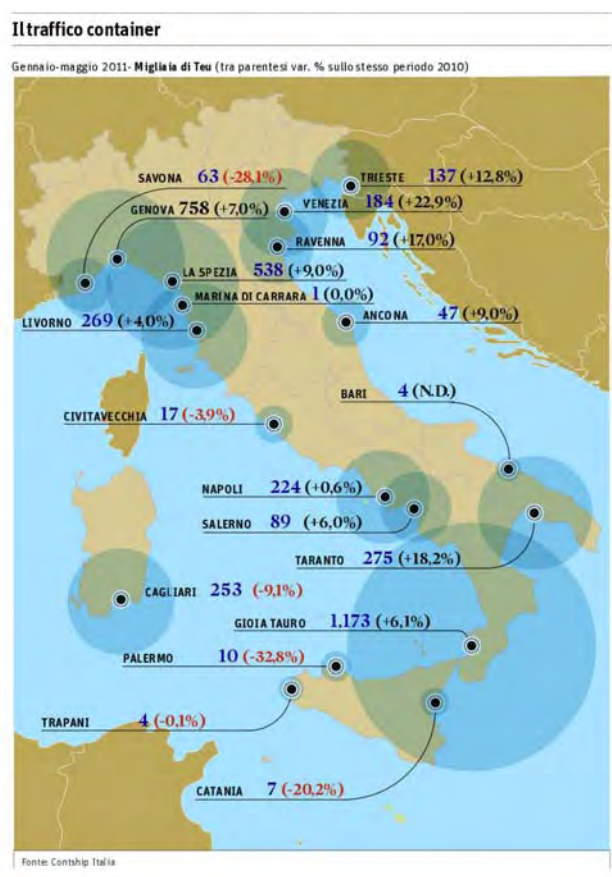
E' altrettanto urgente e significativo, per raggiungere gli obiettivi indicati, completare il programma pubblico degli allacci infrastrutturali, stradali e ferroviari, dei Porti individuati, consentendo così alla crescita dei traffici di corrispondere al potenziamento dell'offerta, senza determinare 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 principati 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.

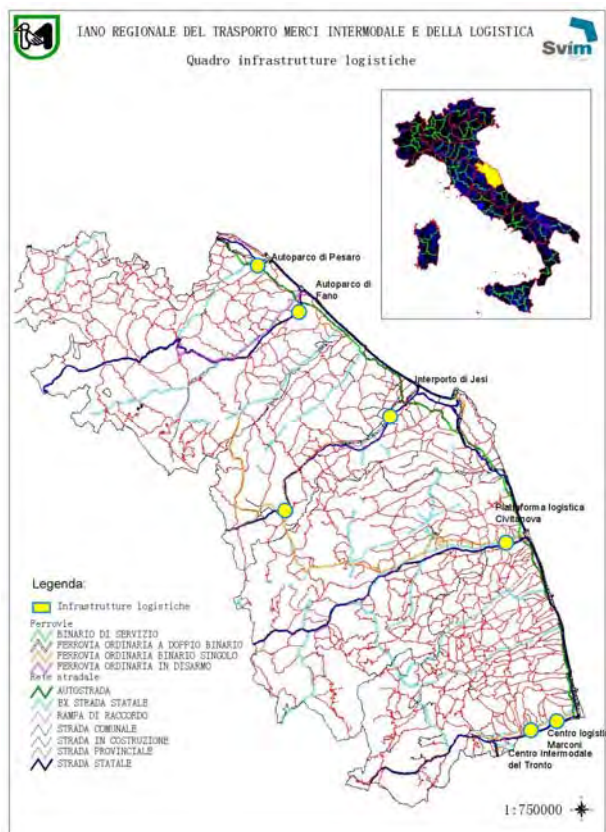
Questi centri, anche sulla base delle indicazioni fornite dalle varie province, erano stati localizzati a:

- 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.~~

Gli ambiziosi e praticabili obiettivi fissati nel vigente Piano Regolatore Portuale potranno essere raggiunti solo se con rapidità saranno stati affrontati e risolti i noti problemi dei collegamenti stradali e ferroviari.

La sostenuta movimentazione di merci via TIR, il continuo rafforzamento del traffico traghettistico, le caratteristiche stesse dei flussi di traffico, più connessi con l'offerta produttiva

esterna che non dell'hinterland del centro Italia, evidenziano l'urgenza del problema dei collegamenti del porto con la grande viabilità.

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, il Piano del porto considera diverse soluzioni sia per il servizio viaggiatori, che per l'organizzazione ferroviaria dello scalo merci.

Nel primo caso si tratta di assicurare il collegamento fra le aree di imbarco e la stazione Ancona Centrale, con il problema dell'interferenza fra la viabilità sottomare e la ferrovia. Diverse soluzioni prendono in considerazione il mantenimento della attuale stazione marittima con introduzione di una nuova fermata in corrispondenza della galleria San Martino, ovvero l'arretramento della stazione marittima all'altezza della galleria San Martino o alla punta scambio dello scalo Marotti, con introduzione di un servizio ferroviario a spola. In questi ultimi casi sarebbe superato il problema dell'interferenza fra viabilità stradale e ferroviaria.

Il trasporto ferroviario di merci che interessa il Porto di Ancona si limita a poche categorie merceologiche (sebbene movimentate in ingenti quantità): carbone destinato alla centrale ENEL di Bastardo, coils provenienti dall'acciaieria di Terni, ghisa destinata all'acciaieria di Terni. Le altre tipologie merceologiche lavorate nel porto di Ancona (cereali, semi, caolino, cemento, legname, ecc.) non sono movimentate con il vettore ferroviario.

Il Piano del porto, in aderenza con il progetto FS, prevede il mantenimento degli impianti ferroviari esistenti nella nuova darsena (a servizio del terminale ENEL, delle banchine 20 e 22, dei silos e le necessarie aste di manovra) e rinuncia ai binari nelle banchine destinate alle navi porta-container (n° 25 e n° 26), liberando gli spazi retrostanti le nuove banchine, per lasciare loro la massima funzionalità.

Il fascio di presa e consegna viene confermato a ridosso del confine dell'area doganale, lato ZIPA, in una posizione già a suo tempo individuata dal vigente P.R.P. e dal progetto FS. Questa soluzione ha il vantaggio di non aggiungere ulteriori ostacoli a quelli già presenti (che limitano la lunghezza dei binari di presa e consegna) e ridurre la soggezioni alla movimentazione stradale del porto.

Sono infine previste tre piattaforme intermodali esterne all'area doganale, ma direttamente connesse sia alla viabilità principale che a quella sottomare e al parcheggio polmone, rispettivamente per il sistema "autostrada viaggiante" (trasporto dei veicoli stradali su pianali ferroviari), il carico delle casse mobili sui carri ferroviari e il servizio auto a seguito.

Il completamento, in tempi rapidi, di tutte le opere a mare di difesa esterne e di banchinamenti, di cui alle quattro fasi previste dal vigente P.R.P., con la contemporanea realizzazione dei collegamenti stradali e ferroviari con le grandi linee di comunicazione, consentirebbe di superare gli attuali limiti e carenze strutturali che non consentono di sfruttare a pieno le potenzialità dello scalo dorico.

E' da notare che la nuova imboccatura con fondali di metri -15,00 e la nuova banchina rettilinea della lunghezza di metri 920 e con fondali di metri -14,00, consentiranno al porto di Ancona di acquisire un importante elemento di forza nei confronti di altri porti dell'Adriatico.

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 della Variante al Piano Regolatore Portuale 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, oltrechè 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 e con la pubblicazione nella GURI della delibera CIPE di approvazione dello schema di Convenzione tra ANAS spa ed il futuro concessionario. Ora è stato dato il via alla E' in fase di conclusione la procedura seconda fase che porterà all'individuazione del di affidamento al 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 (con radice elettrificata) dei piazzali retrostanti la Banchina Marche della Nuova Darsena con la stazione di Ancona. Tale intervento, operativo da marzo 2012 ormai prossimo al completamento, consentirà sia di avviare una nuova fase di traffici ferroviari puntando principalmente sul traffico container sia il rafforzamento dei collegamenti e dei servizi integrati con 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.

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.

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 interrimento accostato alla diga foranea, collegata alla terraforma 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~~ il 50% delle quote), oltre ad alcuni imprenditori locali, i quali detengono quote minoritarie, complessivamente ~~vicine al 50~~ di circa il 35%. Molto recentemente è stata riacquisita una significativa quota di azioni dai privati da parte della Regione Marche, ~~che ha portato alle percentuali attuali; è inoltre in corso una procedura di privatizzazione per la quale il capitale privato potrà arrivare sino all'80%. 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.

Le scelte gestionali degli ultimi anni stanno dando positivi risultati sia in termini di bilancio che di traffico. In particolare il 2010 è stato caratterizzato da una positiva crescita, +20% per i passeggeri (pari a circa 520mila), rispetto all'anno 2009, e + 12% per le merci (pari a circa 6mila tonnellate)

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~~ stata avviata la fase 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'Aerdorica, 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 i già citati interventi di ~~la~~ riqualifica e ampliamento dell'area cargo e ~~la~~ di 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'Aerdorica 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~~ 10,6 Meuro.



La Regione ha acquisito, all'inizio del 2009, da parte della Commissione Europea l'assenso all'"aiuto" a favore dell'Aerborica per interventi più "ampi", poi su richiesta della stessa Aerborica, 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 Aerborica, 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'Aerborica 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.

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~~ 2008 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~~ 2011 sono stati sottoscritti ~~accordi preliminari per la~~ contratti di 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 ha stipulato un contratto di affitto con Interporto Marche Spa, per l'apertura di una propria sede. L'ufficio presso l'Interporto delle Marche è un distaccamento dell'Ufficio delle Dogane di Ancona in grado di svolgere tutte le operazioni di sdoganamento. Nei mesi di aprile e maggio 2011 sono state effettuate dalla sede di Jesi delle operazioni volte a testare e mettere in funzione il Sistema Informativo Doganale (AIDA).

~~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 **le future piastre logistiche di Foligno e Terni** ~~la stazione di Guadagnolo-Tadino.~~

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 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 sullaAdriatica 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~~ **per procedere** 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. **E' in corso la verifica di ottemperanza rispetto all'attuale stato di attuazione dell'intervento.**

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 dal fatto di rispondere appieno ai requisiti previsti dalla legge 240/90 e dalla proposta di legge di riordino degli interporti attualmente in discussione alla Camera dei deputati anche per quanto riguarda le interconnessioni con piattaforme info-telematiche orientate alla gestione dei processi logistici.

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' però 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% dell'investimento. Conclusione dei lavori prevista a breve	89.508 mq	68
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 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

Comune di Pesaro	<i>"Piattaforma Logistica per il distretto del Pesarese"</i>	Costo totale € 1.687.942,54 Contributo richiesto € 1.350.354,03 Rinuncia al contributo nel 2011	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: 26,7 ettari 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



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 individui 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 esplicitarsi, 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 - Fermo	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 - Fermo	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 é 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 é 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, é 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 é 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 seconde 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 é 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 alla 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 é da imputare a carenze del decisore pubblico.

La seconda esperienza é 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 é l'unica premessa per l'attuazione di qualsiasi piano comune. Esemplare 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 interfiliera;
 - 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 (SIRAE) 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.

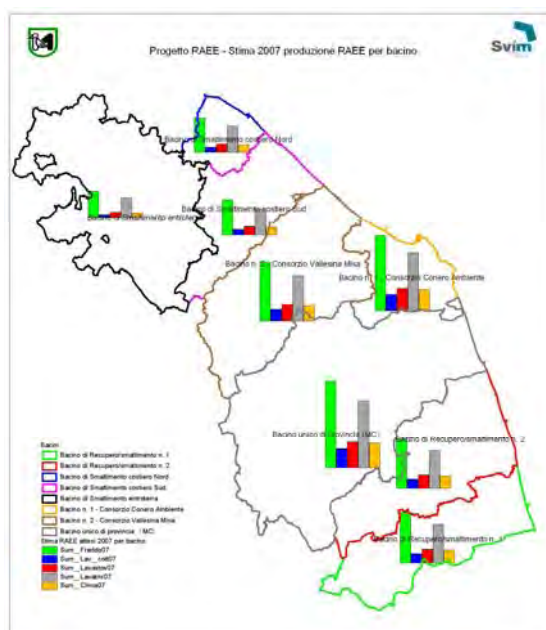
La seconda voce rilevante è quella della categoria "lavaggio", dove in particolare la categoria lavatrici prevale nettamente sulle lavastoviglie, che, ai fini dello stoccaggio, presenta esigenze analoghe, mentre per il recupero si configurano trattamenti diversi.

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.

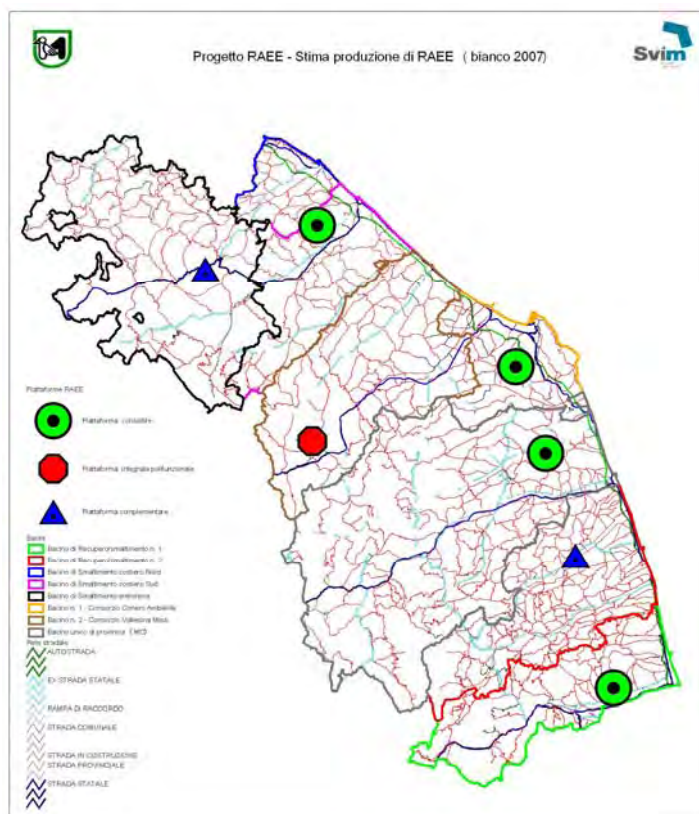
Nello specifico sono stati considerati i dati relativi al Bacino di Macerata che, costituendo i valori maggiori tra quelli degli altri territori regionali, rappresentano anche il dato massimo atteso.

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. É 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. É 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. É 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 (terminal 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:



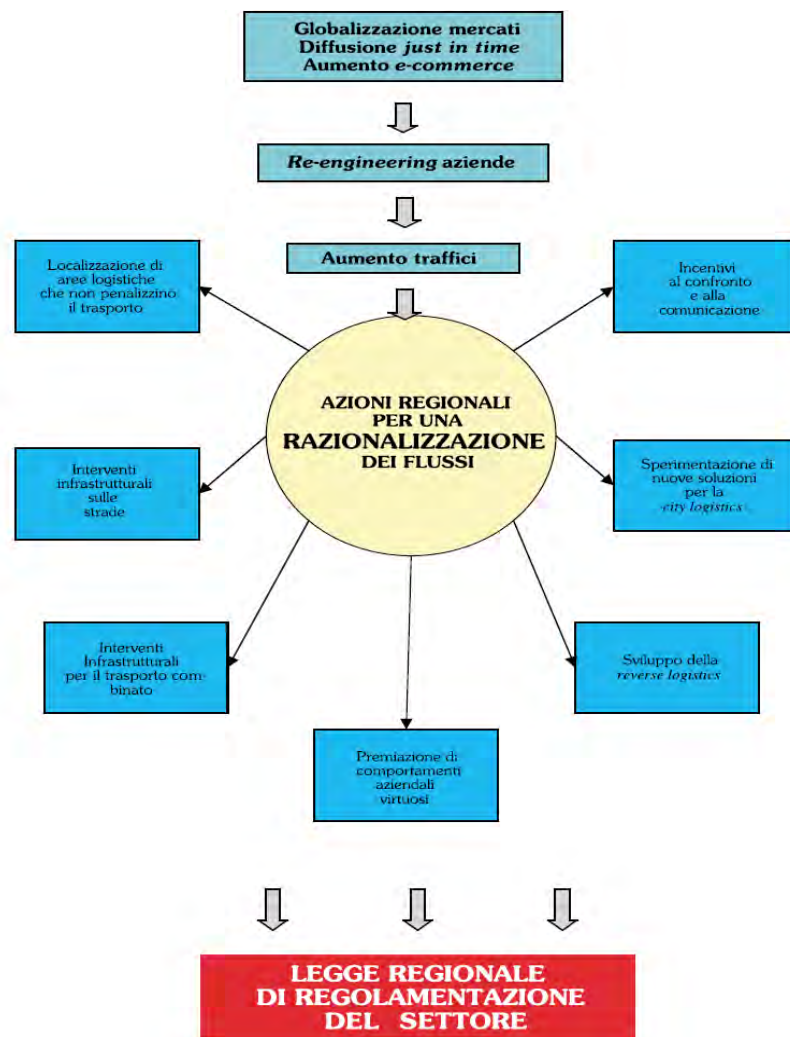
- prevedere incentivi ad enti ed aziende affinché assumano provvedimenti organizzativo-gestionali finalizzati al raggiungimento di obiettivi di qualità;
- individuare un mirato sistema premiante dei loro “ comportamenti virtuosi” , orientati cioè ad un risparmio della risorsa trasporto.

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 progetti 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."

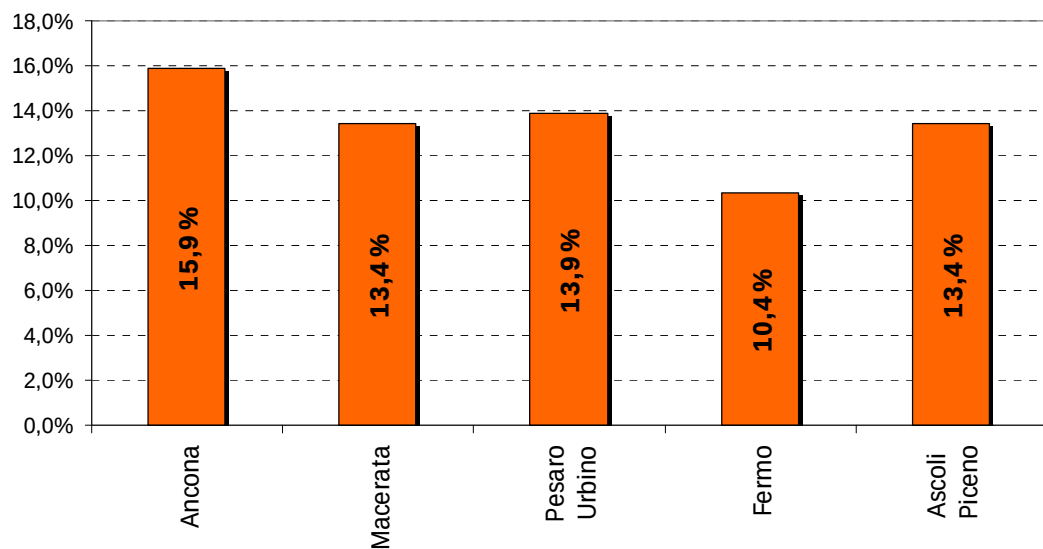
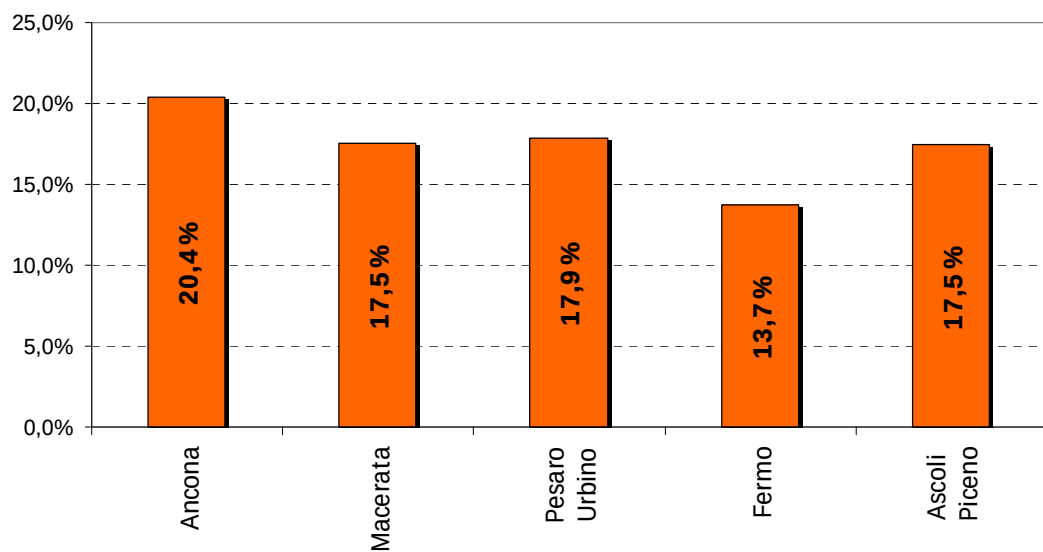
Il vero problema sono gli spostamenti urbani che di preferenza sono effettuati con mezzi propri. La proposta di Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale che la Giunta Regionale Marche ha presentato al Consiglio Regionale illustra le risultanze ottenute per lo sviluppo del trasporto pubblico, applicando 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
Montemonaco	F	5	15,5	0	12,9	2	13,4
Macerata Collevorio	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.

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



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 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

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.

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: 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	Morti	Feriti

⁴

Fonte: Servizio Ambiente e Paesaggio – Giunta Regionale delle Marche

	incidenti		
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 di 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 del ~~trasporto rapido di massa la 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
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 ~~la una~~ ~~dotazione finanziaria pari, per almeno un triennio, agli~~ ~~attuali trasferimenti statali~~ derivante 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 – Piano Regionale della sicurezza stradale

Il Piano regionale della sicurezza stradale si configura come uno dei piani attuativi del Piano Regionale delle Infrastrutture del Trasporto merci e della Logistica.

Esso costituisce lo strumento attraverso il quale la Regione intende **mettere a sistema tutte le azioni che formano la politica della sicurezza stradale** e che vedono impegnati gli Enti Locali e i soggetti che, a vario titolo, devono intervenire nell'ambito regionale. Un quadro sistematico delle azioni e una proiezione delle medesime sul medio-lungo periodo sono infatti requisiti indispensabili per garantire l'efficacia e l'efficienza, necessarie al conseguimento degli ambiziosi traguardi fissati dall'Unione Europea.

Il PRSS si dovrà articolare secondo:

- campi d'azione, i quali identificano i grandi temi di intervento all'interno della complessa problematica della sicurezza stradale;
- linee strategiche, con le quali si individuano i compiti e gli obiettivi specifici del piano;
- azioni, che riguardano le singole misure e gli interventi da mettere in atto per conseguire gli obiettivi del piano.

I campi di azione individuati riguardano le seguenti tematiche: infrastruttura, uomo, veicolo, gestione, governo e governance.

Art. 3 – Indirizzi per la gestione del centro di monitoraggio della sicurezza stradale

Nell'ambito delle attività promosse in materia è in fase di avvio il progetto di realizzazione del Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale che ha il compito di monitorare

l'incidentalità sul territorio e fornire informazioni per la valutazione in itinere del processo di pianificazione.

La struttura del centro, a livello costitutivo, sarà gerarchico reticolare in modo tale da relazionarsi a diversi livelli con gli Enti che operano sul territorio regionale provinciale e comunale. Degli organi opportunamente definiti a livello regionale e provinciale si occuperanno di coordinare la struttura e di gestire i flussi di informazioni che interessano la sicurezza stradale.

A livello funzionale invece la struttura sarà costituita da un'area tecnica atta all'attività di rilevazione ed acquisizione delle informazioni, da un'area gestionale atta all'organizzazione dei dati raccolti in un sistema informativo integrato, da un'area specialistica atta all'analisi alla verifica ed alla pianificazione delle azioni da adottare e da un'area di indirizzo atta alla promozione ed alla diffusione dei risultati delle metodologie adottate.

Il Centro si pone i seguenti obiettivi:

- monitorare l'andamento dell'incidentalità sul territorio;
- valutare tramite indicatori adeguati l'efficacia delle politiche e dei progetti messi in campo dalle Amministrazioni
- svolgere una funzione di supporto alle scelte di governo della sicurezza stradale, utilizzando il quadro conoscitivo per trarre indicazioni per il miglioramento dei Piani e programmi relativi alla sicurezza stradale;
- divulgare su un sito internet dedicato le conoscenze prodotte, che hanno carattere di interesse pubblico, secondo il principio dell'e-government.

Art. 4 – Linee guida per il Piano Regionale dell'Infomobilità (PRIM)

Il Piano regionale dell'infomobilità è lo strumento attraverso il quale la Regione Intende mettere a sistema tutte le azioni, tra quelle possibili nel vasto campo delle tecnologie degli Intelligent Transport System, che vedono impegnati gli Enti Locali e tutti i soggetti, a vario titolo, operanti su questo tema.

Nell'ambito di una mobilità equa e sostenibile, e dunque di aumento di efficienza e di sicurezza del trasporto privato, di quello delle merci, e del trasporto collettivo, il contributo determinante dell'infomobilità deve essere coltivato assumendo i seguenti obiettivi.

Di carattere generale:

- sviluppare l'interoperabilità, l'architettura e gli standards di sistema, l'innovazione e dunque il coordinamento dei soggetti e delle iniziative per lo sviluppo del comparto;
- sviluppare i sistemi ed i servizi come valore aggiunto all'offerta ed alla domanda di mobilità;
- promuovere la cultura e la diffusione dell'informazione come opportunità di conoscenza e di maggiore efficienza organizzativa.

Di carattere specifico :



- Obiettivi per la componente traffico stradale;
- Obiettivi per la componente trasporto merci e logistica;
- Obiettivi per la componente TPL.

Art 2 5 – 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 del servizio di trasporto rapido di massa ~~la metropolitana di superficie~~ per le zone 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 6 – 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 7 – 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: **il completamento delle opere a mare previste nel vigente piano regolatore portuale**, l'allaccio ferroviario e lo scalo Marotti **in fase di completamento** , 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.

Per tutto il “Sistema portuale Marchigiano” e il suo sviluppo si fa riferimento al Piano Regionale dei porti e per l'attuazione di tale piano valgono le norme tecniche approvate con DACR 149 del 02/02/2010.

Art.5 8 – 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. 9 – 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. 10 – 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 dalle 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. 11 – 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 12 – 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, p 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 13 – 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-Antronodoco, 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 14 – 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).

PORTO DI ANCONA



INDICE

1 IL CONTESTO ATTUALE DELLA PORTUALITÀ ADRIATICA	2
1.1 Il Quadro infrastrutturale delle regioni adriatiche	2
1.2 La Connessione delle regioni adriatiche ai corridoi europei.....	2
2 LE CARATTERISTICHE DELLO SCALO PORTUALE DI ANCONA	7
2.1 Caratteristiche tecnico-strutturali.....	7
2.2 Collegamenti infrastrutturali	16
2.3 Volumi di traffico e merceologie	18
2.4 Rotte e bacini di traffico.....	26
2.5 Specializzazione terminalistica	28
2.6 Condizioni ambientali e di contesto.....	28
2.7 Assetto istituzionale ed organizzativo	30
3 IL QUADRO ATTUALE DELLE COMPETITIVITÀ	31
3.1 La competitività in termini di mercato e rotte.....	31
3.2 La competitività nelle operazioni e nei servizi portuali	31
4 POTENZIALE SVILUPPO ED OPPORTUNITÀ PER I PORTI ADRIATICI	32
4.1 Le previsioni di traffico	32
4.2 Orizzonti e potenzialità del traffico marittimo nell'Adriatico	33
4.3 I piani di sviluppo	34
4.4 Gli investimenti e le opere programmate	35
4.5 Dragaggi e vasca di colmata.....	36
4.6 Il recupero del waterfront	38
5 AZIONI IN TEMA DI LOGISTICA.....	38
5.1 Lo sviluppo dell'intermodalità.....	39
5.2 Piattaforma logistica ex scalo Marotti.....	39
5.3 Il Programma "Autostrade del mare MARCO POLO II"	40
5.4 Strategie collaborative.....	42

1 Il Contesto Attuale della portualità adriatica

1.1 Il Quadro infrastrutturale delle regioni adriatiche

Attualmente le regioni adriatiche sono dotate di un potente sistema infrastrutturale nord-sud, che le connette longitudinalmente, costituito dalla Statale 16, dall'autostrada A14 e dalla ferrovia Adriatica.

Complessivamente tale fascio di infrastrutture costituisce un "Corridoio", denominato Corridoio Adriatico, al cui completamento autostradale, nel tratto litoraneo Ravenna-Venezia, sono legate le opportunità di connessione veloce via terra tra i vari porti (trasporto su gomma). Più complessa appare la rete ferroviaria, che potrà trovare un miglioramento anche per il trasporto merci dalla realizzazione dei tratti previsti in AV, che libereranno molte potenzialità di tracce sulle linee ordinarie. Purtroppo l'Alta velocità non riguarda la linea adriatica e quindi i miglioramenti saranno solo indiretti.

Le relazioni del Corridoio adriatico verso il nord e l'est Europa si sviluppano attraverso il Tarvisio verso Austria ed Ungheria, e attraverso il Brennero verso Austria e Germania. Possono contare su una rete consolidata di interporti nelle regioni settentrionali adriatiche (a Udine, Trieste, Padova, Verona, Bologna), mentre in quelle centrali è in fase di ~~avvio~~ **completamento** l'interporto di Jesi e di costruzione quello di Val Pescara.

Il Corridoio 5 est-ovest da Barcellona a Kiev intercetta il Corridoio Adriatico in corrispondenza dei nodi portuali di Venezia e Trieste, garantendo le relazioni con l'area padana. Migliorata nei tratti autostradali e potenziata attraverso la linea ferroviaria AV/AC, questa direttrice potrà svolgere un ruolo fondamentale di distribuzione trasversale dei traffici per il nord Italia **e per il centro Europa**.

I porti adriatici sono poi connessi trasversalmente da alcune bretelle come la Ancona-Roma, ferrovia in corso di raddoppio; la Ravenna-A14 autostradale, ma sono anche utilizzabili le due tratte autostradali A24 Teramo-Roma e A25 Pescara-Roma.

Più difficili sono i collegamenti trasversali al sud, sia autostradali che ferroviari, che sostanzialmente sono indirizzati su Napoli.

1.2 La Connessione delle regioni adriatiche ai corridoi europei

1.2.1 Il Corridoio 5 - Progetto Prioritario 6

L'idea dei "corridoi di trasporto transeuropei" è nata con la caduta del muro di Berlino per facilitare gli scambi "multimodali" (di merci, persone, di petrolio e altri approvvigionamenti energetici, e infine di sistemi di telecomunicazione) tra l'Europa e gli stati balcanici. Si tratta di complesse reti infrastrutturali che rivestono un'importanza strategica per il nostro Paese, sia sotto il profilo geopolitico che geoeconomico.



Il Corridoio 5 è l'asse che collega Venezia-Trieste/Koper con Lubiana-Maribor-Budapest-Uzgorod-Lviv (Kiev), con diramazioni verso Rijeka, Bratislava e Ploce. Sviluppa una lunghezza di circa 3000 km per le ferrovie e 2850 km per le strade.

Nel gennaio del 2004 è stato istituito il Segretariato permanente a Trieste, con il compito di fornire assistenza agli Stati coinvolti nello sviluppo di progetti di infrastrutture lungo il corridoio, inoltre è stata istituita la figura del Coordinatore europeo, al fine di assicurare un efficace coordinamento tra gli Stati e i promotori dei progetti.

Forte impulso alla realizzazione del Corridoio è derivato dalla decisione del Parlamento europeo di approvare, tra i 30 progetti di interesse prioritario (TEN-T) che ridefiniscono le reti di trasporto transeuropee, l'asse ferroviario Lione-Trieste-Lubiana-Budapest (Progetto Prioritario 6), compreso all'interno del Corridoio.

Il tracciato della nuova linea ferroviaria prevede un percorso che da Trieste va a Divaca, per proseguire con alternanza di gallerie, rilevati e viadotti fino a Lubiana. È prevista anche una bretella per Koper.

All'inizio del 2006 è stato approvato il finanziamento dello studio di fattibilità da completare nel 2008.

Nel febbraio 2006 è stata siglata un'intesa per la realizzazione di una commissione mista italiana/slovena con il compito di seguire la progettazione e stendere il trattato internazionale che permetterà la realizzazione dell'opera ferroviaria.

Per rendere più competitivo il Paese, nell'ambito dell'attuale processo europeo di revisione della rete di trasporto TEN-T, alcune regioni italiane stanno chiedendo l'estensione dei progetti già individuati nel 2004. In particolare Friuli Venezia Giulia, Veneto ed Emilia Romagna chiedono l'estensione del progetto prioritario numero 23 – denominato BAC, Baltic-Adriatic Corridor – da Gdansk/Gdynia via Vienna fino al Nord Italia a Ravenna/Bologna e la Regione Marche ritiene indispensabile anche l'inserimento della tratta Bologna-Ancona.

In Italia, sul fronte stradale sono in corso una serie di opere, alcune delle quali sono state di recente completate, in Italia che hanno un impatto diretto sul Corridoio: il passante di Mestre, i cui lavori sono previsti per la fine del 2008 – aperto al traffico dal febbraio 2009, ma svilupperanno al successivo anno; la pedemontana veneta-collegamento A4-A27, previsto per il 2011; la terza corsia sull'autostrada Venezia-Udine; il raccordo autostradale del porto di Trieste con l'A4, previsto per il operativo dal 2009.

1.2.2 Il Corridoio 8

Il Corridoio 8 si sviluppa sulla direttrice Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Varna e prevede l'interconnessione marittima verso i porti di Bari e Brindisi. Sono previste diverse bretelle di



collegamento con Grecia, Albania e Bulgaria; il Corridoio 8 intercetta il Corridoio 4, il cui terminale è Istanbul: si tratta quindi di un asse strategico tra il Mare Adriatico e il Mar Nero.

Sotto il profilo infrastrutturale è costituito da un sistema di trasporto multimodale, che comprende porti, aeroporti, interporti, 960 km di strade e 1270 km di ferrovie.

Il Corridoio non dispone però di un proprio budget finanziario e pertanto per il finanziamento dei relativi progetti è necessario ricorrere a strumenti finanziari di diversa provenienza (PHARE, TACIS, ISPA per i paesi in pre-adesione). Nel 2002 è stato dato il via all'istituzione dello Steering Committee (SC), con la firma del Memorandum of Understanding tra Italia, Albania, FYR, Macedonia, Bulgaria, Grecia e Turchia ed è stato deciso la collocazione del segretariato permanente a Bari.

Tra le principali funzioni svolte dal Segretariato il supporto allo SC e agli Stati membri nello sviluppo dei progetti di infrastrutture lungo il Corridoio, con la definizione del relativo monitoraggio finanziario.

Nel 2006 è stato presentato il primo studio sul settore ferroviario realizzato da Rete Ferroviaria Italiana.

Tale studio individua il tracciato ferroviario e le principali necessità sia di ammodernamento del tracciato principale sia di nuove linee ferroviarie per i rami secondari.

Sul fronte italiano RFI ha in programma alcuni interventi su Bari e Brindisi, e il completamento degli ultimi tratti a semplice binario sulla direttrice adriatica. L'Anas dovrebbe fornire supporto tecnico nella redazione di uno studio di prefattibilità sugli interventi lungo l'asse stradale necessari a rendere operativo il percorso.

Il Corridoio **paneuropeo 8**, apre di fatto una nuova via fondamentale per Macedonia e Albania, ma è altrettanto importante per le regioni italiane dell'Adriatico centro-meridionale, in quanto potrà consentire di estendere progressivamente verso oriente e le forme di collaborazione industriale e commerciale che sono già significative tra le due sponde adriatiche.

1.2.3 Il Corridoio Bar-Belgrado-Timisoara

Vi è poi un terzo corridoio :Bar-Belgrado-Timisoara. Lo studio di fattibilità sull'accesso logistico al Corridoio Bar-Belgrado è stato promosso dall'agenzia nazionale della logistica con la missione di facilitare la proiezione logistica nazionale sull'area serba.

L'analisi è concentrata sulle potenzialità economiche ed infrastrutturali di tale Corridoio, quale strumento di collegamento tra i mercati del centro Italia e nei paesi balcanici.

Dal punto di vista dei collegamenti infrastrutturali il sud e parte del centro Italia accedono all'area balcanica prevalentemente attraverso la via marittima e poi su gomma con destinazioni principali in Croazia e Albania, ma anche Bulgaria e Romania.

Tra i porti che presentano le maggiori potenzialità per garantire l'accesso al cuore dei Balcani va



sicuramente annoverato il porto di Bar. La congiunzione ferroviaria tra l'Adriatico e i Balcani da Bar è infatti la più breve: si tratta di soli 467 km con una ferrovia a binario unico elettrificata.

Per rendere facilmente utilizzabile il collegamento Bar-Belgrado per i commerci tra l'Adriatico, il Montenegro, la Serbia e oltre, occorre lavorare molto sulle attrezzature del porto, sul potenziamento delle connessioni con il retroterra, con parziale rifacimento della tratta ferroviaria e anche di quella stradale.

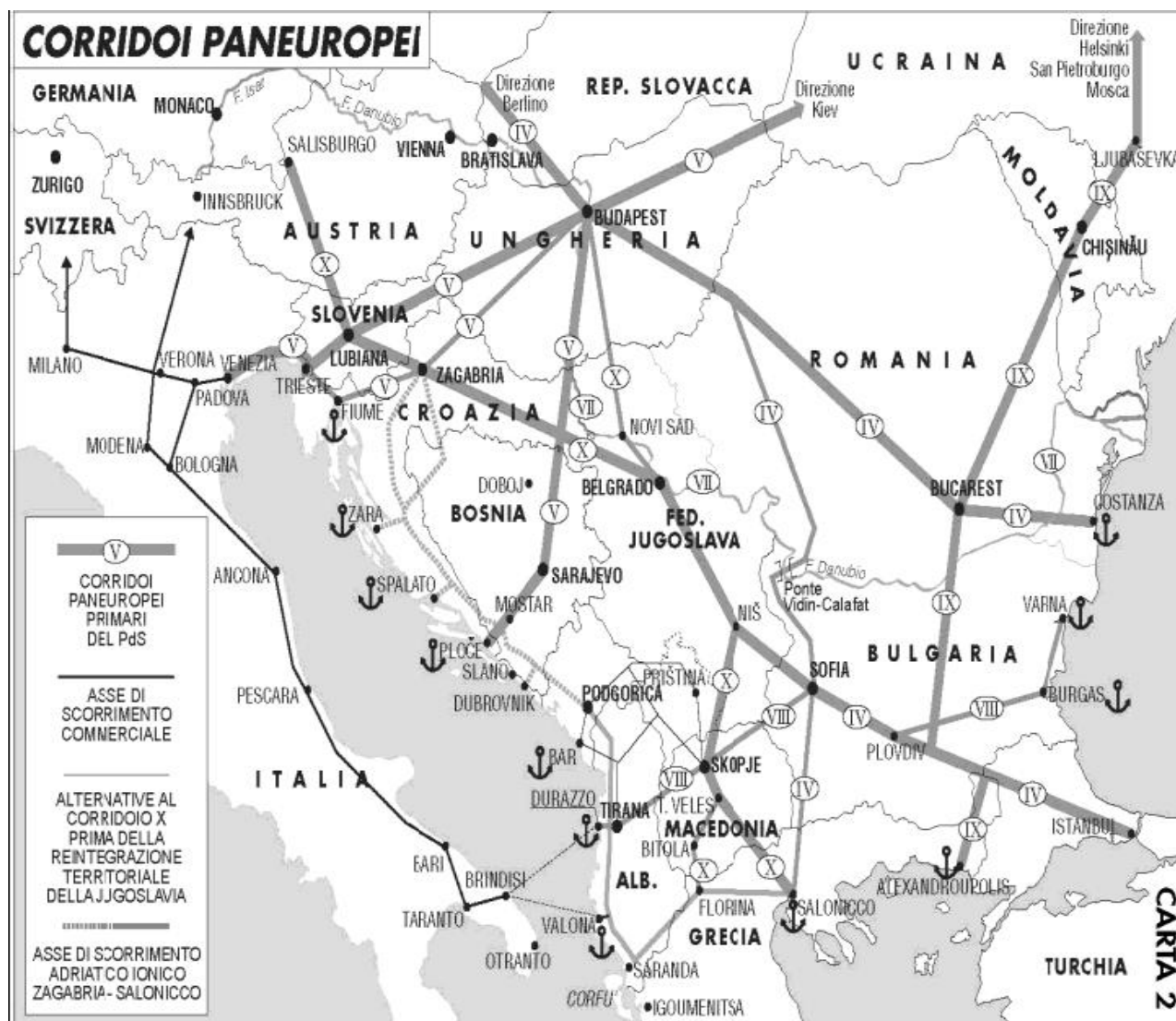
Sul fronte italiano il progetto individua il porto di Ancona quale accesso privilegiato al Corridoio, rispetto agli altri porti adriatici, e vengono indicate le condizioni di sostenibilità di una linea marittima Ancona-Bar.

I principali limiti del Corridoio Bar-Belgrado riguardano l'entità degli interventi necessari all'ammodernamento delle vie di comunicazione: per la tratta ferroviaria in particolare lo studio ha delineato diverse problematiche, tra le quali la necessità di ammodernare la tratta che raggiunge la Romania via Subotica, la criticità del nodo di Belgrado ovvero il ponte sul Danubio, la necessità di potenziare il tratto ferroviario tra Belgrado e la Romania. Inoltre numerose gallerie tra Bar e Belgrado necessitano di adeguamenti per il passaggio di container high cube e camion carichi su carri ferroviari.

Il Corridoio può presentarsi in sostanziale concorrenza con il Corridoio 8 o con il ramo di collegamento del Corridoio 5 e non gode ancora della legittimità internazionale, che servirebbe per convogliare risorse finanziarie sul progetto.



Fig. 1 – I corridoi paneuropei



1.2.4 Progetto prioritario 21 - Autostrade del mare

L'Adriatico, nell'ambito dei progetti delle reti TEN-T è interessato anche dal progetto prioritario 21, cosiddetto "Autostrade del Mare" che geograficamente coinvolge il Mar Baltico, l'Europa occidentale, il Mediterraneo occidentale (Europa Sud Ovest) e il Mediterraneo Orientale (Europa Sud Est).

Le linee di sviluppo sono:

- concentrazione di gran parte del trasporto merci su alcuni itinerari marittimi in partenza da un numero limitato di porti (per accrescere la redditività delle linee);
- semplificazione dei controlli doganali;
- messa a punto di un sistema elettronico di dichiarazione per le autorità portuali;



- installazioni portuali riservate di preferenza a questa attività (terminali ro-ro, apparecchiature logistiche, aree di stazionamento, installazioni per camionisti) e un accesso diretto ai porti;
- navigabilità garantita tutto l'anno.

Le "autostrade del mare" identificano il trasporto effettuato su percorsi, in parte "tracciati" (tratte terrestri) ed in parte "non tracciati" (tratte marittime), in una logica di trasporto in grado di offrire una maggiore competitività rispetto alla sola modalità terrestre.

Il programma europeo "Autostrade del Mare" (Motorways of the Sea) ha come obiettivi la tutela dell'ambiente e il decongestionamento delle strade, in un'ottica di sviluppo ecosostenibile.

La Commissione europea ha individuato progetti da finanziare, per circa 170 milioni di euro, nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T); si tratta di progetti volti a realizzare e rinnovare importanti opere infrastrutturali nel settore dei trasporti in tutta l'Unione europea. Lo stanziamento, previsto dal programma annuale e da quello pluriennale della TEN-T (pubblicati il 19 maggio 2010), aiuterà gli Stati membri a realizzare i collegamenti mancanti nel settore dei trasporti, ad eliminare le strozzature e ad aumentare la sicurezza dei trasporti, rendendoli più sostenibili, promuovendo l'interconnessione dei diversi modi di trasporto, accelerando e agevolando l'attuazione di progetti e favorendo la collaborazione tra settore pubblico e privato.

2 Le caratteristiche dello scalo portuale di Ancona

2.1 Caratteristiche tecnico-strutturali

Il porto di Ancona è classificato nella 2° categoria, 1° classe dei porti marittimi nazionali, ai sensi degli artt.3 e 10 del TU 16.07.1884, n° ~~2518~~ 1518.

E' inserito tra i ~~18~~ 23 scali di interesse nazionale e per la sua posizione strategica nel Corridoio Adriatico rappresenta il nodo di collegamento tra il Nord Europa ed il Sud Est del Mediterraneo, con una attività di movimentazione delle merci che lo colloca al secondo posto dopo Ravenna tra i porti commerciali del Medio Adriatico.

L'area portuale (intesa come area di competenza dell'Autorità Portuale, quindi comprendente le banchine, i piazzali e i lotti, o parti di essi, tra il perimetro del demanio marittimo ed il mare) si estende su circa 70 ettari. All'interno di questa area sono attualmente localizzate tutte le funzioni portuali, amministrative, logistiche, in dogana ed extradoganali, di carico e scarico delle navi, stoccaggio delle merci e parcheggio dei tir e delle autovetture.

Il porto dorico è caratterizzato da uno specchio acqueo di circa 700.000 mq, nel quale si affacciano ~~25~~ 26 accosti per un totale di ~~5.400~~ 4.335 m lineari di banchine, pescaggio di 12,5 m, ~~370.000~~ 226.000 m² di aree attrezzate, circa 5.500 navi in transito annualmente.

Inoltre nell'area circostante il porto esiste una zona industriale produttiva parzialmente legata alle



attività portuali, con 816.000 m² di superficie territoriale, con 544.000 m² di superficie fondiaria, 5000 m² di parcheggi e strade, 3000 m² di attrezzature collettive.

Vi è poi nell'ambito portuale, nello specchio d'acqua distante circa 8 km dal porto di Ancona, la raffineria Api di Falconara Marittima con struttura composta di pontile e piattaforma, che opera la produzione, l'import e l'export di prodotti petroliferi.

Altre funzioni presenti nel porto dorico si riferiscono ai servizi per i diportisti e quelli legati al trasporto passeggeri e all'accoglienza turistica. Sono attive inoltre le imprese di una flotta peschereccia, con circa ~~200~~ 210 imbarcazioni che rendono il porto di Ancona il primo porto peschereccio dell'Adriatico, le imprese di servizio alla pesca (officine di riparazione, produzione del ghiaccio, forniture di attrezzature di bordo), quelle di lavorazione e commercializzazione dei prodotti ittici (il mercato ittico è fra i più moderni d'Europa), che impiegano complessivamente circa 800 unità fra marinai e indotto.

E' presente la cantieristica navale con la Fincantieri (uno dei maggiori gruppi cantieristici del mondo), con CRN, ISA ~~e cantieri Morini~~ nell'ambito dei cosiddetti cantieri minori per la produzione di barche da diporto fino a 90 m di lunghezza, che si distinguono per la produzione degli yacht di lusso. Accanto ai cantieri sorge il Marina Dorica, capace di ospitare 1.200 imbarcazioni fino a 20 metri ed offre servizi di assistenza tecnica e ristorazione. Per unire le sinergie di cantieri e diporto, nel porto di Ancona sorge il Distretto del Mare, un polo di eccellenza per la ricettività e l'offerta di servizi di supporto per mega yachts.

Nello scalo dorico sono attive complessivamente 9 linee traghetto passeggeri e all'interno del porto operano ~~8~~ 20 soggetti tra agenzie marittime e spedizionieri e ~~15~~ 16 imprese portuali.

Fig 2 - Collegamenti passeggeri nel porto di Ancona al 1.1.2006



Tab. 1 – Collegamenti Ro-Ro/Pax

N°	LINEA	N° navi Ro.Ro Pax	Agenzia	Compagnia
GRECIA				
Linea 1	Ancona - Igoumenitsa - Patrasso	2	Morandi	Superfast
Linea 2	Ancona - Igoumenitsa - Patrasso	2	Frittelli	Minoan- Lines
Linea 3	Ancona - Igoumenitsa - Patrasso	2	Archibugi	Anek-Lines
Solo Ro.Ro	Ancona - Pireo - Corinto	2	Frittelli - Morandi	Halkidiki Ship Leisure Sam
CROAZIA				
Linea 1	Ancona - Spalato	2	Amatori	Jadrolinea
Linea 2	Ancona - Spalato	1	Mauro	Sem-Maritime
Linea 3	Ancona - Durazzo - Spalato	1	Frittelli	Adria-Ferries
Stagionale	Ancona - Spalato	1	Adriatic Shipping	Snav
TURCHIA				
Linea 1- Stagionale	Ancona - Cesme	1	Amatori	Marmara-Lines
MONTENEGRO				
Stagionale	Ancona - Bar	1	Archibugi	Montenegro Lines
CROCIERE				
Stagionale	Ancona-Mare Egeo	1	Frittelli	Costa crociere
Stagionale dal 2007	Ancona-Mare Egeo	1	Adriatic Shipping company	MSC

Tab. 2 – Traghettili e compagnie (al 2010)

Paese di destinazione	Porto	Frequenza	Tempi	Compagnia
Albania	Durazzo	Quadrissettimanale	18 ore	Adriatica Navigazione
Croazia	Spalato	Bissettimanale	8 ore	Adriatica Navigazione
Croazia	Spalato	Trisettimanale	9 ore	Jadrolinija
Croazia	Zara	6 volte a settimana	6 ore	Jadrolinija
Grecia	Igoumenitsa	Giornaliera	15 ore	Superfast Ferries
Grecia	Igoumenitsa	Giornaliera	15 ore	Anek Lines
Grecia	Patrasso	Giornaliera	19 ore	Superfast Ferries
Grecia	Patrasso	Giornaliera	21 ore	Superfast Ferries
Grecia	Patrasso	Giornaliera	21 ore	Anek Lines
Montenegro	Bar	Settimanale	16 ore	Adriatica Navigazione
Turchia	Cesme	Settimanale	2/3 giorni	Marmara Lines



Fig. 3 - Gli usi attuali del suolo

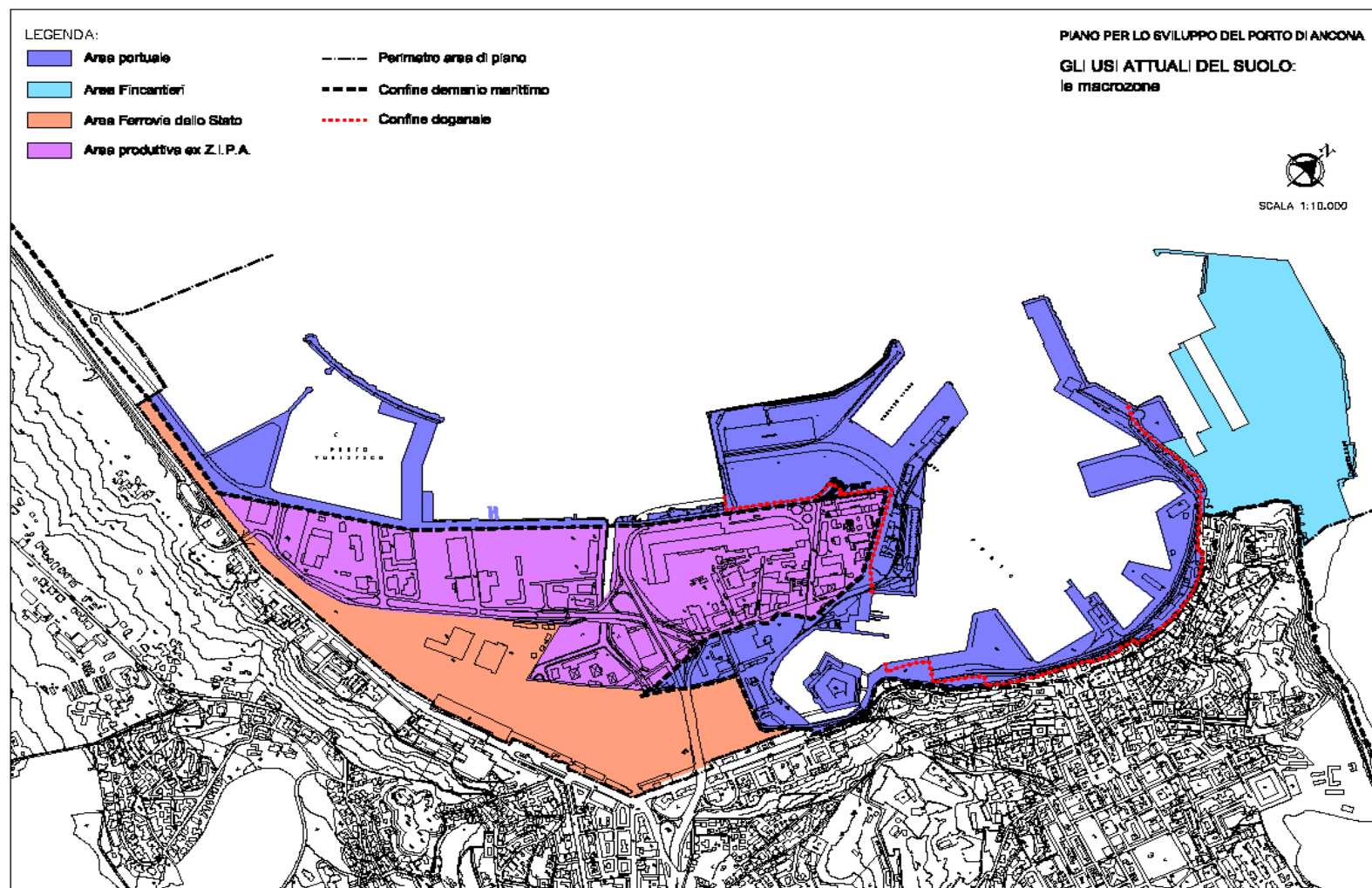


Fig 4 – Moli e banchine



	Denominazione	Lunghezza (m)	Fondale (m)		Denominazione	Lunghezza (m)	Fondale (m)
1	MOLO CLEMENTINO	290	11.00	14	CALATA REPUBBLICA	185	"
2	MOLO L. RIZZO	190	"	15	MOLO XXIX SETTEMBRE	220(210)	"
3		120	"	16		150	8.00
4		200	"	17	CALATA DA CHIO	235	"
5	DARSENA S. PRIMIANO	100	"	18	MOLO SUD	130(40)	"
6		100(90)	"	19		140(80)	12.50
7	CALATA GUASCO	200(170)	"	20		150(170)	"
8	MOLO WOJTYLA	130	"	21		150(170)	"
9		130	"	22		200	"
10	CALATA N. SAURO	135	"	23	NUOVA DARSENA	270	11.00
11	MOLO S. MARIA	150	"	24		150	"
12		80	"	25		260	"
13		160	"	26	BANCHINA MARCHE	360	14.00

Tab . 3 - Moli e banchine



Le banchine sono tra loro collegate dai binari ferroviari e sono dotate dei seguenti mezzi:

- Banchina 1: ~~2 gru fisse da 8/16 tonn~~, 2 gru fisse da 10/20 tonn;
- Banchina 2: ~~2 ponti scaricatori da 8 tonn~~, 1 ponte scaricatore da 12 tonn;
- Banchine ~~3 2-4: 3 1~~ gru semoventi e ~~elettriche~~ da 6/10/20 tonn, ~~2 1~~ gru semoventi e idrauliche ~~a da 6/10/20 tonn~~ 100 tonn ;
- Banchina 15: 2 gru fisse da 10/20 tonn;
- Banchine 19/20/21/22: 10 aspiratori pneumatici per cereali
- Banchina 23: 2 portainer da 42 tonn
- Banchina 25: 3 gru fisse da 20/35 tonn, nastri trasportatori per carbone.
- ~~— Banchine 23/24/25: 2 gru semoventi idrauliche da 40 tonn~~

Volendo fornire un dettaglio maggiore circa la composizione dell'area portuale, va specificato che in essa si possono distinguere le seguenti zone:

- *Il porto storico* che va dal molo nord fino a Porta Pia, vicino al Mandracchio e misura circa 22 ettari. Tolte le superfici non inerenti alle strette attività portuali (marina militare ed edifici dei corpi militari, scalo di alaggio Fincantieri, beni culturali, e scalo ferroviario), rimangono circa 16 ettari per la gestione delle attività del porto.

Le destinazioni d'uso che si annoverano nel porto storico sono: marina militare e scogliera sopraflutto (2,7 ha); stazione sanitaria e vigili del fuoco (0,3 ha); banchina del molo nord e molo Rizzo; sul retro di quest'ultima comincia il muro di cinta storico del porto con l'arco di Traiano e le porte medievali e barocche (0,5 ha); dopo il molo Rizzo si trova l'area di allestimento delle navi della Fincantieri (0,8 ha); sul versante retrostante, verso la città, si trova un'area archeologica di un certo interesse, valorizzata dalla presenza della "casa del capitano" di epoca medievale (0,15 ha); subito oltre si trovano gli edifici dei corpi militari presenti nel porto (0,5 ha); ~~un po' prima del varco doganale urbano si trova la banchina centrale con la stazione marittima, appena ristrutturata~~ la biglietteria è stata collocata dietro la fiera nella nuova sede di recente costruzione; infine il molo trapezoidale con alle spalle una ampia area ferroviaria, ~~scale di composizione dei treni e stazione ferroviaria marittima~~ una stazione ferroviaria marittima e un terminal crociere (1,5 ha).



- *Il Mandracchio.* E' la parte più complessa dell'area portuale. Si tratta, in sostanza, delle aree che circondano la Mole Vanvitelliana, da Porta Pia fino ai granai sul molo sud. Nonostante la sua ragguardevole estensione (13,4 ha), questa parte contribuisce poco alle funzioni del porto, se non per le attività di pesca e per una parte della diportistica che trovano qui la loro collocazione. In quest'area devono convivere almeno quattro funzioni: quella culturale e di tempo libero alla quale è votata la Mole (2,27 ha); quella delle attività diportistica con i relativi servizi; quella della pesca e il mercato ittico (0,82 ha); nonché quella della fiera di Ancona **la cui concessione è scaduta e che verrà adibita ad attività portuali** (3,7 ha). Inoltre, una parte cospicua delle aree libere è impegnata da infrastrutture per la mobilità (1,5 ha). Se a quest'area si sottrae anche la parte a nord che attualmente non risulta ospitare nessuna funzione (2 ha) e la porzione che sconfina nelle aree della Z.I.P.A. (0,3 ha), le aree utili per l'organizzazione delle attività di pesca e di diportistica non superano tre ettari.
- *Il porto nuovo.* Comprende la piattaforma del molo sud, dai granai fino al deposito carbone dell'Enel. Nel suo insieme, l'area misura quasi 25 ettari. Una parte cospicua, circa 4 ettari, è impegnata nello stoccaggio di cereali in appositi silos o altrimenti edificata. Si tratta di tutto il lato della piattaforma prospiciente il porto storico. Oltre due ettari dei suddetti quattro sono dati in concessione a ditte operanti nel settore. Sul lato nord-occidentale del grande piazzale, oltre la nuova darsena, insiste, su un'area di 1,7 ha, in concessione fino al 2020, il deposito carbone dell'Enel. Dei 25 ettari, poco meno di 20 sono quindi attualmente a libera disposizione dell'autorità portuale. **Recentemente è stata ultimata la Banchina Marche di circa 360 metri di lunghezza con relativo piazzale retrostante che si sviluppa su circa 4,5 ha.**
- *La cantieristica minore, i cantieri della nautica di lusso e il nuovo porto turistico.* A nord-ovest della Z.I.P.A. ~~è in fase di ultimazione~~ **è stato completato** il primo bacino del nuovo porto turistico. E' formato da una darsena di circa 13 ettari con un'unica imboccatura verso ovest. Lo specchio d'acqua potrà ospitare fino a 1.000 imbarcazioni, mentre sui circa 9 ettari di aree a terra trovano spazio i servizi e un posto macchina per ogni imbarcazione. La scogliera e l'imboccatura misurano 1,2 ha. Il fronte sul mare della Z.I.P.A. è in parte attrezzato per gli scali di alaggio della cantieristica navale "minore", **che si distingue per la produzione degli yacht di lusso** (circa 2 ha), mentre in parte (1 ha) è una semplice scogliera.

Strettamente connesse all'area portuale descritta sono le aree cosiddette "Fincantieri", "Z.I.P.A. – Zona Industriale Portuale" e "Ferrovie dello Stato".

L'area *Fincantieri*, nella quale si svolge l'attività cantieristica, occupa il settore nord dell'area portuale (promontorio del Monte Conero); tale area che misura circa 36 ettari, è stata guadagnata al mare tramite riempimenti di terra, a più riprese, dagli anni Venti in poi; è stata data in concessione alla Fincantieri fino al 2022 ed è servita da linea ferroviaria a raso lungo il porto storico. L'impianto è in grado di costruire navi fino a 150.000 DWT. Nonostante l'ampiezza



dell'area, non tutte le funzioni del cantiere possono svolgersi al suo interno; recentemente è stata ultimata la nuova banchina di circa 270 mt, a servizio di questa attività. Ad oggi la "Fincantieri", vista la scarsità delle commesse, sta vivendo un particolare momento di crisi, ma Autorità Portuale e Regione stanno mettendo in campo tutte le iniziative possibili per individuare soluzioni economicamente e commercialmente sostenibili. ~~E' ancora in fase di allestimento lo scalo di alleggio, il che impone tuttora l'occupazione di una banchina nel porto storico.~~

L'area Z.I.P.A. zona industriale portuale di Ancona. Occupa il cuore dell'enorme piattaforma nata nel secondo dopoguerra dal riempimento del mare a ovest del centro di Ancona. Verso la città è delimitata dallo scalo ferroviario, mentre su tutti gli altri lati confina con il demanio marittimo. Nel suo insieme, l'area misura circa 60 ettari. Di forma stretta e lunga, la zona produttiva è collegata con la strada litoranea tramite una viabilità principale che corre lungo il lato interno, sulla quale si attesta un sistema distributivo a pettine. La zona viene attraversata dal fosso Conocchio.

In questo punto si immette una seconda viabilità, perpendicolare alla prima, raccordata tramite un by-pass con la strada litoranea SS16, a sua volta raccordata con la bretella autostradale di collegamento alla A14. Il riempimento di uno specchio di mare di circa 60 ettari, che dette origine alla Z.I.P.A., si rese necessario negli anni Cinquanta per ingrandire lo scalo ferroviario e dare spazio alle industrie legate alle attività portuali. L'obiettivo del Consorzio ZIPA, formato dalla Provincia di Ancona, dai Comuni di Ancona e Falconara, era infatti di promuovere quelle industrie, il cui sviluppo fosse legato strettamente al mare; si insediarono quindi impianti produttivi che dal diretto contatto con il porto traevano la loro ragion d'essere, impianti di riparazione e costruzione di natanti. Successivamente le aree sono state cedute in proprietà ai consorziati e si è persa l'idea originaria di zona produttiva specializzata a uso esclusivo di attività imprenditoriali con un forte legame col mare, configurando, invece, una zona produttiva tradizionale. Recentemente l'Autorità Portuale di Ancona ha acquisito l'area Tubimar sulla quale ha eseguito un intervento di riqualificazione degli stabilimenti industriali con bonifica da amianto e successiva installazione di un impianto fotovoltaico della potenza di 3.200 Kwatt che permette di evitare l'emissione in atmosfera, ogni anno, di oltre 620 tonnellate di CO₂. ~~In buona sostanza è ipotizzabile che circa la metà (30,7 ettari) delle superfici sia impegnata da attività e usi urbanisticamente compatibili e necessari (attività industriali paraportuali, servizi portuali, servizi pubblici, servizi tecnologici, viabilità), mentre l'altra metà (32,9 ha) sia attualmente occupata da attività ricollocabili all'interno del tessuto produttivo di Ancona.~~

Tab. 4 - Usi del suolo nell'area portuale

	Superficie (ha)	%
PORTO STORICO	22,2	100
Banchine	15,2	68
Edifici per la gestione del porto	0,8	4
Marina militare e dogana	1,7	8
<i>Superficie funzioni portuali</i>	<i>17,7</i>	<i>80</i>
Scalo e stazione ferroviari	1,5	7
Edifici dei corpi militari	0,5	2
Scalo alaggio Fincantieri	0,8	4
Beni culturali storici	0,7	3
Scogliera	1	5
<i>Superficie funz. extraportuali</i>	<i>4,5</i>	<i>20</i>
MANDRACCHIO	13,4	100
Banchine	2,8	21
Mercato ittico	0,8	6
<i>Superficie funzioni portuali</i>	<i>3,6</i>	<i>27</i>
Mole Vanvitelliana	2,3	17
Fiera di Ancona	3,7	28
Infrastrutture per la mobilità	1,5	11
Aree dimesse/altrimenti utilizzate	2,3	17
<i>Superficie funz. extraportuali</i>	<i>9,8</i>	<i>73</i>
PORTO NUOVO	24,8	100
Banchine	19,1	77
Aree in concessione per granai	2	8
Aree in concessione per carbone	1,7	7
<i>Superficie funzioni portuali</i>	<i>22,8</i>	<i>92</i>
<i>Aree altrimenti occupate</i>	<i>2</i>	<i>8</i>
<i>Superficie funz. extraportuali</i>	<i>2</i>	<i>8</i>
CANT. MINORE / PORTO TURISTICO	13,5	100
Nuovo porto turistico	9,2	68
Scali di alaggio	2	15
<i>Superficie funzioni portuali</i>	<i>11,2</i>	<i>83</i>
scogliera	2,3	17
<i>Superficie funz. extraportuali</i>	<i>2,3</i>	<i>17</i>

Tab. 5 Gli usi del suolo nell'area ZIPA

	<i>Superficie (ha)</i>	<i>%</i>
Attività industriali e artigianali paraportuali	15,5	24,4
Attività industriali e artigianali non connesse al porto	20	31,4
Logistica	2,7	4,2
Aree o manufatti per il deposito merci	5,5	8,6
Attività commerciali al grosso o al dettaglio	2	3,1
Servizi portuali o da diporto	0,9	1,4
Servizi pubblici comunali	0,5	0,8
Servizi tecnologici	3,4	5,3
Viabilità	10,4	16,4
Aree dismesse	0,9	1,4
Altro	1,8	2,8
<i>Totale</i>	<i>63,6</i>	<i>100</i>

A ovest del fosso Conocchio si trovano i cantieri navali "minori", rinominata "cantieristica di lusso". Essi occupano una cospicua parte della Z.I.P.A. (circa 10 ha). Per queste attività il contatto diretto con il mare è essenziale. La scogliera, dal fosso Conocchio fino alle banchine del nuovo porto turistico, è infatti attrezzata con scali per l'alaggio e il varo delle imbarcazioni. La zona retrostante il porto turistico, invece, è caratterizzata da un mix di funzioni, sia produttive a servizio della cantieristica navale che commerciali e logistiche.

L'area Ferrovie dello Stato. Si tratta di un'area molto vasta, considerando le funzioni della stazione di Ancona, che si incunea tra la terraferma e la Z.I.P.A. La stazione passeggeri, lo scalo e tutti i servizi ferroviari occupano circa 38,5 ettari. La contiguità tra scalo ferroviario e porto costituisce la premessa per la creazione di un sistema intermodale di trasporto mare-terra che rappresenta un fattore di particolare attrazione del traffico marittimo, senza ricadute negative di carattere ambientale nella città (ex Scalo Marotti).

2.2 Collegamenti infrastrutturali

Nell'ottica del miglioramento delle condizioni di competitività del porto, superando le strozzature nei collegamenti con le reti di grande viabilità (ferroviaria e stradale) il vigente P.R.P. - con previsioni recepite integralmente anche nel Piano di sviluppo del porto - stabilisce la realizzazione di un nuovo raccordo ferroviario e stradale dei piazzali della Nuova Darsena con le infrastrutture esterne.

Il raccordo ferroviario della Nuova Darsena del porto commerciale con l'area ferroviaria F.S. e la nuova sistemazione dei binari all'interno delle aree operative consentiranno la massima velocità ed economicità nella movimentazione delle merci. Il costo complessivo previsto è superiore ai 10



milioni di euro e i lavori, che sono stati ~~in parte~~ appaltati dall'Autorità Portuale nel 2006 ~~ed in parte sarebbero a carico di Rete Ferroviaria Italiana si dovevano concludere entro il 2009-10~~ **saranno conclusi nel 2011.** Questo intervento è compreso nell'Accordo di Programma Quadro Sistemi Portuali del 24.06.2004 e finanziato con risorse dell'Autorità Portuale e statali (Delibera CIPE 17/2003). Per la realizzazione di tale intervento la Regione Marche e l'Autorità Portuale, nell'ambito di un'intesa di programma quadro con RFI, hanno reso disponibili i finanziamenti necessari, attingendo a parte delle risorse destinate al "potenziamento dell'intermodalità regionale" nel POR 2007-2013, superando così le iniziali difficoltà di avvio delle procedure, legate al mancato trasferimento dei fondi governativi a RFI.

Il raccordo stradale del Porto con la grande viabilità autostradale è stato oggetto, negli ultimi anni, di accesi dibattiti, sia a livello politico che tecnico. La soluzione individuata dall'ANAS, condivisa oggi dalle Amministrazioni locali interessate, prevede un collegamento diretto dell'ambito portuale, parte in galleria e parte all'aperto, con un nuovo Casello autostradale sulla A14 (uscita ad Ovest). La Regione e il Comune di Ancona hanno espresso il loro parere positivo sulla realizzazione dell'uscita ad Ovest tramite una strada che avrà una lunghezza totale di 6.700 metri e una bretella di collegamento di circa 800 metri che connetterà l'asse principale alla variante alla Strada Statale 16 evidenziandone il ruolo strategicamente rilevante per lo sviluppo del porto di Ancona.

L'opera **verrà realizzata** ~~dovrebbe essere costruita~~ in *project financing* sulla base del progetto della società IMPREGILO, che ha offerto la realizzazione a costo zero, e sarà sottoposta a pedaggio.

Inoltre nel "Primo Programma Infrastrutture Strategiche" Intesa 24.10.2002 Governo- Regione Marche, **aggiornato con atto Aggiuntivo nel 2009** (cfr. *Scheda 5) Infrastrutture stradali ferroviarie*), erano inserite alcune opere, tuttora solo parzialmente finanziate, che completano il quadro infrastrutturale a servizio della cosiddetta Piattaforma logistica delle Marche costituita dal Porto di Ancona, dall'Aeroporto delle Marche e dall'Interporto di Jesi, **tra le quali e precisamente:**

- By-pass della ferrovia Adriatica in corrispondenza dell'API e spostamento all'Interporto dello scalo merci di Falconara, progetto preliminare approvato dal Cipe, progetto definitivo **predisposto e depositato al CIPE per l'approvazione, costo 210.410 Meuro** già finanziato;
- Il completamento del raddoppio della variante SS 16 di Ancona. ~~(Progetto definitivo) Costo 212 Meuro; finanziamenti solo in parte disponibili su leggi statali e Programma triennale ANAS.~~
- ~~By pass della SS 16 Adriatica. (Studio di fattibilità) Costo stimato 62 Meuro.~~

Oltre a quanto sinora elencato, per svolgere in modo adeguato l'attività di trasporto combinato nave-gomma-treno prodotta dal traffico (TIR, trailers, casse mobili) proveniente dalle navi traghetto, è stato localizzato nell'area "ex scalo Marotti" il terminal intermodale per il trasporto combinato,

valutando che tale area sia la più idonea per la realizzazione dello scambio nave-treno, per la vicinanza allo scalo dei traghetti e alla rete ferroviaria, con sufficiente sviluppo di binari.

La realizzazione di questo terminal è considerata prioritaria per lo sviluppo del porto e per favorire il facile arrivo e lo smaltimento di casse mobili e container che sbarcano/imbarcano su traghetti e navi ro-ro, oltrechè in un prossimo futuro dei TIR/Trailer. A questo scopo la Regione Marche ha previsto nel proprio Programma Operativo 2007-2013 (POR 2007-2013) uno stanziamento di 5 milioni di euro, per realizzare piazzali, rampe ed attrezzature di caricamento, a favore di Autorità Portuale e RFI, proprietaria dell'area e dei binari.

~~Si sta preparando la partecipazione di questo terminal assieme ad analoghe strutture nel Porto di Civitavecchia ad un progetto che coinvolgerà le tre regioni centrali Marche, Umbria e Lazio, ed i rispettivi Interporti, per la formazione di una linea merci ferroviaria, che unendo 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.~~

2.3 Volumi di traffico e merceologie

Nel porto di Ancona si svolgono attività di *trasporto merci* (secche, liquide, containers, nei TIR e Trailer), *trasporto veicoli* (auto, Tir, Trailer), *passengeri e croceristi*, *cantieristica navale*, *pesca* e *porto turistico* (tab. 6).

Negli ultimi 20 anni lo sviluppo dei traffici del porto di Ancona è stato caratterizzato dai seguenti fattori:

- un aumento di circa l'80% del flusso di merci in complesso, che si differenzia considerevolmente per le merci liquide e per quelle solide, **fino agli anni 2007-2008 seguito da una contrazione negli anni successivi a causa della crisi economica che ha coinvolto l'Europa.**
- il traffico delle merci liquide che interessa esclusivamente la struttura dell'API di Falconara, è aumentato di solo il 30% passando dai 3,6 milioni di t del 1980 ai 5,1 milioni nel 2003 è sceso a 4,7 milioni nel 2004 ed ha recuperato ~~parzialmente nel 2005-2006~~ **progressivamente dal 2005 fino al 2008; gli anni 2009 e 2010 sono caratterizzati da un calo di circa il 4%, nel 2010 sono state movimentate circa 4,46 milioni di tonnellate di merci liquide.**
- il traffico delle merci solide è aumentato in misura molto significativa nel passato per l'evoluzione del traffico con movimentazione di Tir, ma ha subito negli ultimi anni una consistente flessione attestandosi su 4,2 milioni di t nel 2004, ~~e riprendendo solamente nel 2006 con valori di poco superiori~~ **per poi confermare la tendenza in diminuzione con un calo del 10% nel 2009 e del 2% nel 2010 quando si sono movimentate circa 4,01 milioni di tonnellate. In fortissimo calo, invece, le merci rinfuse che hanno fatto registrare un -34% nel**



2010 rispetto al 2009 principalmente a causa della riduzione del traffico del carbone che, sbarcato ad Ancona, era diretto verso la centrale termoelettrica di Bastardo (Umbria), attualmente in chiusura per adeguamenti tecnici da parte dell'Enel e di probabile non riapertura.

- Le quantità di merci complessivamente movimentate nel porto dorico negli ultimi anni confermano il permanere degli effetti di una situazione di crisi economica internazionale, già nel 2009 lo scalo ha chiuso con circa 8,77 milioni di tonnellate, perdendo il 7% rispetto all'anno precedente e nel 2010 con circa 8,52 milioni di tonnellate, perdendo un ulteriore 3%. ~~complessivamente la movimentazione di merci solide nel porto di Ancona è stata, nel 2006, di 9,2 milioni di t con un calo più significativo nel settore delle rifuse liquide in quanto la raffineria ha utilizzato direttamente una quota di propri prodotti (che fino a qualche anno fa venivano venduti) per alimentare la nuova centrale di cogenerazione.~~

~~Nel settore delle rifuse solide invece il trend negativo si è arrestato e si è registrata nel 2006, confermandosi nel 2007, una lieve ripresa dei valori positivi. Infatti a fronte di un calo del carbone si è verificata una ripresa dei prodotti metallurgici, siderurgici, del cemento e di cereali.~~

- Per quanto riguarda il traffico containers, nel 2005, sono stati movimentati circa 85.000 TEU di cui 65.000 via mare e 20.000 circa via ferrovia da Gioia Tauro. Negli anni successivi, questi valori sono aumentati in modo anche consistente, oltrepassando ~~dal 2007 i 100.000 TEU~~ nel 2007 per arrivare a 110.000 TEU nel 2010 (con un incremento del 5% rispetto al 2009).

~~Infine, nel 2005, sono stati movimentati circa 85.000 TEU nei containers di cui solo 65.000 via mare e 20.000 circa via ferrovia da Gioia Tauro. Negli anni successivi, questi valori sono aumentati in modo anche consistente, oltrepassando dal 2007 i 100.000 TEU.~~

I dati sul traffico internazionale di passeggeri sono decisamente più rilevanti. Ancona ha superato un milione e mezzo di passeggeri ed ha confermato questo valore anche negli ultimi anni, confermandosi quale leader assoluto tra i porti adriatici per il traffico di passeggeri. In particolare la direttrice più significativa è quella greca ma anche la Croazia ha valori positivi (nel 2010 crescita del 20% rispetto al 2009); ~~in controtendenza meno consistenti sono solo le direttrici verso l'Albania e il Montenegro a causa della effettiva riduzione dei collegamenti operati a partire dal 2004 dalla Tirrenia che ha poi chiuso la propria attività.~~

Il mercato crocieristico nel Mediterraneo sta attraversando un periodo di rapidi fondamentali cambiamenti registrando un'espansione a livello esponenziale che lo porta ad essere il settore di maggior crescita nel business del turismo.

Il Porto di Ancona si è affacciato ~~da poco~~ nel settore solo nel 2004 ed ha già avuto risultati significativi. I crocieristi in transito ~~nello scalo dorico dopo solo~~ nei primi due anni di attività, hanno

superato nel 2006 le 40.000 unità, un incremento significativo se si considera che nel 2004 i passeggeri erano stati appena 4900. ~~anche se ancora lontano dagli obiettivi raggiunti dagli altri porti.~~ L'operatore Costa Crociere ha aperto l'attività ad Ancona nel 2004, a tale operatore si è aggiunta una nave della compagnia MSC ed una seconda nave della Costa Crociere.

Nel 2010 il movimento passeggeri ha raggiunto 1.654.821 transiti, pari a +5.2% rispetto al 2009, risultato ottenuto grazie alla crescita sia del settore traghetti (+1.5) che del settore crociere (+80%), quest'ultimo in costante crescita grazie alla scelta di Ancona come home port per le crociere in Adriatico.

Nel settore passeggeri, quindi, lo scalo marchigiano continua a segnare record di grande importanza quale primo porto per il traffico internazionale, escludendo il traffico interno per i collegamenti con le isole, tra l'altro assistito dal contributo statale.

La stessa considerazione vale anche per il trasporto merci che avviene mediante Tir e semirimorchi, ~~Questi ultimi viaggiano all'interno dei medesimi traghetti e medesimi vettori marittimi.~~ Nel 2010 il loro numero si è attestato ~~a oltre 196.000~~ intorno al 169.000 veicoli commerciali, registrando un calo dell'11% rispetto all'anno precedente. Particolarmente negativa la performance della tratta greca che rappresenta comunque il 92% dei transiti totali, ma che registra un decremento pari all'11%, a conferma del perdurare della crisi internazionale, che vede la Grecia particolarmente colpita e, di conseguenza, anche i traffici sulla sua direttrice. ~~concentrati prevalentemente sui traghetti da e per la Grecia. Anche sotto questo profilo il rilievo internazionale del porto di Ancona si ricava dal fatto che nello scalo transita, con quei veicoli, circa il 50% dell'import-export dell'intera nazione greca.~~

Nonostante la crisi economica internazionale, la posizione del porto dorico, al centro dell'Adriatico si è rivelata strategica per i collegamenti veloci con Grecia e Croazia, e non è un caso che i grandi traghetti veloci continuino a far scalo ad Ancona. ~~Un'immagine del porto di Ancona negli ultimi due anni conferma, pertanto malgrado, i buoni livelli raggiunti grazie alla sua posizione centrale in Adriatico che si rivela strategica per i collegamenti veloci con Grecia e Croazia, e non è un caso che i grandi traghetti veloci continuino a far scalo ad Ancona.~~ Le accresciute dimensioni e velocità delle navi di ultima generazione hanno avvicinato e reso più favorevole la posizione geografica di Ancona rispetto ai paesi della costa orientale adriatica e mediterranea.

In aggiunta, merita ricordare che il porto di Ancona è collegato, banchina per banchina, dai binari ferroviari e che nell'arco di 12 chilometri si trovano l'aeroporto, il casello autostradale e il nuovo interporto che dal 2008 è ~~parzialmente~~ operativo.

Tab. 6 - Traffici nel porto di Ancona negli 2004, 2005, 2006 e 2007 (per i traffici relativi al periodo precedente si faccia riferimento al sito dell'Autorità Portuale di Ancona.)

	2004			2005			2006			2007		
	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2004	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2005	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2006	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2007
Merci (in tn)												
TOTALE MERCI LIQUIDE (petrolio e derivati)	975.500	3.699.720	4.675.220	1.177.283	3.868.685	5.045.968	907.251	3.843.951	4.751.202	859.408	3.662.451	4.521.859
SOLIDE												
Carbone	0	556.845	556.845	0	393.890	393.890	4.689	479.525	484.214	0	506.048	506.048
Oleaginosi	0	265.839	265.839	15.570	365.143	380.713	41.150	361.685	402.835	39.958	413.371	453.329
Cereali	15.692	305.491	321.183	10.030	209.335	219.365	23.645	265.948	289.593	2.702	217.361	220.063
Foraggio				38.361	17.728	56.089	3.637	0	3.637	1.350	0	1.350
Derrate alimentari	33.853	8.904	42.757	15.391	1.050	16.441	16.255	0	16.255	13.224	2.090	15.314
Caolino e cemento	0	176.021	176.021	4.400	286.887	291.287	3	264.106	264.109	5.809	134.370	140.179
Prodotti metallurgici	35.622	42.481	78.103	36.002	33.345	69.347	45.263	25.133	70.396	24.484	98.024	122.508
Minerali e cascami di ferro e acciaio	3.104	50.557	53.661	0	23.240	23.240	0	11.083	11.083	0	21.761	21.761
Articoli metallici	4.167	5.607	9.774	34	23	57	0	70	70		0	0
Minerali grezzi e manufatti (inerti)	0	55.531	55.531	0	56.481	56.481	0	48.158	48.158	0	95.497	95.497
Minerali e metalli non ferrosi	0	0	0	0	0	0	5.852	6.629	12.481			
Articoli diversi			0	954	3.574	4.528	2.884	3.984	6.868	6.099	1.642	7.741
TOTALE MERCI SOLIDE	92.438	1.467.276	1.559.714	120.742	1.390.696	1.511.438	143.378	1.466.321	1.609.699	93.626	1.490.164	1.583.790
MERCI NEI TIR E TRAILER	1.240.416	1.066.050	2.306.466	1.138.075	1.059.152	2.197.227	1.174.946	1.111.546	2.286.492	1.247.772	1.061.754	2.309.526
MERCI NEI CONTENITORI	304.632	252.214	556.846	256.051	198.959	455.010	317.168	266.981	584.149	354.895	387.358	742.253
TOTALE MERCI	2.612.986	6.485.260	9.098.246	2.692.151	6.517.492	9.209.643	2.542.743	6.688.799	9.231.542	2.555.701	6.601.727	9.157.428
NUMERO CONTENITORI												
Vuoti	2.489	10.237	12.726	2.043	7.536	9.579	3.231	8.135	11.366	4.017	4.054	8.071
Pieni	17.619	11.055	28.674	17.990	13.988	31.978	21.795	17.247	39.042	23.630	25.507	49.137
TOT. CONTENITORI N°	20.108	21.292	41.400	20.033	21.524	41.557	25.026	25.382	50.408	27.647	29.561	57.208
CONTENITORI:TEU	31.869	33.208	65.077	31.454	32.755	64.209	38.008	38.488	76.496	42.557	44.636	87.193
CONTENITORI Via FSTEU			20.892	10.426	10.806	21.232	10.186	10.353	20.539	9.536	9.875	19.411
TOTALE TEU			85.969	41.880	43.561	85.441		48.841	97.035	52.093	54.511	106.604



	2004			2005			2006			2007		
	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2004	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2005	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2006	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2007
VEICOLI (AUTO)	167.731	131.536	299.267	173.024	139.409	312.433	177.801	137.395	315.196	181.491	140.708	322.199
TIR GRECIA	96.918	86.201	183.119	86.090	77.984	164.074	84.991	79.202	164.193	88.496	83.572	172.068
TIR CROAZIA	3.398	3.415	6.813	9.163	7.683	16.846	9.121	7.918	17.039	7.244	6.541	13.785
TIR ALBANIA	834	87	921	1.254	1.384	2.638	1.348	1.108	2.456	1.733	1.443	3.176
TIR SERBIA MONTENEGRO	67	20	87	44	13	57	76	62	138	65	42	107
TIR TURCHIA	135	38	173	270	40	310	217	7	224	104	30	134
TOTALE TIR	101.352	89.761	191.113	96.821	87.104	183.925	95.753	88.297	184.050	97.642	91.628	189.270
TRAILER GRECIA				6.516	5.648	12.164	5.580	5.244	10.824	5.812	5.379	11.191
TRAILER CROAZIA				82	102	184	0	2	2	0	1	1
TRAILER ALBANIA				587	394	981	696	662	1.358	1.090	1.107	2.197
TOTALE TRAILER				7.185	6.144	13.329	6.276	5.908	12.184	6.902	6.487	13.389
TOTALE TIR + TRAILER				104.006	93.248	197.254	102.029	94.205	196.234	104.544	98.115	202.659
Passeggeri GRECIA	474.257	437.690	911.947	537.377	493.776	1.031.153	593.884	522.515	1.116.399	546.181	508.131	1.054.312
Passeggeri CROAZIA	191.087	198.387	389.474	191.183	195.262	386.445	178.968	180.538	359.506	162.007	170.819	332.826
Passeggeri ALBANIA	34.650	37.921	72.571	25.850	26.396	52.246	19.742	27.518	47.260	22.999	34.435	57.434
Passeggeri MONTENEGRO	5.554	5.692	11.246	3.548	3.822	7.370	7.555	8.248	15.803	7.423	7.151	14.574
Passeggeri TURCHIA	8.569	9.049	17.618	9.857	9.723	19.580	7.973	8.193	16.166	8.034	8.359	16.393
Passeggeri LIBANO	3.514	1.586	5.100	0	0	0	0	0	0			
TOT PASSEGGERI	717.631	690.325	1.407.956	767.815	728.979	1.496.794	808.122	747.012	1.555.134	746.644	728.895	1.475.539
CROCIERISTI				7.713	4.212	11.925	3.848	4.195	8.043	4.989	4.197	9.186
CROCIERISTI (transito)			4.949			27.713			10.873			39.466
TOTALE PASSEGGERI			1.412.905			1.536.432			1.574.050			1.524.191



Tab. 7 - Traffici nel porto di Ancona negli anni 2008, 2009 e 2010

	2008			2009			2010			
	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2008	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2009	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2010	%
Merci (in tn)										
LIQUIDE										
Petrolio greggio	3.460	3.446.432	3.449.892	3.857	3.349.723	3.353.580	4.874	2.951.025	2.955.899	-11,9%
Derivati del petrolio	963.055	453.727	1.416.782	997.073	297.232	1.294.305	879.679	628.711	1.508.390	16,5%
TOTALE MERCI LIQUIDE (petrolio e derivati)	966.515	3.900.159	4.866.674	1.000.930	3.646.955	4.647.885	884.553	3.579.736	4.464.289	-4,0%
SOLIDE										
Carbone	152	383.457	383.609	9.606	501.110	510.716	0	150.185	150.185	-70,6%
Oleaginosi	56.194	377.349	433.543	26.762	386.810	413.572	49.868	301.441	351.309	-15,1%
Cereali	1.018	242.791	243.809	8.156	169.490	177.646	888	103.594	104.482	-41,2%
Foraggio	6.780	0	6.780	1.216	0	1.216	320	0	320	-73,7%
Derrate alimentari	34.304	6.096	40.400	280	3.034	3.314	2.976	0	2.976	-10,2%
Minerali grezzi e manufatti (inerti)	1.833	178.070	179.903	5.409	76.163	81.572	26.497	115.792	142.289	74,4%
Prodotti metallurgici	17.495	50.329	67.824	3.535	24.886	28.421	0	24.081	24.081	-15,3%
Minerali e cascami di ferro e acciaio	2.072	3.829	5.901	1.824	3.533	5.357	0	23.628	23.628	341,1%
Minerali e metalli non ferrosi	1	3	4	2	0	2	2	0	2	0,0%
Articoli diversi	2.776	1.327	4.103	7.217	5.737	12.954	2.145	9.923	12.068	-6,8%
TOTALE MERCI SOLIDE	122.625	1.243.251	1.365.876	64.007	1.170.763	1.234.770	82.696	728.644	811.340	-34,3%
MERCI NEI TIR E TRAILER	1.348.324	1.061.163	2.409.487	1.091.448	981.410	2.072.858	1.384.189	1.017.285	2.401.474	15,9%
MERCI NEI CONTENITORI	428.415	369.484	797.899	507.645	309.798	817.443	497.870	345.550	843.420	3,2%
TOTALE MERCI	2.865.879	6.574.057	9.439.936	2.664.030	6.108.926	8.772.956	2.849.308	5.671.215	8.520.523	-2,9%
NUMERO CONTENITORI										
Vuoti	5.212	8.357	13.569	4.038	10.956	14.994	4.490	10.130	14.620	-2,5%
Pieni	27.729	24.972	52.701	29.819	22.686	52.505	31.898	25.956	57.854	10,2%
TOT. CONTENITORI NUMERO	32.941	33.329	66.270	33.857	33.642	67.499	36.388	36.086	72.474	7,4%



	2008			2009			2010			
	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2008	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2009	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2010	%
CONTENITORI: TEU	50.799	51.352	102.151	52.795	52.708	105.503	55.404	54.991	110.395	4,6%
CONTENITORI VIA FS TEU	8.654	8.209	16.863	35	0	35				-100,0%
TOTALE TEU (FS+ MARE)	59.453	59.561	119.014	52.830	52.708	105.538	55.404	54.991	110.395	4,6%
VEICOLI (AUTO)	170.685	138.325	309.010	189.573	153.692	343.265	179.746	152.287	332.033	-3,3%
TIR GRECIA	89.342	84.027	173.369	82.673	77.585	160.258	71.515	67.735	139.250	-13,1%
TIR CROAZIA	6.854	6.810	13.664	5.558	5.653	11.211	5.633	5.780	11.413	1,8%
TIR ALBANIA	1.697	1.685	3.382	1.566	1.217	2.783	750	693	1.443	-48,1%
TIR SERBIA MONTENEGRO	48	32	80	26	41	67	44	67	111	65,7%
TIR TURCHIA	34	13	47	48	35	83	9	1	10	-88,0%
TOTALE TIR	97.975	92.567	190.542	89.871	84.531	174.402	77.951	74.276	152.227	-12,7%
TRAILER GRECIA	8.823	6.970	15.793	8.169	5.904	14.073	9.308	7.140	16.448	16,9%
TRAILER ALBANIA	1.417	1.319	2.736	735	706	1.441	329	327	656	-54,5%
TOTALE TRAILER	10.240	8.289	18.529	8.904	6.610	15.514	9.637	7.467	17.104	10,2%
TOTALE TIR + TRAILER	108.215	100.856	209.071	98.775	91.141	189.916	87.588	81.743	169.331	-10,8%
Passeggeri GRECIA	556.111	511.953	1.068.064	580.319	536.620	1.116.939	563.630	530.918	1.094.548	-2,0%
Passeggeri CROAZIA	147.150	155.463	302.613	146.429	157.041	303.470	178.635	186.347	364.982	20,3%
Passeggeri ALBANIA	20.006	29.513	49.519	22.034	26.566	48.600	18.775	18.344	37.119	-23,6%
Passeggeri MONTENEGRO	7.970	9.332	17.302	7.138	8.242	15.380	6.373	6.921	13.294	-13,6%
Passeggeri TURCHIA	3.812	2.157	5.969	6.986	5.587	12.573	4.721	4.299	9.020	-28,3%
TOT PASSEGGERI	735.049	708.418	1.443.467	762.906	734.056	1.496.962	772.134	746.829	1.518.963	1,5%
CROCIERISTI	8.132	6.204	14.336	12.342	10.371	22.713	19.315	18.711	38.026	67,4%
CROCIERISTI (transito)			47.087			52.732			97.832	85,5%
TOTALE PASSEGGERI			1.504.890			1.572.407			1.654.821	5,2%
N° NAVI	2.955	2.951	5.906	2.903	2.899	5.802	2.686	2.697	5.383	-7,2%
TSN	26.015.804	25.992.034	52.007.838	28.113.507	28.064.501	56.178.008	28.009.215	28.029.139	56.038.354	-0,2%
TSL	58.144.767	58.079.007	116.223.774	61.313.251	61.248.979	122.562.230	58.694.548	58.753.550	117.448.098	-4,2%



2.4 Rotte e bacini di traffico

È interessante un approfondimento fatto dall'Osservatorio sui Porti dell'Adriatico-Ionio nel 2004 che confronta il porto di Ancona con alcuni porti adriatici rispetto ai principali collegamenti ferri merci e container. Nei collegamenti ferry Italia-Grecia, il principale vantaggio competitivo di Ancona è costituito dalla posizione geografica dello scalo e dalla morfologia del porto.

Gli elementi che ne garantiscono la strategicità sono:

- la centralità rispetto ai traffici passeggeri e merci all'area centro-nord e centro-sud dell'unione europea;
- la distanza ottimale dalla penisola ellenica che permette alle compagnie di navigazione un utilizzo ottimale della propria flotta.

La leadership dello scalo dorico è tuttavia condizionata fortemente dalle scelte di soggetti che rappresentano la domanda lato mare dei servizi portuali. Esiste quindi una forte dipendenza dalle scelte delle compagnie di navigazione, elevati costi sociali in termini di inquinamento e deterioramento delle strutture portuali. Inoltre vi è una scarsa dotazione infrastrutturale in termini di collegamenti, soprattutto viari, di spazi di movimentazione Tir e auto estremamente limitati e attualmente i traghetti e i servizi ferry da e per la Grecia hanno come punto d'arrivo la parte di banchine portuali situata nel porto storico, con interferenze con il traffico cittadino.

Per quanto riguarda il collegamento ferry dall'Italia ai paesi balcanici, in particolare la Croazia, il traffico traghetti non è solo di transito, ma rappresenta un vero e proprio cabotaggio tra le due sponde dell'Adriatico. Le principali opportunità legate a tale segmento riguardano il consolidamento degli scambi commerciali con le economie destinate a crescere nei prossimi anni in misura superiore alla media europea. Il vantaggio competitivo è dato dalla brevità delle rotte e quindi dalla economicità e rapidità del trasporto via mare. Il limite deriva dall'offerta di numerosi porti di piccole-medie dimensioni sulle due sponde dell'Adriatico e dalla concorrenza parziale con altre modalità di trasporto legata anche alla nuova autostrada litoranea croata.

2.4.1 Rinfuse

Il traffico di rinfuse nel porto di Ancona è alimentato da una domanda localizzata nelle regioni del centro Adriatico che comprende Marche, Abruzzo, Umbria, parte della Romagna e parte del Lazio. Il porto dorico ha subito una riduzione di traffico, ~~parzialmente ripresa negli ultimi due anni~~, dovuta in parte al relativo rallentamento che ha interessato il sistema economico locale ed in parte anche alla scarsa adeguatezza dei servizi portuali. Molti disservizi sono originati dalla carenza e dell'arretratezza tecnologica dei mezzi di movimentazione, dai limitati spazi dedicati all'attività di imbarco, sbarco e stoccaggio delle merci e dall'assenza di spazi per la realizzazione di nuove aree di movimentazione e deposito nel porto storico.



Il vantaggio competitivo è riferito ad alcune tipologie merceologiche presenti nel territorio, alla buona dotazione di impianti per la movimentazione del caolino e del carbone e alla forte professionalità degli operatori portuali.

Le opportunità di questo settore sono affidate allo sviluppo economico e sociale del territorio di riferimento, in particolare quello marchigiano, e al miglioramento della logistica portuale, sia all'interno dell'area strettamente portuale con le prospettive offerte dalla nuova Darsena, sia nell'utilizzo dell'Interporto, quale area retro-portuale da collegare nel modo più rapido via gomma e soprattutto via ferro.

2.4.2 Container

Per quanto riguarda il segmento delle merci trasportate con container, la porzione di territorio servita dal porto di Ancona è circoscritta alle regioni del centro Adriatico. ~~Il vantaggio competitivo sta nei tempi ridotti, nelle procedure di controllo doganale, nella forte professionalità degli operatori. La criticità è dovuta soprattutto all'assenza di collegamenti diretti tramite navi portacontainer, alle inefficienze dei mezzi di movimentazione dei container, alla carenza di spazi di movimentazione e stoccaggio e ai grossi limiti dei collegamenti con la rete viaria e ferroviaria. I limiti fondamentali allo sviluppo del traffico container nel porto dorico derivano però dalla scarsa disponibilità del sistema produttivo marchigiano ad utilizzarlo come scale privilegiato. Le aziende marchigiane e del bacino che fa riferimento al porto di Ancona, specie quelle per le quali la movimentazione via mare è significativa, hanno infatti rapporti con più di un porto e non esclusività con un singolo scale.~~

La capacità di connessione dei porti del Tirreno è particolarmente elevata per i traffici con il continente americano, mentre il porto di Ancona è invece favorito, per motivi geografici, nei traffici con l'estremo oriente e il sud-est asiatico. La scelta del porto di partenza per le merci spetta al produttore nel caso di rapporto *franco destino*, ma questo tipo di rapporto è scarsamente utilizzato dalle imprese marchigiane, che preferiscono decisamente il rapporto *franco fabbrica*, che attribuisce al cliente la scelta del porto di partenza e dell'intera catena logistica.

Ovviamente, la competitività di un porto nel traffico container si misura con la capillarità e frequenza dei collegamenti offerti. In questo senso i porti con partenza diretta, cioè i porti di transhipment, possono vantare transit-time ridotti e qualità del trasporto migliore.

Per ottenere collegamenti diretti con le diverse aree geografiche di destinazione-provenienza delle merci, è necessario contare su un sistema territoriale di riferimento a sviluppo elevato, su una idonea dotazione infrastrutturale naturale, sulla adeguata profondità dei fondali, su spazi sufficienti per l'approdo di navi grosse dimensioni, su mezzi di banchina efficienti, su un sistema di servizi efficiente e competitivo.

Secondo gli spedizionieri operanti su Ancona, il porto dorico soffre della mancanza di regolarità su

alcune linee e di transit-time troppo elevati, anche se con oneri inferiori. Mancherebbe inoltre una sufficiente stabilità nell'offerta dei servizi. Da parte delle compagnie di navigazione d'altra parte si lamenta la carenza di aree retroportuali, la bassa efficienza dei mezzi destinati alla movimentazione dei container e l'inadeguatezza delle banchine. Tutto ciò si riflette sull'efficienza complessiva dello scalo e sulle possibili scelte di scali alternativi.

2.5 Specializzazione terminalistica

L'attività di sbarco/imbarco delle rinfuse secche nel Porto di Ancona, viene svolta su sei banchine parzialmente specializzate da "Ancona merci", operatore terminalistico che si avvale dell'Impresa portuale ex -art. 16 per la manodopera. ~~Le banchine non sono in concessione pluriennale, ma vengono affidate con specifiche autorizzazioni annuali.~~

La movimentazione dei prodotti petroliferi avviene con un terminal specializzato a 2.000 metri dalla costa di Falconara, in autonomia funzionale alla Raffineria API.

Il terminal container è pubblico ed il suo utilizzo viene ripartito tra i 4 operatori presenti (ACT, ASE, ICOP, Frittelli), anno per anno per le quote di traffico movimentate l'anno precedente.

La nuova Darsena, una volta completata, pur tenendo conto delle attività esistenti, potrà trovare ulteriori e dinamici operatori. Sempre nell'ottica di un completamento e miglioramento dell'investimento in corso per la realizzazione della Nuova Darsena, ~~si stanno valutando acquisizioni~~ si sta procedendo all'acquisizione di aree con attività produttive cessate.

~~Il porto avrebbe la necessità di disporre di 68 ha. nel 2010 e di ben 120 ha nel 2015, superfici notevolmente superiori a quelle ipotizzate nel Piano dove venivano anche comprese quelle di risulta dal riempimento della nuova Darsena.~~

~~Fig 5 Ipotesi di allestimento della nuova darsena~~

~~L'ipotesi che si è venuta affermando è quella di realizzare in futuro un consistente interramento accostato alla diga foranea, collegato alla terraferma con apposito viadotto ferroviario e stradale, che determinerebbe una ulteriore darsena di circa 50 ha., capace di dare ampia risposta alle più ottimistiche esigenze di banchinamento e di sbarco, che possano derivare dagli scenari di sviluppo del traffico marittimo, in particolare da quello container.~~

2.6 Condizioni ambientali e di contesto

~~Per spiegare l'andamento non positivo delle attività mercantili,~~ più Attente ed approfondite analisi sul Porto di Ancona evidenziano fattori di criticità, soprattutto di carattere infrastrutturale, che potrebbero penalizzare lo sviluppo dello scalo ~~stanno penalizzando il porto di Ancona.~~ In particolare:



- a) una forte insufficienza delle banchine (per numero, dimensioni, forme) che rende difficile la gestione degli accosti delle navi che tradizionalmente scalano Ancona, nonché problematico l'arrivo di nuove navi;
- b) il permanere di una forte carenza di spazi operativi retro banchina (per la manovra, il deposito e lo stoccaggio), laddove invece oggi la funzionalità e competitività di un porto viene valutata soprattutto in relazione all'ampiezza di dette aree;
- c) l'assenza di idonei collegamenti multimodali (stradali e ferroviari) del porto con le reti infrastrutturali esterne allo scalo;
- d) la non perfetta dotazione di attrezzature di banchina con aumento di costi e tempi;
- e) la mancanza anche per i traghetti, degli spazi minimi operativi.

La ristrettezza degli ambiti portuali sta rendendo problematico perfino il mantenimento degli odierni livelli di traffico. Difatti, talvolta, si è costretti a ricorrere a depositi esterni all'area portuale e, quindi, al carico ed al ricarico delle stesse merci per più volte, con aggravio sui costi delle imprese e quindi sulle tariffe applicate e, in ultima analisi, sulla competitività del porto di Ancona rispetto ad altri scali concorrenti.

Anche da un confronto fra le dotazioni dei principali porti italiani, il porto di Ancona viene indicato come quello meno dotato per piazzali, lunghezze di banchine, numero e standard di gru dedicate.

La mancanza, poi, di un collegamento stradale diretto con la grande viabilità nazionale, seppure per una tratta di poco più di dieci chilometri, crea commistioni tra il traffico commerciale afferente il porto e quello urbano, con conseguenti ingorghi e congestioni stradali e quindi con negativi riflessi sulla competitività del porto, ma anche sulla qualità della vita dell'intera comunità locale, causa non ultima di un difficile rapporto porto-città.

Un rapporto non facile, per non voler definire tout court conflittuale, tra porto commerciale e città che lo ospita, è un dato comune a tante città di mare, che si debbono sforzare di trovare le opportune forme di necessaria coesistenza, salvaguardando le attività economiche del porto, ma al tempo stesso, cercando di allontanarle dal cuore dell'insediamento urbano, in un nuovo disegno di riassetto urbanistico e di riuso della fascia costiera (waterfront) prima utilizzata dall'attività portuale. Il Piano di Sviluppo del porto conferma gli interramenti della nuova Darsena con l'obiettivo di restituire alla fruizione turistica e cittadina gli ambiti del porto storico, liberandolo – per quanto possibile - dalla presenza di merci e veicoli pesanti, con l'ambizione al tempo stesso di ridurre l'impatto innegabile già determinato dalla installazione delle strutture legate alla security.

Nel corso del 2005, l'Autorità portuale ha proposto alla locale Sovrintendenza la stipula di una convenzione finalizzata ad un programma di graduale recupero e conservazione dei principali monumenti: i primi interventi di recupero interessano la base della Torre della Lanterna e l'Arco Clementino.

~~Per attuare la programmazione del waterfront l'Autorità Portuale di Ancona ha proposto la costituzione di una Società pubblica di scopo, la cui missione è la progettazione dell'integrazione tra porto e città, con particolare riguardo alle possibilità di riuso delle aree che venissero ritenute non più utili al traffico mercantile, per finalità più squisitamente urbane in particolare nella parte del porto storico di particolare pregio.~~

2.7 Assetto istituzionale ed organizzativo

L'Ente Gestore del Porto di Ancona è l'Autorità Portuale di Ancona.

L'Autorità Portuale, istituita con legge n° 84 del 28.01.1994, è un ente con personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge.

Gli organi di governo sono: il Presidente, il Comitato Portuale e il Segretario generale.

Il Presidente dell'Autorità Portuale viene nominato dal Ministero dei Trasporti, previa intesa con la Regione interessata, nell'ambito di una terna di esperti di comprovata qualificazione professionale, designata dalla Provincia, dal Comune e dalla Camera di Commercio. Il Presidente, che resta in carica 4 anni e può essere riconfermato una sola volta, ha la rappresentanza dell'Autorità Portuale, presiede il Comitato Portuale e sottopone ad esso gli atti destinati alla approvazione.

Il Comitato Portuale è composto, oltre che dal Presidente dell'Autorità Portuale, dal Comandante del Porto, da un rappresentante del Ministero delle Finanze, del Ministero dei Lavori Pubblici, della Regione, della Provincia, del Comune, della Camera di Commercio e da 6 rappresentanti delle seguenti categorie: armatori, spedizionieri, agenti marittimi, autotrasportatori e lavoratori portuali.

Il Comitato Portuale si riunisce una volta al mese e delibera in ordine agli atti che saranno adottati dall'Autorità Portuale; inoltre approva il piano operativo triennale (che contiene le strategie di sviluppo del porto), la relazione annuale sulle attività dell'Autorità portuale ed il bilancio ed adotta il piano regolatore portuale.

Il Segretario generale è nominato dal Comitato Portuale, su proposta del Presidente, per 4 anni rinnovabili una sola volta. E' a capo della Segreteria tecnico-operativa della Autorità Portuale, ne assicura il funzionamento, è responsabile della attuazione delle direttive del Presidente e del Comitato Portuale e cura i rapporti con le amministrazioni statali, regionali e gli enti locali.

L'Autorità Portuale di Ancona è organizzata in 4 aree:

- Area Promozione, Programmazione e Statistica che svolge attività di marketing nazionale ed internazionale per lo sviluppo del porto, elabora il Piano Operativo Triennale ed elabora i dati statistici del traffico portuale;
- Area gestione Risorse umane e Segreteria che, oltre all'attività di segreteria dell'Ente, redige bandi di gara e stipula contratti di appalto, convenzioni ed atti di concessione;
- Area Infrastrutture portuali e Sicurezza che svolge attività di progettazione e direzione dei lavori portuali, gestisce il piano regolatore portuale, si occupa dell'applicazione della normativa sulla

sicurezza in materia di lavoro e di merci pericolose nonché della normativa sulla *security* dell'area portuale;

- Area Risorse Finanziarie, Regolamento e Gestione del territorio che predispone il bilancio dell'Ente e svolge le attività di cassa e di controllo della gestione economica, nonché determina i canoni di concessione, rilascia le licenze e le autorizzazioni all'esercizio delle attività di impresa portuale.

3 Il Quadro attuale delle competitività

3.1 La competitività in termini di mercato e rotte

Data la condizione dello scalo dorico in termini di banchine e aree di stoccaggio, è facile identificare nel porto di Ravenna, il più vicino per distanza ed il più lontano per caratteristiche (fondali bassi e ricchezza di banchine ed aree a terra), il competitore nel mercato in termini di prodotti petroliferi e rinfuse secche, soprattutto carbone, tronchi e coils.

D'altra parte anche nei container Ravenna è concorrente con Ancona, nonostante i fondali, almeno per le importazioni, mentre Livorno è privilegiato dai produttori marchigiani per le esportazioni verso il continente americano, dal momento che ha linee dirette oltreoceano.

Tab. 7 - Movimenti TIR percentuali (fonte ISTAO)

PORTO	2001	2002	2003	2004	2005	2006
TRIESTE	27	26	29	32	27	27
ANCONA	28	28	27	27	27	26
BARI	15	16	16	17	21	25
BRINDISI	11	10	15	13	11	8
RAVENNA	5	5	5	5	5	5
VENEZIA	14	14	8	6	10	9
TOT %	100	100	100	100	100	100
TOT ADRIATICO	706.808	740.878	746.476	719.266	736.620	756.019

Diverso è il caso dei traghetti ro-ro, settore nel quale finora Ancona ha fatto valere il vantaggio del transit-time omogeneo per i traghetti veloci. Se, a seguito degli aumentati costi del petrolio, dovessero essere ridotte le velocità di crociera, tale vantaggio competitivo sarebbe annullato a favore dei porti di Bari a sud e di Trieste a nord, ma sembra che per ora tale tendenza stia invertendosi, anche se l'equilibrio tra costi derivati dal transit-time e costi del carburante sarà sempre precario.

3.2 La competitività nelle operazioni e nei servizi portuali

Sono molteplici i fattori che possono determinare vantaggi o svantaggi nella competitività dei porti, specie in rapporto alle operazioni di imbarco/sbarco ed ai servizi relativi.

In particolare vanno ricordate le tariffe pubbliche per ormeggio, rimorchio e pilotaggio, che ad Ancona sono competitive nel panorama dei porti adriatici, ~~le tariffe per attività di sbarco e imbarco,~~

~~che sono un po' meno competitive, ma si giustificano con la relativa carenza di spazi che hanno a disposizione gli operatori.~~

~~Infine i servizi ed in particolare quelli doganali, che richiedono assolutamente una maggiore flessibilità di utilizzo e di orario, cercando di far quadrare il principio per cui all'aumentare del rigore nei controlli corrisponde una riduzione della competitività dello scalo, per ragioni di spreco di tempo e di costi aggiuntivi di movimentazione.~~

Una seria politica di omogenea applicazione delle norme sulla dogana, permetterebbe tra l'altro di eliminare le differenze di trattamento tra gli scali.

4 Potenziale sviluppo ed opportunità per i porti adriatici

4.1 Le previsioni di traffico

Lo scenario globale del commercio estero si caratterizza per la forte crescita dei Paesi emergenti (in particolare India, Cina, Brasile), per l'alto livello della domanda dei metalli e altre materie prime necessarie alla loro trasformazione, per il rallentamento della crescita USA ed il considerevole apprezzamento dell'Euro rispetto al dollaro. In tale contesto, gli aspetti principali del commercio marittimo mondiale, segnato nel medio-lungo periodo dall'ampliamento delle vie marittime di Suez e Panama, sono:

- il forte incremento atteso del traffico contenitori a livello mondiale, in particolare sostenuto dai Paesi dell'Asia Orientale, Medio Oriente, India e Sud-Est asiatico, oltreché dall'Australia e dall'Africa Sub Sahariana;
- la fase di sviluppo prevista nel settore delle costruzioni delle navi-cisterna, delle navi passeggeri (essenzialmente grandi navi da crociera) ed in particolare delle navi porta-containers di ultima generazione, con capacità da 9.000 TEUs ed oltre;
- l'effetto "a cascata" generato dal fatto che le nuove navi giganti non sostituiscono quelle già in esercizio ma si sommano ad esse. Le navi della classe intermedia (da 4.500 a 6.000 TEUs) che svolgono il ruolo di navi madri, verranno sempre più rese disponibili per servizi diretti su una molteplicità di itinerari che toccano i porti regionali.

Queste positive performance previste per il commercio internazionale si rifletteranno anche a livello del Mediterraneo con una ulteriore crescita dei traffici inframediterranei, in forza della combinazione delle politiche di supporto alle "Autostrade del mare" dell'UE, dei tassi di sviluppo di Paesi extra UE che si affacciano sul Bacino Mediterraneo, delle prospettive di realizzazione dell'Area di libero Scambio Euro Mediterranea, ~~fissata al 2010.~~

Particolare sviluppo si stima per il traffico contenitori con un incremento medio annuo tra il 2005 ed il 2015 del ~~9~~ 7-8%, con prevalenza della componente del transhipment rispetto ai traffici import-export. Un andamento analogo si stima nello stesso periodo per i porti Italiani, in modo tale che, in



termini di TEU movimentati, si dovrebbe toccare al 2015 un valore di circa 20 Milioni (8,2 in import ed 11,6 in transhipment) che saranno movimentati in un numero di "regional port" maggiore dell'attuale.

Tuttavia sulle ottimistiche previsioni del mercato, con un orizzonte ai prossimi 4-5 anni, si inseriscono le ipoteche legate alla situazione in Nord Africa e Medio Oriente, unite alle incognite dell'incidente nucleare in Giappone che potrà provocare allerte radioattive su container provenienti da porti giapponesi e cinesi

4.2 Orizzonti e potenzialità del traffico marittimo nell'Adriatico

Il rilancio della politica portuale italiana, anche attraverso la revisione della Legge n° 84/94, è in grado sicuramente di produrre positivi riscontri anche per la portualità adriatica. In particolare è da considerare in forte crescita la movimentazione dei container sia attraverso il feederaggio ~~con i porti di Taranto e Gioia Tauro~~, sia eventualmente con uno scambio diretto con il Far East.

Quanto alla traghettiistica merci, l'elemento di internazionalità dei porti adriatici è una caratteristica peculiare che li distingue da quelli tirrenici, prevalentemente collegati sulle rotte nazionali. Inoltre si è consolidata nel tempo una specializzazione dei singoli scali: Ancona sulla Grecia (40%), Trieste sulla Turchia (100%), Bari e Brindisi sull'Albania (85%).

Sicuramente questa attività dovrà essere incrementata, mantenendo le percentuali raggiunte soprattutto per le destinazioni mediterranee e anche interadriatiche, ma accanto ai tradizionali traghetti ro-ro/pax dovranno essere sviluppati i trasferimenti tramite naviglio ro-ro per le merci non accompagnate (casche mobili, ecc.) allungando poi la filiera logistica con il trasporto ferroviario e quello su gomma di corto raggio.

A questo scopo occorre investire in terminal intermodali o co-modali in area portuale e organizzare gli opportuni scambi con gli interporti integrati con le aree portuali stesse.

Nell'anno ~~2010~~ ~~2007~~ nel porto di Ancona, dopo un periodo di flessione negativa, si sono movimentati, per la prima volta, oltre ~~110.000~~ ~~100.000~~ TEUS. Tale risultato, al di là della soddisfazione, propone in maniera evidente il problema degli spazi operativi da reperire e dei lavori di ampliamento da completare con urgenza.

Lo scalo dorico è oggi un porto feeder dove quasi il 90% del traffico è di transhipment e dove i livelli di traffico sono destinati ad assestarsi, ma la crescita significativa derivante dal diventare scalo finale delle linee di navigazione, potrà consentire al porto di Ancona di essere riconosciuto come *Regional Port* e successivamente di raggiungere il ruolo di *Gateway* dotandosi di ulteriori collegamenti ferroviari merci, in connessione con lo sviluppo dell'Interporto di Jesi.

Per quanto riguarda invece il traffico crocieristico è lecito valutare che, a fronte di un ravvicinato raddoppio delle navi da crociera occorrerà disporre di porti capaci di far fronte al raddoppio della domanda di attracchi non solo per i porti Italiani. Il porto di Ancona, così come altri scali nazionali, potrà essere interessato da una crescente richiesta di approdi delle navi da crociera.



I dati del ~~2010~~ ~~2007~~ confermano le potenzialità del porto di Ancona nel settore crocieristico e l'essere stato scelto come scalo dai due principali tour operator mondiali (Costa Crociere e MSC Opera) porterà certamente ad un incremento del traffico crocieristico.

4.3 I piani di sviluppo

Lo strumento urbanistico principale di pianificazione del porto oggi vigente è rappresentato dal Piano Regolatore del Porto di Ancona, la cui ultima variante redatta dall'Ufficio Genio Civile OO.MM. e approvata con D.M. n° 1604 del 14.07.1988, è stata resa esecutiva, con voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, solo nel 1997.

Esso tiene conto di uno dei vincoli fondamentali del porto di Ancona (carenza di spazi e infrastrutture) e disegna i necessari ampliamenti da effettuare mediante nuovi terrapieni, con le relative opere foranee di protezione, naturalmente sulla base di valutazioni tecnico-economiche risalenti a circa venti anni fa.

Il Piano si limita a definire le sole opere marittime di ampliamento, mentre a riorganizzare gli assetti funzionali interni al porto era stato delegato il Comune di Ancona.

L' Autorità Portuale di Ancona, istituita nel 1995, si è trovata a:

- confermare le previsioni del vigente P.R.P. per quanto attiene le opere di ampliamento previste;
- individuare una formula tecnico-giuridica che consentisse all'Autorità Portuale di procedere alla redazione di un nuovo strumento programmatico del futuro assetto del porto.

Il Comitato Portuale e l'Amministrazione Comunale di Ancona concordarono, nel 1998, di affidare congiuntamente ad un medesimo gruppo di progettisti l'incarico di procedere alla redazione del nuovo piano regolatore del porto e di quello del nuovo assetto urbanistico dell'area portuale.

Il nuovo strumento denominato "Piano di Sviluppo del Porto", avrà la valenza di Piano regolatore del porto, ~~ma~~ di piano particolareggiato esecutivo comunale e di variante al P.R.C.G. per l'area del porto.

Il Piano di Sviluppo, adottato il 25 febbraio 2005, delinea un quadro progettuale che permetterà:

- il soddisfacimento della domanda potenziale di trasporto via TIR attraverso la realizzazione di strutture finalizzate alla movimentazione nei piazzali e di banchine portuali in grado di accogliere la tipologia di navi adibite a tale trasporto (in ragione dei progressi tecnologici per navi di maggiore dimensione e maggiore velocità);
- la riorganizzazione dei traffici terrestri tra città e porto, assicurando il rapido deflusso di mezzi, merci e passeggeri da e verso i traghetti, minimizzando gli impatti sull'ambiente e sul traffico cittadino;
- il recupero di efficienza nella movimentazione container adeguando le strutture di banchina e gli spazi a terra;



- il reinserimento del Porto nell'ambito urbano, particolarmente sostenuto dal Comune di Ancona.

~~Attualmente il piano è al vaglio del Consiglio Superiore per il prescritto parere.~~ Il "Piano di Sviluppo del Porto" ha ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con il voto n° 1/08, reso nell'adunanza del 30 maggio 2008, mentre, in data 29 gennaio 2010, è stato avviato, presso il Ministero Ambiente tutela del territorio e del mare, il procedimento di VIA (art. 23 d.lgs 152/2006 e art. 5 Legge 84/94), attualmente in corso.

4.4 Gli investimenti e le opere programmate

Il Piano Regolatore Portuale prevede la realizzazione delle opere a mare, suddivise in quattro fasi di attuazione:

- a) diga foranea di sottoflutto,
- b) molo di sopraflutto,
- c) banchina lineare di oltre 900 mt., con fondali di – 14 metri,
- d) banchina laterale di 440 metri, con nuovi piazzali di circa 35 ettari che si aggiungeranno ai 15 ettari attualmente disponibili a ridosso della Nuova Darsena.

Sono in realizzazione le prime due fasi (950 metri della diga foranea di sottoflutto e banchina lineare di 900 metri) mentre il molo è già finanziato; i tempi di realizzazione sono andati ben al di là di quelli programmati.

Fig 6 – Opere di ammodernamento e potenziamento del porto di Ancona



~~Soprattutto occorre reperire circa 64 milioni di € aggiuntivi per la banchina lineare (punto c), oltre ai 16 già disponibili da parte dell'Autorità Portuale e circa 80 milioni di € per completare il banchinamento laterale ed il prolungamento delle dighe (punti a e d).~~

Il Piano Operativo Triennale 2008-2010, individua, in aggiunta a quanto sopra, i seguenti interventi che ad eccezione del primo sarebbero a carico dell'Autorità Portuale:



- realizzazione del collegamento viario con l'autostrada A14 e la SS 16 ed il potenziamento del collegamento ferroviario da parte dell'Autorità Portuale ed RFI. Mentre per il P.F. dell'uscita ad ovest non dovrebbero esserci problemi di cofinanziamento, per l'allaccio ferroviario della nuova Darsena la quota di circa 3 Meuro in capo ad RFI è stata ripartita tra Regione Marche ed Autorità Portuale ~~da reperire per intero, per circa 3 milioni di €.~~
- acquisizione di nuove aree operative retroportuali, in parte già realizzato con l'annessione dell'area Tubimar;
- il completamento dei nuovi piazzali, di circa 150.000 mq che si aggiungeranno ai 350.000 mq attualmente disponibili a ridosso della Nuova Darsena;
- l'escavo dei fondali a – 14 mt;
- opere a mare minori (su altre banchine, moli e relativi fondali);
- iniziative di carattere promozionale, per promuovere le potenzialità del porto di Ancona, e di natura organizzativa per assicurare risposte adeguate alle nuove dinamiche portuali.

Oltre tutto ciò, al fine di eliminare alcune strozzature viarie esistenti nell'ambito del porto storico per una migliore gestione del problema dell'incolonnamento dei mezzi, dell'imbarco e dello sbarco automezzi dai traghetti, sono in corso di realizzazione o di avanzata progettazione due interventi di risagomatura ed ampliamento delle banchine adiacenti la Stazione Marittima.

La previsione di intervento in un'area ferroviaria (denominata "ex-Scalo Marotti"), retrostante al porto, da realizzarsi con fondi di cui al POR-FESR della Regione Marche per gli anni 2007-2013, ai fini della sua trasformazione in terminal intermodale per il trasporto nave-ferro, consente di ipotizzare l'avvio di una linea di trasporto trasversale per il collegamento merci da Francia e Spagna, verso Grecia e Turchia, utilizzando la esistente linea ferroviaria tra Civitavecchia e Ancona, o anche sviluppando un collegamento tra Livorno ed Ancona.

La stessa attività potrà essere replicata anche sulla direttrice Nord-Sud per il centro Europa consentendo un deciso incremento del segmento merci non accompagnate ed in futuro, coinvolgendo l'Interporto di Jesi, una sensibile crescita del segmento container ed eventualmente di quello "automotive".

~~Rimane sullo sfondo, per l'onerosità dell'intervento, l'eventuale prospettiva di realizzare un nuovo interrimento impostato sulla diga foranea, per circa 50 ettari con fondali di oltre 14 metri; prospettiva che può determinarsi solo in presenza di una forte crescita concentrata della domanda di traffico containerizzato (fig. 7).~~

4.5 Dragaggi e vasca di colmata

Nell'ambito del POT 2008-2010 viene evidenziato il problema dei dragaggi, necessari al mantenimento dei fondali per accogliere il naviglio previsto, all'approfondimento degli stessi alla luce delle nuove opere di ammodernamento e potenziamento del porto.



Per poter correttamente programmare gli interventi di dragaggio l'Autorità portuale ha affidato al CNR ISMAR di Ancona uno studio sui fondali che ha consentito di conoscere la situazione esistente e le esigenze di dragaggio del porto. Da tale studio è emerso che il volume totale dei sedimenti da dragare è di circa 3 milioni di metri cubi dei quali l'11% nel porto storico e l'87% per gli approfondimenti e gli ampliamenti del porto. Tali sedimenti possono essere destinati a ripascimenti (2,4 milioni di metri cubi), vasca di colmata (circa 160.000 mc) e a mare (circa 350.000 mc).

~~Fig. 7 – Ipotesi nuovo interrimento impostato sulla diga foranea~~

I suddetti quantitativi risultano però eterogenei in pianta e profondità, pertanto per ogni singolo intervento riguardante uno specchio d'acqua dovranno essere previste modalità di escavo selettive, per conferire il sedimento dragato nel corretto sito di destinazione finale.

Le analisi (che tuttavia dovranno essere ripetute nel tempo) hanno escluso la presenza di sedimenti con contaminanti superiori ai limiti previsti per il conferimento in vasca di colmata (rifiuti speciali).

Per tali interventi devono essere acquisite l'autorizzazione del Ministero dell'Ambiente (per il dragaggio e successivo versamento di materiale a mare **non inquinato ma non adatto al ripascimento**) e l'autorizzazione regionale per il dragaggio e successivo impiego per ripascimento o in vasche di colmata ("Piano di gestione integrata delle aree costiere" del febbraio 2005 e successive Linee guida per la gestione dei materiali derivanti dalle attività di dragaggio portuale approvate con DGR n° ~~796 del 16.07.2007~~ **209 del 23 febbraio 2009**).

~~Gli scavi di manutenzione più urgenti nel porto storico, interesseranno un quantitativo di sedimenti di circa 100.000 mc. Allo scopo è stato consegnato uno studio di fattibilità dell'Università Politecnica delle Marche per verificare la possibilità di realizzare una vasca di colmata. E' stato approvato il progetto esecutivo elaborato dalla SOGESID per l'adeguamento della vasca di colmata all'interno dell'ambito portuale. per accogliere tali materiali, possibilità che è stata individuata nella vasca di colmata già prevista nell'ambito delle opere di ammodernamento e potenziamento del PRP nella darsena dell'ex porto turistico, già in parte colmata con i materiali dragati negli ultimi anni. Attualmente è in corso la procedura di gara, fase di valutazione delle offerte pervenute, per l'individuazione dell'aggiudicatario a cui affidare i lavori di realizzazione della cassa di colmata.~~

~~**I lavori per la vasca di colmata potrebbero essere avviati nel 2009 ma occorre reperire un ulteriore finanziamento di 7 milioni di €, per rispettare le prescrizioni del Ministero dell'Ambiente.**~~

~~Nello stesso periodo verrà sottoposto al Comitato portuale il calendario delle priorità dei lavori di dragaggio da effettuare nel porto.~~



4.6 Il recupero del waterfront

Una volta realizzate le nuove banchine e i terrapieni retrostanti le aree del porto storico dovrebbero essere liberate dalle attività che tuttora vi si svolgono a servizio del traffico mercantile.

Questo consentirà di restituire alla città e ai passeggeri il porto storico e di recuperare il waterfront, realizzando i progetti di riassetto urbanistico e riuso della fascia costiera, tesi a migliorare l'integrazione fra porto e città.

Inoltre è imminente l'avvio dei lavori della banchina di allestimento interna allo stabilimento Fincantieri, che libererà la banchina 7, attualmente impiegata per questo scopo, ~~con il contemporaneo rilascio della palazzina mensa e spogliatoi.~~

Questo edificio potrebbe essere riqualificato e destinato a funzioni di pregio, vista la sua posizione in prossimità dell'arco Traiano e del colle Guasco.

Ugualmente potrebbe essere assegnata a nuova destinazione, nell'ottica della riqualificazione del waterfront, la palazzina della direzione Fincantieri, che è in corso di passaggio al demanio.

~~La progettazione organica degli interventi da effettuare sarà comunque definita dalla società Traiano, in fase di costituzione tra Autorità portuale ed Enti Pubblici.~~

Tuttavia il recupero del porto storico non sarebbe davvero completo, se non operasse anche sulla darsena circostante la Mole Vanvitelliana, oggi utilizzata come approdo per i pescherecci.

Tale soluzione comporta la necessità di realizzare a fianco del porto turistico un ulteriore ridosso destinato ai pescherecci, valutato per ora circa in un costo di circa 25 Meuro.

5 Azioni in tema di logistica

Come nel recente passato è stato realizzata un'apposita struttura di deposito temporaneo per il carbone destinato ad alimentare la Centrale ENEL di Bastardo in Umbria, che viene rifornita regolarmente via treno, così è opportuno ampliare l'offerta logistica legata al Porto per accrescerne le potenzialità ed il valore aggiunto che può generarsi.

A tale scopo è **in corso di completamento** ~~in corso di avanzata realizzazione~~ a 25 chilometri dal Porto, l'Interporto di Jesi, collocato lungo la trasversale ferroviaria romana e servito da una strada statale a 4 corsie.

La previsione complessiva è di 100 ha di superficie territoriale, la metà dei quali già disponibili; **sono già operativi dal 2010 sia il collegamento stradale diretto dalla SS76 ("Svincolo Interporto")** ~~che il collegamento ferroviario alla "Orte-Falconara" sono iniziati i lavori per lo svincolo stradale e per l'allaccio ferroviario.~~

Nel corso del ~~2009~~ 2012 l'attività del terminal presso l'Interporto verrà resa pienamente operativa, grazie alla realizzazione della stazione ferroviaria in area interportuale che permetterà l'immissione diretta in linea dei convogli ferroviari sia lato Ancona che lato Orte.

Sono inoltre previste ed in parte in fase di realizzazione alcune piattaforme logistiche distrettuali, collocate nei principali distretti della regione capaci di dialogare direttamente con l'Interporto ed con il Porto.

5.1 Lo sviluppo dell'intermodalità

Fra gli obiettivi del Piano generale di trasporti e della logistica approvato dallo Stato italiano, ripresi e rafforzati nelle Linee Strategiche per il programma di attuazione del Piano Nazionale della Logistica del dicembre 2010, vi è quello di riequilibrare i trasporti a favore delle modalità ferroviarie e marittime e di favorire il trasporto combinato. La politica dei trasporti dell'Unione Europea sta orientando da anni le politiche degli stati membri verso uno spostamento dei traffici dal vettore stradale al vettore ferro e per via marittima, sostenendo in particolare il cabotaggio e il trasporto combinato. Recentemente, nel marzo 2011, la Commissione Europea ha adottato il "Libro Bianco sui Trasporti" che propone una tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti, per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile e tenta di coniugare proprio l'incremento della mobilità con la riduzione delle emissioni. Pur guardando ad un orizzonte temporale molto lungo, 2050 per il quale fissa una riduzione delle emissioni del 80-95% rispetto ai livelli degli anni '90 – prevede tappe ed obiettivi intermedi, al 2020 ed al 2030.

Attraverso l'attuazione di queste politiche ~~in tal modo~~ si intende infatti limitare gli effetti negativi del traffico su strada, ormai riconosciuti sia a livello di effetti sull'inquinamento atmosferico (ossidi di zolfo e di azoto, particolare fine PM10 e polveri ultrasottili PM2,5) che come fonte di rumore.

La riduzione dei mezzi circolanti su strada risolve inoltre il problema della congestione del traffico che il trasporto su gomma comporta.

Con questi obiettivi sono stati formulati e sono in fase di sviluppo alcuni importanti progetti che riguardano il porto di Ancona, che vedono il coinvolgimento di diversi soggetti, locali e internazionali, pubblici e privati.

5.2 Piattaforma logistica ex scalo Marotti

In coerenza con gli obiettivi della politica comunitaria dei trasporti il progetto si propone di attrezzare l'area ferroviaria denominata "ex scalo Marotti" a piattaforma logistica multimodale per il carico e lo scarico di casse mobili e container e in prospettiva di trailers e TIR, per il trasporto su treno, realizzando nel porto di Ancona l'unica piattaforma logistica multimodale portuale dell'Adriatico, ubicata a poche centinaia di metri dalle banchine.

L'intervento è previsto nel Piano di sviluppo del porto ed è finanziato (per 5 milioni di euro) con fondi regionali nell'ambito del Programma POR-FERS 2007-2013 ASSE 4.



Il progetto si estende anche all'ulteriore area di proprietà di RFI, non più totalmente funzionale al servizio ferroviario e attualmente utilizzata dal "Dopolavoro ferroviario" per attività ricreative e sportive e in parte utilizzata come magazzino merci.

Una volta delocalizzate tali attività sportive in altro sito del territorio comunale, reso disponibile dal Comune di Ancona, l'intera area, di proprietà di RFI, sarà attrezzata con rampe e impianti di movimentazione e gestita da un soggetto giuridico appositamente costituito. Oltre ai normali servizi di movimentazione saranno previsti piazzali di sosta sorvegliati e recintati e cancelli di entrata e di uscita per la registrazione dei movimenti dei mezzi intermodali.

L'utilizzo del mezzo ferroviario può essere favorito non solo sulla direttrice nord-sud, ma anche in quella trasversale Tirreno-Adriatico e il trasporto intermodale (anche in considerazione dell'imminente completamento l'autostrada Igoumenitza-Salonicco e delle nuove linee da e per la Turchia) potrà essere ulteriormente incentivato mediante le ulteriori significative iniziative:

- 1) treno trasversale intermodale Civitavecchia-Ancona, che realizzi il collegamento del Mediterraneo con l'Europa Orientale ed Occidentale senza penalizzare l'attraversamento stradale italiano,
- 2) collegamenti intermodali ferroviari con i grandi interporti del Nord Italia e conseguentemente del Nord Europa
- 3) un collegamento navetta tra lo scalo di Falconara e la piattaforma portuale a mezzo autostrada ferrata (cioè trasporto di camion completi)
- 4) un collegamento navetta con l'interporto di Jesi che garantisce adeguati spazi per la sosta, la movimentazione e lo smistamento delle merci. Una possibile attività da svolgersi in stretta collaborazione tra le due infrastrutture porto-interporto è quella legata al trasporto delle auto nuove, che dai pesi dell'Est sono dirette all'Europa centrale.

La piattaforma intermodale consentirà inoltre di rendere pienamente operativo il servizio di auto al seguito del treno, fortemente voluto dall'Autorità portuale e che nei primi anni di attuazione, sta registrando un notevole successo.

5.3 Il Programma "Autostrade del mare MARCO POLO II"

~~Il programma rientra tra i 30 progetti prioritari dell'Unione Europea e ad esso sono stati destinati 1,8 miliardi di Euro. Le aree geografiche individuate sono il Mar Baltico, l'Europa occidentale, il Mediterraneo occidentale (Europa Sud Ovest) e il Mediterraneo Orientale (Europa Sud Est).~~

~~Le linee di sviluppo sono:~~

- ~~— concentrazione di gran parte del trasporto merci su alcuni itinerari marittimi in partenza da un numero limitato di porti (per accrescere la redditività delle linee);~~
- ~~— semplificazione dei controlli doganali;~~
- ~~— messa a punto di un sistema elettronico di dichiarazione per le autorità portuali;~~



~~istallazioni portuali riservate di preferenza a questa attività (terminali ro-ro, apparecchiature logistico, aree di stazionamento, installazioni per camionisti) e un accesso diretto ai porti; navigabilità garantita tutto l'anno.~~

Dal 2007 il programma Marco Polo II ha fornito un impulso al programma delle Autostrade del mare individuando, ~~ha ricevuto nuovo impulso grazie al Marco Polo II che~~, diversamente dalla prima edizione, individua un asse specifico di azioni e risorse finanziarie dedicate al suo sviluppo (450 milioni di Euro dal 2007 al 2013) ~~e si caratterizza~~ caratterizzandosi quindi proprio per l'esplicito sostegno allo sviluppo delle autostrade del mare.

A differenza del programma Reti Transeuropee dei Trasporti TEN-T) che ha come oggetto principale lo sviluppo di infrastrutture strategiche e la creazione di una rete di trasporto ed è gestito da settore pubblico, il programma Marco Polo supporta l'avvio del servizio di trasporto (e solo in parte di infrastrutture), nuove linee dedicate alle autostrade del mare ed è destinato al settore privato, ovvero è rivolto a coloro che vogliono attivare nuovi servizi.

Con tale programma l'Unione Europea intende trasferire entro il 2013 una parte sostanziale del previsto aumento del traffico su strada (misurato in t/km) verso lo *short sea shipping*, il trasporto ferroviario, le vie navigabili interne o la combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali siano i più brevi possibile.

Per far questo si avvale di:

- azioni di trasferimento modale, ovvero aiuti all'apertura di nuovi servizi nel mercato del trasporto merci non stradale,
- azioni catalizzatrici, cioè fondi per soluzioni non stradali nel trasporto merci,
- azioni comuni di apprendimento, sostegno ad iniziative che migliorano la cooperazione e la condivisione del know-how in un'industria del trasporto e della logistica sempre più complessa.

Nel 2007 è stato avviato il progetto comunitario per l'elaborazione di un Master Plan per "East Mediterranean Motorways of the Sea" allo scopo di definire le necessità infrastrutturali ed i nuovi collegamenti, nonché gli indirizzi per una politica coordinata di settore. Tale progetto vede come referente l'Autorità portuale di Igoumenitza per conto dei Ministeri dei Trasporti di Italia (in convenzione con la Rete Autostrade Mediterranee SpA), Grecia, Slovenia Malta e Cipro.

~~Nel maggio 2008 l'Autorità portuale di Ancona ha partecipato al progetto comunitario con il "Progetto Due Mari", potendo contare sulla partnership della Regione Marche, delle Autorità portuali di Igoumenitza, Koper e Civitavecchia, di RFI, del Comune di Foligno, oltre che di soggetti privati come la Blue Line, Grimaldi Group ed Anek Line.~~

~~Per il porto di Ancona è l'occasione per superare l'isolamento in cui si è trovato negli ultimi anni rispetto alle politiche comunitarie, poiché l'inserimento nel Master Plan dei progetti infrastrutturali dello scalo dorico o la previsione di nuove linee di collegamento tra Ancona e i porti dell'est mediterraneo consentirebbe di usufruire di fondi comunitari.~~



~~In questo senso va ricordato il completamento delle autostrade croate, il più grande investimento nazionale dalla fine degli eventi bellici, che è ormai prossimo a raggiungere Dubrovnik. Un progressivo potenziamento stradale verso sud, fino a raggiungere la Grecia, potrebbe proporsi come seria alternativa ai collegamenti via mare in Adriatico, in particolare per il transito di merci dirette prevalentemente al Nord Europa, ripristinando quella linea di collegamento che esisteva nella ex Jugoslavia e che ora è diventata impraticabile per i rischi connessi alle vicende belliche e il conseguente numero di frontiere da superare.~~

~~La proposta progettuale del "Progetto Due Mari" sviluppa tre ipotesi:~~

- ~~— accrescere il flusso di merci attraverso l'apertura di nuove rotte fra Ancona e Koper,~~
- ~~— migliorare i servizi esistenti fra Ancona e Igoumenitsa,~~
- ~~— collegare il bacino del Mediterraneo orientale con quello occidentale utilizzando una linea ferroviaria che connette i porti di Ancona e Civitavecchia.~~

~~A tale idea progettuale la Regione Marche partecipa con il finanziamento per la promozione del trasporto combinato, già previsto nell'ambito dei fondi strutturali del Programma Operativo 2007-2013 "Asse 4 - Accessibilità ai servizi di trasporto".~~

5.4 Strategie collaborative

Ai fini dell'applicazione del progetto europeo "Autostrade del mare" è stata avviata una progettualità comune con il porto di Igoumenitsa, terminale della autostrada Egnatia, allo scopo di convogliare sulla tratta Ancona – Igoumenitsa parte dei traffici provenienti dal nord-est della Grecia.

E' in corso di studio un progetto da presentare sul Marco Polo II per il collegamento intermodale Spagna –Turchia attraverso Civitavecchia ed Ancona e relativi porti ed interporti.

L'Autorità Portuale di Ancona **ha partecipato** ~~partecipa~~ con la Regione, la CCIAA di Venezia, l'Interporto Marche, l'agenzia Veneto Lavoro, e altre Autorità Portuali di porti adriatici al progetto Adriaform (Interreg), che si proponeva di realizzare un network di cooperazione per approfondire le tematiche relative al mercato del lavoro ed alla formazione professionale specializzata per gli operatori portuali, interportuali e di logistica.

Alcuni tra i principali porti europei, università, esperti ambientali, tra cui l'APAT (agenzia del Ministero dell'Ambiente) hanno in corso dal 2000 il progetto Ecoports, per costituire una rete di contatti e scambi di esperienze tra circa 150 porti europei, specie in merito alla risoluzione di problemi ambientali. L'Autorità Portuale punta ad avere la certificazione ambientale e nel contempo cerca di incentivare le imprese portuali ad ottenere le certificazioni ISO 14001 ed EMAS II.

La Regione, in collaborazione con l'Autorità Portuale **ha partecipato** ~~partecipa~~ al progetto Efiport – Ecoefficiency in ports, il cui obiettivo è ridurre l'inquinamento atmosferico e delle acque e ridurre la produzione di rifiuti, e al progetto Adriaform Interreg IIIA – Assistenza tecnica per lo sviluppo di un network per la qualificazione delle risorse e umane nel settore della logistica e dei trasporti si

proponeva di realizzare una rete di cooperazione per approfondire le tematiche legate alle opportunità del mercato del lavoro.

I partner coinvolti sono stati l'Autorità portuale di Ancona, di Brindisi, di Pola (Croazia), di Bar (Montenegro) e di Durazzo (Albania), la Regione Marche, la società Interporto marche, la Camera di Commercio di Venezia e Veneto lavoro (l'Ente strumentale della Regione Veneto per le politiche dell'occupazione).

Sono inoltre in corso di stipula alcuni Protocolli d'intesa, quali quello per la pianificazione delle misure finalizzate al contenimento degli infortuni in ambito portuale, quello per i controlli della G.d.F. sugli appalti e sulle imprese appaltatrici dell'Autorità Portuale.

Sempre sulle tematiche della portualità sta lavorando anche la Regione Marche che, dopo l'esperienza del progetto Portus (Interreg IIIA), è ora lead partner del progetto DEVELOP-MED - Programma Operativo MED Obiettivo 3, in corso dal 1 giugno 2009 ed in fase di conclusione; i beneficiari diretti del progetto comprendono i Ministeri, le Amministrazioni Regionali, le Istituzioni Comunali, le Autorità Portuali, che cooperano all'attuazione degli scenari prioritari individuati per migliorare il trasporto e la logistica della zona MED. Il progetto intende promuovere la competitività del sistema di trasporto marittimo nello spazio Mediterraneo, realizzando azioni finalizzate al miglioramento dell'accessibilità marittima, agendo sul ruolo della multimodalità e intermodalità del sistema dei trasporti e dei porti, proponendo soluzioni alle istanze di accessibilità e connessione della rete delle isole mediterranee con il continente europeo. L'obiettivo del progetto è quello di valutare, definire e concordare una strategia comune di sviluppo per migliorare la competitività del sistema marittimo MED, sviluppando i collegamenti tra i principali porti regionali e la rete TransEuropea di Trasporti (TEN-T).

INTERPORTO ED INFRASTRUTTURE LOGISTICHE MINORI



PARTE 1

INTERPORTO DELLE MARCHE



INDICE

1 L'INTERPORTO DELLE MARCHE	1
1.1 La Società di gestione "Interporto Marche S.p.a."	3
1.2 Attività	4
1.2.1 "Progetto Generale" dell'Interporto delle Marche	5
1.2.2 Il Progetto "Sistema interportuale di Jesi"	6
1.3 Collegamenti Interporto - Aeroporto - Porto - Ferrovia	8
2 IL SISTEMA INFORMATICO PER LA GESTIONE DELLA RETE LOGISTICA NAZIONALE	11
2.1 Piattaforma ICT Interporto delle Marche	11
3 LE CARATTERISTICHE DELLA STRUTTURA INTERPORTUALE DI JESI E LA SUA "STORIA" ..	13
3.1 Stato attuale delle superfici	14
3.2 Livello attuale della progettazione e dell'esecuzione	15
3.3 Appalto "1° lotto funzionale" (fase 1)	16
3.4 Appalto "ampliamento 1° lotto funzionale" (fase 2)	17
3.5 Completamento progetto "sistema interportuale di jesi" (fase 3)	18
3.5.1 A) Area Ferro-Gomma	20
3.5.2 B) Area Gomma-Gomma	23
3.5.3 C) Area Terminal - Containers	23
3.5.4 D) La Viabilità e i Piazzali	24
3.6 Progetto e situazione appalti "Opere Ferroviarie" (fase 1 e 2)	24
3.6.1 Coerenza con i documenti programmatici relativi all'area di intervento	25
3.6.2 Impatto sul territorio	26
3.6.3 Coerenza con i piani urbanistici vigenti:	27
3.6.4 Stato di attuazione degli interventi	27
4 FINANZIAMENTI ASSEGNATI	30
4.1 I contributi comunitari 2000-2006	31
4.2 P.O.R. Marche - 2007-2013	31

1 L'INTERPORTO DELLE MARCHE

L'interporto è una struttura finalizzata allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare e ricevere treni ed in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione, nonché aree coperte e scoperte ad uso depositi, sosta e servizi nell'ambito di un sistema logistico territoriale integrato del trasporto merci nella regione.

La struttura dell'interporto delle Marche sorge nell'area della Coppetella di Jesi, che, per la particolare posizione nella quale è ubicata, è in grado di accogliere al meglio il complesso organico di strutture e servizi integrati, risultando ideale per svolgere le attività collegate alla intermodalità e alla logistica.

La SS16 e l'autostrada A14 sull'asse Nord-Sud, la ferrovia Ancona-Roma e la SS76 in direzione Est-Ovest oltre alla prossimità al porto commerciale di Ancona e all'aeroporto di Ancona-Falconara, saranno garanzia di centralità dell'interporto come nodo di sviluppo e di occupazione per l'economia umbra e marchigiana, costituendo un passaggio fondamentale per la razionalizzazione dei processi di raccolta e distribuzione delle merci dell'intero territorio.

La realizzazione dell'interporto, il cui investimento previsto è di circa 128 milioni di euro, consentirà di abbattere almeno il 25% dei costi di trasporto, grazie alla competitività della tariffa intermodale, considerata dai maggiori esperti del settore, il futuro dei trasporti.



Fig. 1: Veduta aerea dell'area dell'Interporto delle Marche

I mercati di riferimento per l'interporto delle Marche sono quelli del trasporto combinato europeo e nazionale, e in funzione di questi la struttura sarà impegnata con una serie di servizi interni come:

- servizi intermodali: trasporto combinato con l'attivazione di treni-blocco per semirimorchi, casse mobili, container
- attività trasportistica di raccolta e distribuzione capillare sul territorio

- attività di gestione magazzino conto terzi
- gestione di magazzini specializzati
- distribuzione camionistica a livello regionale e nazionale
- lavorazioni accessorie e servizi collegati come:
- dogane, rete informatica e telematica, giardinaggio e sistemi di sorveglianza
- servizi accessori alle persone (mensa, banca, poste, ~~albergo~~, ecc.)
- servizi accessori ai mezzi (rifornimento carburante, manutenzione, ricambi, autolavaggio, in corso di realizzazione)

I lavori relativi al primo nucleo funzionale, 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.

All'interno dell'area urbanizzata di proprietà della società, grazie ai lavori di cui sopra, è autorizzata la realizzazione di ulteriori 40.000 mq di magazzini raccordati.

A partire dal 01/01/~~2010~~ 2008 è stato possibile l'avvio di attività di logistica distributiva con l'utilizzo del primo capannone di 5.000 mq, 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, che è stato completato dell'ANAS soltanto nel luglio del 2010.

Nei primi mesi del ~~2010~~ 2011 sono stati sottoscritti ~~accordi preliminari per la~~ contratti di 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 concessionati, 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 ha stipulato un contratto di affitto con Interporto Marche Spa, per l'apertura di una propria sede. L'ufficio presso l'Interporto delle Marche è un distaccamento dell'Ufficio delle Dogane di Ancona in grado di svolgere tutte le

operazioni di sdoganamento. Nei mesi di aprile e maggio 2011 sono state effettuate dalla sede di Jesi delle operazioni volte a testare e mettere in funzione il Sistema Informativo Doganale (AIDA).

~~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.

Anche con Aerdorica sono in corso contatti 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 **le future piastre logistiche di Foligno e Terni** ~~stazione di Gualdo Tadino.~~

La Interporto Marche S.p.a. sta inoltre lavorando alla realizzazione di impianti fotovoltaici sulle coperture dei magazzini **e di pensiline fotovoltaiche, oltre che all'attuazione di sistemi integrati di risparmio energetico** come del resto previsto dal decreto VIA emesso sull'intero progetto. ~~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.~~

1.1 La Società di gestione "Interporto Marche S.p.a."

Il Consiglio Regionale, abrogata la norma di legge che affidava al CEMIM la costruzione del Centro Intermodale di Jesi, con L.R. n. 6/94 ha costituito una nuova società, denominata "Interporto Marche S.p.a.", con il compito di realizzare l'infrastruttura interportuale regionale, con il supporto della Finanziaria regionale S.p.a. e di altri soggetti pubblici e privati.

Con le modifiche apportate all'art.4 dello statuto dall'Assemblea straordinaria del 07/02/2004 la società assume anche la gestione totale o parziale dell'intera opera.

La situazione finanziaria della società " Interporto Marche S.p.a." al 31/12/2009:

Denominazione	Numero Azioni	Valore totale	Percentuale
SVILUPPO MARCHE SPA	6.263.964	6.263.964	59,39
BANCA DELL'EMARCHE	1.195.710	1.195.710	11,34
BANCA POPOLARE DI	790.304	790.304	7,49
CCIAA DI ANCONA	507.888	507.888	4,82
SVILUPPI IMBRIA SPA	474.204	474.204	4,50
COMUNE DI TESI	339.337	339.337	3,22
COMUNE DI ANCONA	193.500	193.500	1,83
PROVINCIA DI ANCONA	105.780	105.780	1,00
FINICREDIT	100.104	100.104	0,95
REI	82.117	82.117	0,78
PASQUINI E FENNICI SPA	67.869	67.869	0,64
CONSORZIO ZIPA	61.920	61.920	0,59
AERDORICA SPA	48.860	48.860	0,46
CONFARTIGIANATO	26.316	26.316	0,25
CRAMA SOC. COOP. ARI	25.800	25.800	0,24
PORTO 2000 SPA	25.800	25.800	0,24
CASTORI SNC	20.640	20.640	0,20
HOLDING PORTO DI ANCONA	20.000	20.000	0,19
COOP. AUTOTRASPORTI	18.060	18.060	0,17
COMUNE DI CHIARAVALLE	17.944	17.944	0,17
DROMOS SOC. COOP. ARL	15.480	15.480	0,15
T.V.A. SPA	13.932	13.932	0,13
UNIONCAMERE UMBRIA	10.320	10.320	0,10
CNA MARCHE	10.320	10.320	0,10
UNIONCAMERE MARCHE	10.320	10.320	0,10
CONFINDUSTRIA UMBRIA	10.320	10.320	0,10
CCIAA ASCOLI PICENO	10.320	10.320	0,10
COMUNE DI FOLIGNO	10.320	10.320	0,10
CCIAA MACERATA	10.320	10.320	0,10
MULTISERVICE MARCHE SCRL	10.320	10.320	0,10
D.P. LOGISTICA SRI	9.288	9.288	0,09
CAM SCRI	8.772	8.772	0,08
COMUNE DI MONSANO	7.740	7.740	0,07
EL.ME.A. SRL	7.740	7.740	0,07
G.A.I. SRI	5.160	5.160	0,05
COMUNE DI MONTE SAN	5.160	5.160	0,05
CENTRO TERMINAL PICENO	2.580	2.580	0,02
COMUNE DI APIRO	1.804	1.804	0,02
COMUNE DI MORRO D'ALBA	1.196	1.196	0,01

Come risulta evidente la Regione Marche è attualmente il socio di maggioranza assoluta con oltre il 60% delle quote azionarie, detenute attraverso la società in house Sviluppo Marche.

1.2 Attività

La società ha per oggetto la progettazione e la realizzazione nel territorio del Comune di Jesi, anche attraverso i contributi previsti ed ottenibili dalle leggi nazionali e comunitarie, di un **centro merci intermodale** regionale consistente in un sistema unitario di opere, di infrastrutture e di servizi principali, accessori e complementari, anche dislocati in altri territori, purché ad esso funzionali e connessi, complessivamente preordinati alla ricezione, movimentazione, custodia, magazzinaggio e smistamento di merci, materie prime, prodotti intermedi e finiti, nell'ambito di un sistema logistico territoriale integrato del trasporto merci nella regione, nonché la gestione sia totale che parziale della intera opera.

In particolare essa potrà:

- 1) Promuovere l'intermodalità in tutte le sue forme.
- 2) Acquistare aree, anche attrezzate, comprese la progettazione e la realizzazione delle opere di urbanizzazione e dei servizi.
- 3) Costruire fabbricati, impianti, laboratori per attività industriali, commerciali e artigianali e servizi, depositi e magazzini.
- 4) Vendere, locare, concedere in leasing e ad altro titolo i terreni, fabbricati e gli impianti, nonché rami aziendali.
- 5) Assumere interessenze, quote e partecipazioni in società, imprese ed enti nazionali ed esteri aventi finalità analoghe, complementari od affini: potrà partecipare a consorzi e società consortili con scopi analoghi, affini o connessi ai propri.
- 6) Attuare quanto necessario alla definizione e al compimento di ogni rapporto, stipulare contratti di qualsiasi natura, determinare e concordare ogni clausola, condizioni giuridiche, economiche, tecniche e stabilire forme, condizioni e contenuti delle prestazioni contrattuali.

1.2.1 "Progetto Generale" dell'Interporto delle Marche

La progettazione dell'interporto delle Marche prende avvio nel 1997 con la redazione del "Progetto Generale" che prevede la realizzazione dell'opera in tre fasi, quali:

FASE 1 : 1° Lotto funzionale

FASE 2 : Ampliamento 1° Lotto funzionale

FASE 3 : Completamento/Progetto "Sistema interportuale di Jesi"

La Interporto Marche S.p.a. ha affidato al Comune di Jesi l'incarico della redazione del "Progetto Generale" relativo all'intera area di insediamento, approvato in variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Jesi e divenuto scheda progetto. Lo stesso Comune di Jesi, su incarico della Interporto Marche S.p.a., ha predisposto il progetto esecutivo del 1° Lotto funzionale.

Con l'approvazione del "Progetto Generale" nel 1997 e la relativa dichiarazione di pubblica utilità sono state avviate le procedure di esproprio con le quali la società è divenuta proprietaria di 54 ha dei 79 ha di superficie territoriale allora prevista per l'insediamento dal PRG.

La Interporto Marche S.p.a. nel 2002 ha avviato l'appalto per la realizzazione del 1° Lotto funzionale e, contestualmente, ha predisposto il progetto dell'Ampliamento del 1° Lotto funzionale le cui opere sono state appaltate nel 2004.

Gli appalti relativi al 1° lotto funzionale e al successivo Ampliamento sono stati conclusi nell'ottobre del 2006.

Con i suddetti appalti, la società ha realizzato le seguenti opere:

- edificio direzionale di 1.150 mq per piano, articolato su tre livelli
- 5.000 mq di magazzini dei 45.000 mq concessionati all'interno dell'area
- piazzale terminal-container per 89.900 mq
- piazzali ferro-gomma
- viabilità interna e parcheggi
- opere di urbanizzazione a servizio dell'area e dei futuri ampliamenti.

Ottenuta la definitiva approvazione da parte di RFI S.p.a. del progetto delle opere ferroviarie interne alla struttura interportuale, la Interporto Marche S.p.a. nel 2008 ha avviato l'appalto per la realizzazione delle stesse i cui lavori sono stati conclusi il 29/06/2009 consentendo l'attivazione dell'impianto, raccordato alla linea Orte-Falconara in regime di tradotta, in data 15/07/2009.

Contestualmente l'ANAS nel settembre del 2008 ha appaltato la progettazione e la realizzazione dello svincolo sulla SS76 di accesso alla struttura interportuale la cui apertura al traffico è avvenuta nel luglio del 2010. L'intervento è stato finanziato per circa l'80% con fondi FAS dalla Regione Marche.

Nel 2008 la Interporto Marche S.p.a., al fine di consentire l'entrata in esercizio delle opere già all'epoca realizzate, in assenza del completamento dello svincolo sulla SS 76 da parte dell'ANAS, ha adeguato la viabilità comunale esistente al transito dei mezzi pesanti per consentire un accesso provvisorio all'area interportuale. L'intervento è stato attuato grazie ai fondi messi a disposizione dalla Regione Marche.

1.2.2 Il Progetto "Sistema interportuale di Jesi"

Il progetto "Sistema Interportuale di Jesi", finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di implementazione delle capacità operativa e di produttività dell'interporto, anche in vista della realizzazione del nuovo smistamento ferroviario di Jesi da parte di RFI S.p.a. in adiacenza ai binari di presa e consegna dell'interporto Marche, si configura come la naturale evoluzione del Progetto Generale dell'interporto delle Marche, in particolare della fase di Completamento. Il progetto del "Sistema Interportuale di Jesi" si inquadra oggi nel nuovo assetto logistico del sistema Paese, così come individuato nel Piano per la Logistica, approvato il 01/03/2006 dalla Assemblea della Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica e dal CIPE il 22/03/2006.

Il progetto risulta perfettamente coerente con i piani e gli investimenti previsti da altri soggetti nell'area interessata dall'intervento come confermato dal fatto che l'opera è inserita, in quanto dichiarata strategica e di preminente interesse nazionale, nei seguenti documenti programmatici:

- Delibera CIPE n. 121 del 21/12/2001;
- Piano Quinquennale degli Interporti, approvato con decreto del Presidente del consiglio dei Ministri del 10/04/1986, che prevedeva la realizzazione di una rete fondamentale di I livello, avviata con la legge 240/90;
- Intesa Generale Quadro del 24/10/2002 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Marche e nel Piano Regionale dei Trasporti.
- Allegato Infrastrutture al DPEF 2006-2009 e 2007-2011.

Il progetto in esame comprende lo stato attuale delle opere già realizzate, di 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.

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.

Il progetto preliminare del "Sistema Interportuale di Jesi" 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.

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, al fine di procedere 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. E' in corso la verifica di ottemperanza rispetto all'attuale stato di attuazione dell'intervento.

ZONIZZAZIONE PREVISTA DAL PROGETTO "SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI"

SUPERFICIE TERRITORIALE

- Terminal ferroviario-container mq 108.900
- Area ferro-gomma mq 229.017
- Area gomma-gomma mq 74.000
- Area sevizi direzionali e produttivi mq 8.500
- Impianti depurazione mq 5.000

- Collettore di scarico mq 10.075
- Area servizio agli autotrasportatori mq 32.500
- Aree stradali mq 61.900
- Area occupazione binari mq 91.958
- Laghetto antincendio mq 2.220
- Area a verde mq 386.692

totale superficie mq 1.010.762

SUPERFICIE COPERTA:

- Depositi ferro gomma mq 80.000
- Depositi gomma-gomma mq 20.000
- Edificio direzionale e servizi produttivi mq 1.150
- Blocco servizi autotrasportatori e officina mq 110

totale superficie mq 101.260

Nel contempo in data 05/05/2010, la Interporto Marche S.p.a. ha sottoposto all'attenzione del Comune di Jesi una proposta di variante per l'ampliamento dell'attuale piazzale terminal container tale da consentire un allungamento dei fasci binari operativi ivi realizzati dagli attuali 450/530 m a 650/680 m al fine di migliorare l'operatività dell'impianto riducendo il numero delle scomposizioni dei convogli all'interno del piazzale. Con la modifica di cui sopra, la lunghezza delle aste diventerebbe pari a quella dei binari di presa e consegna e, pertanto, i treni accolti nel fascio presa e consegna potranno essere interamente inoltrati nel piazzale terminal container senza frazionamenti, con un conseguente abbattimento dei costi e dei tempi di lavorazione. ~~Il documento è attualmente in discussione presso gli uffici comunali.~~

1.3 Collegamenti Interporto - Aeroporto - Porto - Ferrovia

L'area di insediamento dell'interporto delle Marche si colloca tra la superstrada SS 76 ed il tracciato ferroviario Orte – Falconara, ciò fa sì che l'interporto sia collegato in maniera diretta ad infrastrutture di valenza strategica nazionale, quali:

- autostrada A14 Bologna-Bari
- linea ferroviaria Orte-Falconara (allaccio diretto alla linea in fase di implementazione mediante la realizzazione di una stazione tecnica)
- porto di Ancona (collegamento ferroviario, distanza porto-interporto ca 25 km).
- superstrada SS 76 Vallesina, per i collegamenti con l'Umbria e con Roma (collegamento garantito mediante uno svincolo dedicato).
- aeroporto di Falconara (collegamento ferroviario, distanza da aeroporto-interporto ca 10 5 km).



Fig. 2:

Essendo, pertanto, la zona di insediamento dell'interporto delle Marche 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.

Circa la connessione viaria la viabilità interna dell'interporto delle Marche è collegata direttamente alla superstrada SS 76, a due corsie per ogni senso di marcia, mediante uno svincolo dedicato che ANAS ha aperto al traffico nel luglio del 2010 e che svolge la funzione di collettore principale dei flussi di traffico originati/diretti all'interporto. Il collegamento diretto alla SS76 garantirà anche la connessione con il Porto di Ancona, con l'Aeroporto di Ancona e con l'autostrada A14 Adriatica attraverso lo svincolo di Ancona Nord.

La vicinanza dell'area interportuale alla esistente linea ferroviaria, ha permesso di prevedere la agevole realizzazione di fasci di binari di raccordo alla linea Orte-Falconara senza opere di particolare impatto sul territorio. Il collegamento alla linea ferroviaria realizzato con le opere ferroviarie di 1° fase e attivato il 15/07/2009 è garantito mediante un raccordo diretto in linea, attualmente operativo con tradotta ferroviaria da Falconara. Con le opere ferroviarie di 2° fase, i cui lavori sono stati consegnati in data 03/05/2011, che la Interporto Marche S.p.a. appalterà entro il 2010, sarà realizzata una stazione tecnica denominata Jesi-Interporto munita di impianto ACEI e relativi apparati di controllo e

segnalamento che permetteranno l'instradamento diretto dei treni lungo linea anche in direzione Orte grazie all'inserimento di relativa comunicazione.

Nei programmi delle FF.SS., inoltre, è prevista la chiusura di diversi scali operativi distribuiti sul territorio regionale per concentrare tutto il traffico intermodale all'interno dell'interporto e nell'area portuale, dove è previsto l'armamento di un fascio di binari dedicato all'intermodalità. L'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare del "Nodo di Falconara", che prevede il collegamento diretto tra la Orte-Falconara e la linea Adriatica e la conseguente approvazione del progetto definitivo, offrirà ulteriori potenzialità all'interporto delle Marche.

Infatti il trasferimento e l'ammodernamento dello scalo merci nelle adiacenze dell'interporto, cui la Interporto Marche S.p.a. fornirà tutti i servizi, comporterà un deciso rafforzamento del ruolo del sistema logistico intermodale dell'Italia Centrale lungo la direttrice Ancona-Jesi-Orte-Fiumicino-Civitavecchia, che l'allegato Infrastrutture al DPEF, presentato nel 2005 al Parlamento, individua tra quelle strategiche per la riconversione logistica del paese (Fig. 3).

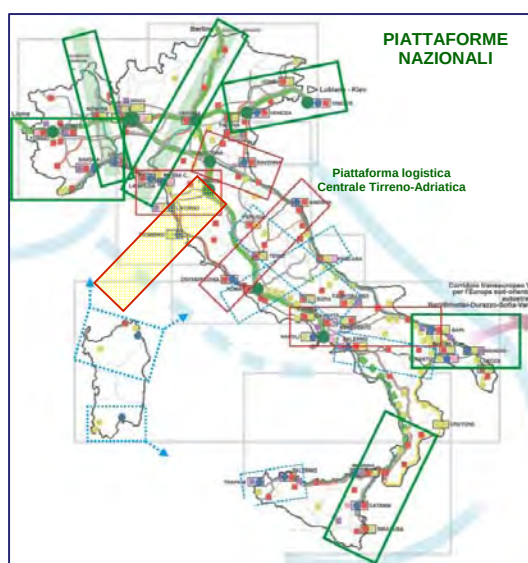


Fig. 3: Piattaforme Logistiche individuate dal DPEF 2007-2013

L'interporto e lo scalo merci svolgeranno attività complementari e consentiranno di offrire agli operatori dell'Italia Centrale, sia nella direttrice Nord/Sud che in quella Est/Ovest le migliori opportunità del trasporto ferroviario.

Con il completamento dei collegamenti ferroviario e stradale dell'interporto delle Marche, diventa pienamente operativa la Piattaforma Logistica della Marche, grazie alla connessione infrastrutturale dei tre nodi che la costituiscono Porto-Interporto-Aeroporto. In particolare il collegamento ferroviario e stradale delle tre strutture permetterà, concretamente, di sviluppare sinergie ed iniziative congiunte, incrementando le rispettive potenzialità di interagire non soltanto con la rete trasportistica regionale ma anche nazionale ed internazionale.

2 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 dal fatto di rispondere appieno ai requisiti previsti dalla legge 240/90 e dalla proposta di legge di riordino degli interporti attualmente in discussione alla Camera dei deputati anche per quanto riguarda le interconnessioni con piattaforme info-telematiche orientate alla gestione dei processi logistici.

~~Un ulteriore passo nell'inserimento definitivo dell'interporto delle Marche nella rete logistica e trasportistica nazionale è costituito dalla sua partecipazione alla "UIRNET" S.p.a., 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 interscambio modale (interporti) e per il miglioramento della sicurezza del trasporto delle merci.~~

~~La Interporto Marche S.p.a. 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 "UIRNET" S.p.a. 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.~~

2.1 Piattaforma ICT Interporto delle Marche.

In data 13/10/2005 è stata stipulata la Convenzione tra la Regione Marche e la Provincia di Ancona per l'attuazione dell'ARSTEL *"Innovazione tecnologica e valorizzazione del sistema-territorio della media alta valle Esina"*, autorizzato con la D.G.R. n. 853/05, a valere sulle risorse stanziato con la L.R. n. 19 del 28/10/2003, all'interno della quale si colloca, insieme ad altre iniziative, il progetto della "Piattaforma ICT interporto Marche", inerente l'interporto delle Marche e si pone come obiettivo quello di supportare la creazione di un sistema integrato di trasporto e logistica.

Il progetto è stato inserito nel programma degli interventi con un costo totale ammissibile dell'intervento pari a 900.000,00 euro, di cui 549.000,00 euro ammessi a finanziamento regionale, 61.000,00 euro a carico della Provincia di Ancona e 290.000,00 euro a carico della Interporto Marche S.p.a..

Il progetto è stato articolato in tre distinti filoni, quali:

- Rete Telematica, Telefonia e Videosorveglianza
- Gestione degli accessi e sicurezza
- Piattaforma Tecnologica e servizi a Valore Aggiunto

Gli appalti relativi ai tre suddetti filoni di intervento sono stati avviati nel 2007 e completati nel 2008.

La Interporto Marche S.p.a. sta ~~pianificando l'installazione delle~~ installando le apparecchiature del varco di controllo accessi, fornite con i precedenti appalti, ancora non attivate a causa dei ritardi, da parte di ANAS, nella realizzazione dello svincolo sulla SS 76 in corrispondenza del quale il varco sarà collocato.

3 LE CARATTERISTICHE DELLA STRUTTURA INTERPORTUALE DI JESI E LA SUA “STORIA”

Già nella prima idea progettuale, nell'area interportuale sono state individuate tre distinte aree funzionali, ciascuna destinata ad una specializzazione Fig. 4, ed all'interno delle quali si collocano appositi edifici con funzione di deposito, servizi direzionali, servizi agli autotrasportatori.

- Terminal container
- Area ferro-gomma
- Area gomma-gomma

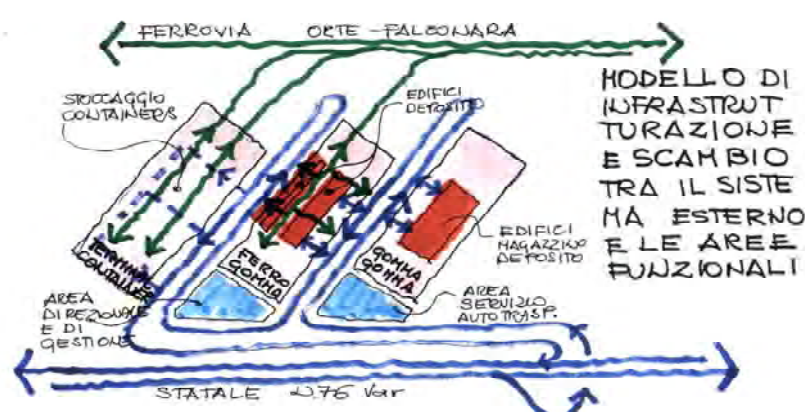


Fig. 4: Interporto delle Marche: genesi del progetto

Dopo la firma nel 2000 della Convenzione con il Ministero dei Trasporti per il finanziamento dell'opera attraverso i fondi previsti dalla legge 240/90, la Interporto Marche S.p.a., in forza della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera effettuata sul Progetto Generale del 1997, ha avviato le procedure di esproprio divenendo proprietaria di 54 ha dei 101 ha previsti dall'attuale perimetrazione territoriale individuata dal P.R.G. comunale. Sono stati quindi messi a punto definitivamente il progetto, il piano finanziario e di impresa. All'interno dell'area acquisita è stata effettuata la bonifica del terreno dai residui bellici. E' stato avviato nel 2002 l'appalto per la realizzazione dei lavori del 1° Lotto funzionale e successivamente nel 2004, l'appalto per la realizzazione dell'Ampliamento del 1° Lotto funzionale. Entrambi gli appalti sono stati affidati alla ditta De Lieto Costruzioni Generali S.p.a. di Napoli. I lavori sono stati ultimati nell'ottobre del 2006; le operazioni di collaudo sono state concluse nel febbraio del 2008.

Nel 2008 la Interporto Marche S.p.a. ha affidato al Consorzio Stabile ITACA SCARL l'appalto per la realizzazione delle opere ferroviarie all'interno dell'area interportuale secondo il progetto approvato da RFI S.p.a.. I lavori sono stati ultimati nel giugno del 2009 e l'attivazione del raccordo da parte di RFI S.p.a. è avvenuta il 15/07/2009.

In questo arco temporale, inoltre, l'ANAS ha aggiudicato, nell'aprile 2008, l'appalto integrato per la progettazione e la realizzazione dello svincolo di accesso all'interporto dalla superstrada Ancona-

Roma (SS76) che permetterà agli automezzi di giungere direttamente all'interno della struttura accelerando così le operazioni di smistamento delle merci ed evitando, al contempo, di aumentare il traffico sulla strada provinciale 76. Conclusa la progettazione esecutiva dell'opera, la ditta Aleandri S.p.a. di Bari, ha iniziato i lavori nel settembre del 2008. In data 15/07/2010 lo svincolo è stato aperto al traffico.

Nel frattempo, al fine di poter avviare la sua operatività già dagli inizi del 2008, la Interporto Marche S.p.a., mediante un cofinanziamento regionale, ha attuato un intervento di manutenzione della strada comunale di accesso alla struttura che, impattando in minima parte sulla strada provinciale 76, ha consentito il collegamento con la superstrada Ancona-Roma, mediante lo svincolo di Monsano.

3.1 Stato attuale delle superfici

A seguito dell'approvazione da parte del Comune di Jesi della variante in ampliamento, avvenuta in data 18/04/2008, la superficie territoriale dell'interporto delle Marche, individuata dalla perimetrazione di P.R.G., passa dai 796.949 mq previsti dal Progetto Generale del 1997 a 1.010.762 mq come previsto dal progetto "Sistema" Interportuale di Jesi oggetto della suddetta approvazione.

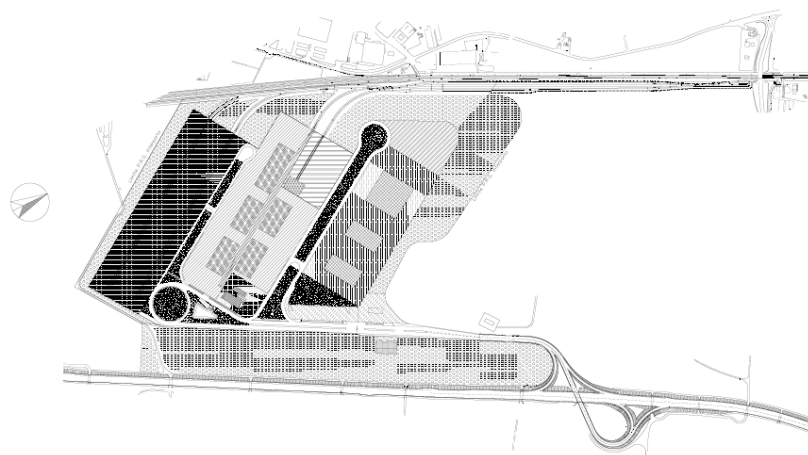


Fig. 5: Interporto delle Marche: assetto distributivo previsto dal Progetto Generale del 1997

Il progetto "Sistema interportuale di Jesi" ha mantenuto invariata la percentuale di superficie destinata a verde (40%) rispetto all'estensione territoriale complessiva.

La superficie coperta destinata a magazzini è stata incrementata da 45.000 mq a 100.000 mq. L'incremento di superficie coperta ha interessato unicamente l'area destinata all'attività intermodale arrivando ad una superficie di magazzini raccordati pari a 80.000 mq.

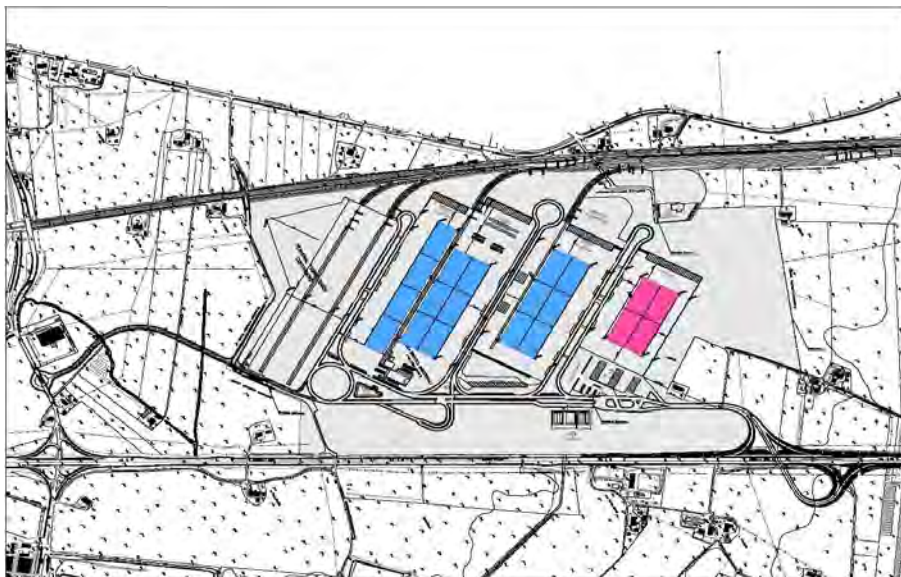


Fig. 6: Interporto delle Marche: assetto distributivo previsto dal progetto "Sistema interportuale di Jesi"

Di seguito si riporta il prospetto di raffronto delle superfici e delle relative destinazioni d'uso tra il Progetto Generale del 1997 e la zonizzazione prevista dal progetto "Sistema interportuale di Jesi".

										PROGETTO P.R.G.			PROGETTO AMPLIAMENTO			Differenza	
POLO LOGISTICO INTERMODALE																	
TERMINAL FERROVIARIO - CONTAINERS										MQ.	89.900	11,42%	MQ.	108.900	10,88%	MQ.	19.000
POLO LOGISTICO INDUSTRIALE																	
AREA FERRO - GOMMA										MQ.	93.560	11,9%	MQ.	229.017	22,9%	MQ.	135.457
POLO LOGISTICO DISTRIBUTIVO																	
AREA COLLETTAME (GOMMA - GOMMA)										MQ.	75.100	9,54%	MQ.	57.700	5,77%	MQ.	-17.400
DEPOSITI ALL'APERTO										MQ.	20.600	2,62%	MQ.	16.300	1,63%	MQ.	-4.300
AREA SERVIZI DIREZIONALI										MQ.	9.530	1,21%	MQ.	8.500	0,85%	MQ.	-1.030
AREA A VERDE										MQ.	49.030	6,23%	MQ.	43.699	4,37%	MQ.	-5.331
AREA A VERDE DI RISPETTO										MQ.	269.650	34,27%	MQ.	336.893	33,67%	MQ.	67.243
AREA IMPIANTI DI DEPURAZIONE										MQ.	2.110	0,27%	MQ.	5.000	0,50%	MQ.	2.890
AREA SERVIZI TRASPORTATORI E PARCHEGGI										MQ.	15.180	1,93%	MQ.	32.500	3,25%	MQ.	17.320
AREE STRADALI										MQ.	60.590	7,70%	MQ.	61.900	6,19%	MQ.	1.310
AREA OCCUPAZIONE BINARI										MQ.	77.604	9,86%	MQ.	91.958	9,19%	MQ.	14.354
LAGHETTO ANTINCENDIO										MQ.	2.220	0,28%	MQ.	2.220	0,22%	MQ.	0
AREA PER ATTR. RELIGIOSE										MQ.	0	0,00%	MQ.	6.100	0,60%	MQ.	6.100
AREA DOGANALE										MQ.	21.800	2,77%	MQ.	0		MQ.	-21.800
sommano										MQ.	786.874	100%	MQ.	1.000.687	99%		213.813
COLLETTORE DI SCARICO										MQ.	10.075		MQ.	10.075			0
da piano particolare di esproprio TOTALE										MQ.	796.949		MQ.	1.010.762		MQ.	213.813

3.2 Livello attuale della progettazione e dell'esecuzione

Secondo quanto previsto dal Progetto Generale del 1997 la realizzazione dell'Interporto delle Marche, doveva articolarsi in tre fasi progettuali ed esecutive, quali:

FASE 1 : 1° Lotto funzionale

FASE 2 : Ampliamento 1° Lotto funzionale

FASE 3 : Completamento/ Progetto "Sistema interportuale di Jesi"

Ad oggi risultano completate le FASI 1 e 2, comprese le relative opere di armamento ferroviario, che consente il raccordo mediante tradotta ferroviaria alla linea Orte-Falconara.

Con la loro realizzazione risulta quindi completato un primo nucleo funzionale della struttura interportuale che contiene al suo interno tutte le aree operative previste da progetto e, come tale, perfettamente in grado di espletare i servizi per i quali è stato realizzato.

In particolare ad oggi è operativo il piazzale terminal container gestito dalla società FS Logistica S.p.a. del gruppo Ferrovie dello Stato, il primo magazzino di 5 000 mq e i relativi piazzali che ospitano importanti operatori logistici oltre all'edificio direzionale, all'interno del quale, è attivo un distaccamento dell'Ufficio delle Dogane di Ancona, che dal 01.01.2011 fa riferimento all'Agenzia delle Dogane - Direzione Interregionale Emilia Romagna e Marche. ~~una Sezione Operativa Territoriale della Direzione Regionale Dogane di Ancona, competente per le regioni Abruzzo, Marche e Molise.~~

La FASE 3 è stata ricompresa nelle opere di ampliamento previste dal progetto "Sistema interportuale di Jesi" approvato in variante al P.R.G. dal Comune di Jesi.

Nella redazione dei progetti relativi a ciascuna delle tre fasi si è cercato di mantenere tutte le funzioni ed i servizi già individuati nel progetto preliminare depositato al Ministero dei Trasporti, con la richiesta di finanziamento e di rispettare tutti i vincoli rappresentati dai dati di PRG e già fissati con il Progetto Generale del 1997 divenuto scheda progetto.

Di seguito si riporta una descrizione dettagliata delle opere realizzate e/o in progettazione.

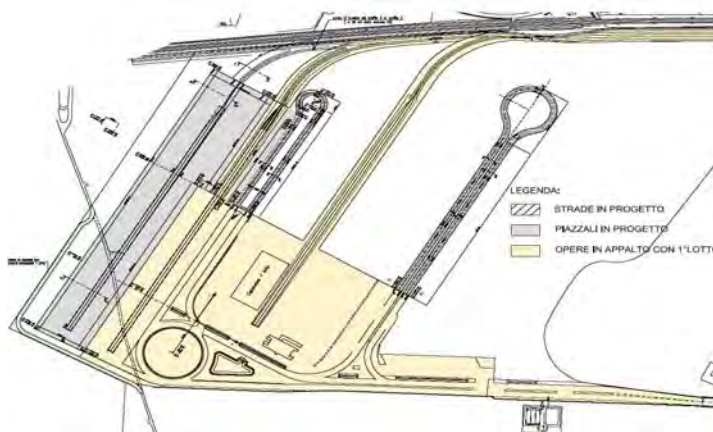


Fig. 7: Interporto delle Marche: individuazione aree 1° Lotto e Ampliamento

3.3 Appalto "1° lotto funzionale" (fase 1)

Descrizione dell'intervento:

L'appalto per la realizzazione del 1°Lotto funzionale, aggiudicato alla De Lieto Costruzioni Generali S.p.a. di Napoli, è stato avviato nell' ottobre 2002 e completato nell' ottobre 2006. I lavori sono stati collaudati nel febbraio del 2008.

Le opere realizzate nell'ambito del suddetto appalto sono le seguenti:

- viabilità di accesso di raccordo tra lo svincolo sulla SS 76 e viabilità interna di distribuzione mediante realizzazione di parte di due assi di penetrazione interna a servizio del piazzale terminal container e dell'area ferro-gomma;
- fascio binari presa e consegna, composta da quattro binari, oltre tronchini di manovra, in adiacenza alla linea Orte-Falconara con raccordo diretto in linea al binario dispari ed operativo in regime di tradotta da Falconara (escluse opere di armamento);
- porzione del piazzale terminal container con relativo fascio di tre binari interamente a raso mediante impiego di rotaia a gola, di lunghezza pari a circa 500 m (Profilo 5), corsie di movimentazione dei mezzi gommati, zona per sosta e deposito di container, casse mobili ed unità affini (escluse opere di armamento);
- area intermodale ferro-gomma:
 - fascio di tre binari (Profilo 4) a servizio dei magazzini (escluse opere di armamento)
 - capannone di 5 000 mq adibito a magazzino con annessi uffici dotato di ribalta fissa lato binari e ribalte mobili lato strada.
 - piazzali;
- parcheggi e aree a servizio degli autotrasportatori (destinate ad ospitare una stazione di servizio di prossima realizzazione con distributore carburante e autolavaggio per tir);
- completamento edificio direzionale con relative aree di pertinenza e servizi (uffici doganali con relativi magazzini, sportelli bancari ed assicurativi, uffici amministrativi della società di gestione dell'interporto, uffici per spedizionieri e/o autotrasportatori, uffici per vettori ferroviari, servizi di telefono e dati, ~~telex~~, posta, bar, ristorante con mensa, servizio e centro telematico, servizio di WC e docce per utenti);
- opere di urbanizzazione a servizio dell'intera area e dei futuri ampliamenti (reti di distribuzione e adduzione, rete antincendio esterna idranti e sprinkler, rete acqua industriale, impianto trattamento acque prima pioggia e acque nere, canale scolmatore a fiume, cabine di trasformazione MT/BT, torri faro e lampioni di illuminazione esterna, ecc).

Per la realizzazione delle opere sono stati impiegati i seguenti finanziamenti:

- 1) Convenzione del 29/3/2000 per l'ammissione alle provvidenze della legge 240/90 e successiva 641/96 stipulata tra la interporto Marche S.p.a. e il Ministero dei Trasporti
- 2) DOCUP Obiettivo 2 Marche – Anni 2000/06 – Reg. (CE) n.1260/99 – Asse prioritario 2 – Misura 2.5. “Strutture Intermodali” sub 1 “Interporto di Jesi”.

3.4 Appalto “ampliamento 1° lotto funzionale” (fase 2)

Descrizione dell'intervento:

L'appalto per la realizzazione dell'Ampliamento del 1°Lotto funzionale, aggiudicato alla De Lieto Costruzioni Generali S.p.a. di Napoli, è stato avviato nell'ottobre 2004 e completato nell' ottobre 2006. I lavori sono stati collaudati nel febbraio del 2008.

Le opere realizzate nell'ambito del suddetto appalto sono le seguenti:

- spostamento ed adeguamento della strada comunale di via Coppetella sul lato Jesi per la realizzazione dell'Ampliamento del piazzale terminal container;
- realizzazione della recinzione definitiva sul lato Jesi dell'area interportuale a delimitazione e messa in sicurezza dell'area terminal container;
- completamento del piazzale terminal container (che per effetto dell'ampliamento occupa complessivamente una superficie di 89 900 mq) con ulteriore fascio di tre binari, interamente a raso mediante impiego di rotaia a gola, di lunghezza pari a circa 500 m (Profilo 6), corsie di movimentazione dei mezzi gommati, zona per sosta e deposito di container, casse mobili ed unità affini (escluse opere ferroviarie);
- completamento delle due strade interne di penetrazione all'interporto, con realizzazione della rotatoria di testa a servizio del piazzale terminal container e dell'area ferro-gomma;
- completamento opere di urbanizzazione a servizio dell'intera area e dei futuri ampliamenti (reti di distribuzione e adduzione, rete antincendio esterna con idranti e sprinkler, rete acqua industriale, impianto trattamento acque prima pioggia e acque nere, canale scolmatore a fiume, cabine di trasformazione MT/BT, torri faro e lampioni di illuminazione esterna, ecc);
- sistemazione del verde di tutte le aree interessate al 1° Lotto e al relativo Ampliamento con modellazione del terreno e messa a dimora delle alberature nella posizione, nel numero e del tipo, così come previsto nel Progetto Generale approvato.

Per la realizzazione delle opere sono stati impiegati i seguenti finanziamenti:

- 1) Atto Aggiuntivo del 27/12/2002 per l'ammissione alle provvidenze della legge 240/90 e successiva 413/98 stipulata tra la interporto Marche S.p.a. e il Ministero dei Trasporti

3.5 Completamento progetto "sistema interportuale di Jesi" (fase 3)

Descrizione dell'intervento:

Il progetto del "Sistema interportuale di Jesi" risulta essere il risultato dell'evoluzione delle fasi di progettazione preliminare già sviluppate (in particolare del progetto di completamento sviluppato fino ad un livello definitivo) e delle fasi realizzative già in atto alla luce di un necessario rafforzamento del sistema di offerta dell'interporto.

Il progetto preliminare del "Sistema Interportuale di Jesi" 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.

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 ed, ~~effettuata la verifica di~~
~~ottemperanza, procederà~~ al fine di procedere 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.
E' in corso la verifica di ottemperanza rispetto all'attuale stato di attuazione dell'intervento.

Il progetto risponde alle esigenze manifestate e risulta coerente in termini di dimensionamento con le stime dei traffici potenziali infatti già in fase di progetto di completamento era risultato evidente che l'assetto previsto nel progetto di completamento fosse inferiore, in termini di offerta, alla domanda potenziale manifestata.

Tale ampliamento è risultato necessario proprio per far fronte alla cospicua domanda di spazi e di attrezzature, domanda che, nel quadro dell'assetto territoriale del Comune di Jesi, e più in generale dell'area compresa nella triangolazione Falconara–Fabriano–Ancona, necessita di un piano generale di attuazione, volto ad evitare inutili e dannosi consumi del territorio in assenza di una praticabile risposta organica alle richieste del settore logistico, in continua espansione.

La proposta di implementazione dell'area da destinare allo scambio intermodale, pertanto, prende l'avvio da dati concreti riscontrati sul territorio, ed inoltre dalla accennata volontà di organizzare e gestire, nelle fasi progettuali e di insediamento nel territorio, le maggiori e variate richieste degli operatori e dei produttori.

Per tener conto di tali richieste e delle prospettive di implementazione delle attività logistiche, nonché nello spirito di un adeguato governo degli interventi sul territorio, la Interporto Marche S.p.a., ha provveduto a presentare, una proposta di variazione dell'area destinata con il P.R.G. al sistema interportuale.

Il percorso elaborativo ha preso l'avvio da imprescindibili dati di riferimento ed in particolare:

1) Mantenimento dell'alto livello qualitativo di assetto territoriale: con ciò si intende che l'utilizzazione del territorio sia costantemente calibrata tra le scelte di natura organizzativa dell'impianto produttivo e le scelte di tutela e inserimento ambientale, tali da garantire un rapporto essenziale tra le aree pavimentate e le aree libere organizzate a verde.

2) Mantenimento di una organizzazione geometrica e spaziale di alto livello: con ciò si intende che la matrice distributiva, volumetrica e architettonica degli edifici da realizzare, sia tale da consentire un effettivo controllo sugli operatori, evitando la nascita di complessi eterogenei ed incongruenti.

L'ipotesi di insediamento del progetto di ampliamento ha come dato di riferimento la necessità di raggiungere una capacità dei depositi provvisori pari a circa 100.000 metri quadri, e ciò in relazione a quanto precedentemente riportato circa le richieste di edifici di capacità notevolmente maggiore rispetto alle previsioni preconizzate nella stesura del progetto originario.

La maggior capacità richiesta, nel caso in esame viene soddisfatta mediante la realizzazione di un'ulteriore area funzionale dedicata allo scambio ferro - gomma, ubicata nella porzione destinata originariamente alla funzione gomma-gomma, per una capacità di depositi provvisori pari a circa 30.000 metri quadri.

La prevista nuova area gomma gomma, viene ipotizzata in adiacenza e parallelamente alla posizione originaria, utilizzando le medesime caratteristiche di capacità e di rapporto Superficie coperta/Superficie scoperta. Tra le due aree funzionali, come nel progetto originario è prevista una bretella di distribuzione costituita da un asse stradale di penetrazione e distribuzione a senso unico con spartitraffico centrale e banchina destinata e verde.

Le aree di manovra della funzione gomma-gomma, sono le medesime della ipotesi originaria e prevedono la realizzazione di piazzali con una distanza minima dalla sede stradale di distribuzione pari a m. 50, come richiesto nelle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. approvato.

Le aree di manovra della funzione ferro-gomma, sezione aggiunta, rispettano i vincoli e le indicazioni delle citate N.T.A. del P.R.G.

Tenendo conto dei vincoli ipotizzati nella stesura del Progetto Generale e ribaditi in fase di approvazione dello stesso, in seno al P.R.G. dal Comune di Jesi, al fine di rispettare i rapporti tra superficie fondiaria e superficie territoriale nonché i rapporti tra superficie coperta e scoperta delle singole aree funzionali, l'incremento delle superficie totale dell'intervento viene a determinarsi in circa mq. 210.000.

Pertanto per effetto della reale superficie occupata originariamente dall'interporto pari a mq. 796.949 viene a determinarsi una superficie complessiva di mq. 1.010.762.

Al fine del raggiungimento degli obiettivi di implementazione delle capacità operativa e di produttività dell'interporto, alle aree previste e attrezzate con il Progetto di Completamento, sono state aggregate ulteriori aree e funzioni operativo-logistiche volte ad aumentare le capacità funzionali del complesso logistico. Le aree funzionali implementate hanno riguardato le opere previste per il progetto di Ampliamento dell'interporto nelle seguenti aree funzionali:

- A) Piattaforma ferro-gomma
- B) Piattaforma gomma-gomma
- C) Piattaforma terminal-container
- D) Viabilità e piazzali

3.5.1 A) Area Ferro-Gomma

L'area ferro-gomma nella stesura del progetto preliminare di ampliamento, è interessata da integrazioni ed implementazioni in continuità con quanto già avviato nel progetto di completamento relativo ai lotti 2° e 3°. Le opere riguardano l'assetto planimetrico degli edifici e dei relativi piazzali antistanti.

Richiamando e confermando quanto già evidenziato nel progetto di completamento, ovvero delle principali istanze rappresentate dagli operatori logistici intervistati relative sia alla necessità di poter utilizzare complessi di edifici organizzati a "piastra" in luogo di blocchi isolati, che alla possibilità di una capacità complessiva di depositi pari a circa 100.000 metri quadrati, nella redazione del progetto si è perseguita la via dell'accorpamento dei corpi di fabbrica nell'area lato ovest (adiacente

all'area terminal-container) e la realizzazione di una nuova area ferro-gomma sul lato est, nella porzione precedentemente destinata alla funzione gomma - gomma.



Fig. 8: Interporto di Jesi: Progetto "Sistema" variante urbanistica

L'area ferro-gomma/comparto ovest

Gli accorpamenti proposti prevedono - per la realizzazione della "piastra logistica" e di un continuum architettonico capace di rispondere sia sotto il profilo architettonico che funzionale alle mutate necessità di utilizzazione - il completamento, in prosecuzione, dei capannoni magazzino già previsti nei progetti di 1°, 2° e 3° lotto, nel rispetto della superficie fondiaria possibile e nel mantenimento delle dimensioni e delle altezze già individuate. La configurazione ottenuta, con una doppia tipologia rispettivamente in "linea" ed a "blocco", viene a delineare una capacità complessiva dei depositi pari a circa 50.000 mq.

Riguardo le caratteristiche di carattere progettuale degli edifici si è mantenuto quanto già in precedenza individuato ed in particolare:

- ottimizzazione del numero dei pilastri strutturali a vantaggio della utilizzazione interna degli spazi (eliminazione del 30% degli ostacoli presenti all'interno dei capannoni, maglia 20m x25 m);
- superfici destinate ad uffici sufficienti per una gestione degli spazi commerciali affidata ad un numero limitato di operatori;
- realizzazione di strutture edilizie di minor peso complessivo e quindi più economiche.

L'area ferro-gomma/comparto est

Tenendo conto delle considerazioni fatte per l'area del comparto ovest, la proposta progettuale ha previsto la realizzazione, come accennato nell'area precedentemente destinata alla funzione gomma-

gomma, di una ulteriore “piastra logistica” a servizio della funzione ferro–gomma, costituita da una aggregazione del tipo a “blocco” e realizzata con edificio unitario da mq. 30.000 con le stesse caratteristiche strutturali e funzionali adottate per gli edifici lato est e cioè principalmente:

- superfici di vaste dimensioni
- strutture con maglia 20 m X25 m
- spazi per uffici di dimensioni contenute in relazione al ridotto numero di addetti per operatore.

Aspetti architettonici

Sotto il profilo architettonico, in relazione alle scelte di economicità, durabilità, manutenibilità e riconoscibilità, così come già previsto negli stralci di attuazione precedenti, le scelte architettoniche si sono letteralmente traslate nel presente progetto e ciò nello spirito assunto a base dei criteri progettuali, di provvedere ad un assetto complessivo omogeneo e riconoscibile. Pertanto si è riconfermato lo schema che caratterizzasse fortemente la funzione logistica, evitando ogni commistione con possibili interpretazioni estetico funzionali degli edifici. In particolare si è ritenuto di estendere la scelta di utilizzare materiali che anche alla prima vista caratterizzassero la funzione “industriale” del manufatto, preferendo pertanto, il calcestruzzo ed il metallo, connubio che storicamente rappresenta i caratteri funzionali essenziali degli insediamenti industriali.

I corpi di fabbrica, trattati con elementi continui, la cui ripetitività sottintende una semplicità funzionale legata al monotematismo degli elementi architettonici.

Nei precedenti stralci progettuali, si era prevista una configurazione di trattamento delle superfici in calcestruzzo e metallo, peraltro nel corso degli affidamenti, le scelte formali si sono semplificate, volgendo verso una soluzione di pannelli in calcestruzzo uniformi tra cielo e terra, con la prerogativa di trattare i prospetti mediante la diversa giacitura dei pannelli di finitura. Pertanto il gioco di chiaro-scuro di trattamento delle facciate viene assegnato alla trama dei pannelli sulle facciate ed alla soluzione di angolo dei capannoni, ove sono posizionati gli uffici. Una tale configurazione consente sia una economia di realizzazione che la certezza nel tempo di poter realizzare pannelli uniformi e facciate di natura costante. Valore questo, necessario nell'assetto generale dell'interporto ove, nei numerosi interventi simili, si assiste a soluzioni disomogenee che conferiscono un aspetto di confusione ad aree consistenti del territorio. Sotto il profilo del comfort dell'utente (operatori di trasporto), secondo gli studi già condotti da Linch, la riconoscibilità dei percorsi e del recapito finale sono elementi fondamentali e di qualità associati alla ridotta aliquota di “stress” prodotto dalla chiarezza di disposizione dei vuoti e dei pieni e la certezza della “destinazione. Elementi, questi, tenuti nella massima considerazione in interventi simili come le stazioni ferroviarie, gli aeroporti ed altre architetture complesse che necessitano di chiarezza di impianto e di comunicazione.

Gli edifici, nella loro impronta contengono il “modulo” uffici che architettonicamente rappresenta una variazione del tema “contenitore unico”, essendo alla funzione amministrativa assegnata una frazione della campata del contenitore. Va osservato che, anche il modulo uffici, comunque soggiace alle rigidità della maglia strutturale e delle scelte strutturali per il rivestimento esterno e le coperture.

Lo spazio uffici, determinato in matrice di campata viene collocato laddove l'utilizzatore lo ritiene indispensabile, essendo l'ubicazione, per caratteristiche strutturali, posizionabile sia agli angoli dei singoli compartimenti degli edifici, che in una campata intermedia, potendosi, in questo caso utilizzare le fonti di luce superiori provenienti dalla copertura sezionabile con i lucernari in ogni segmento dei copponi autoportanti.

Il dimensionamento delle aree destinate ad Uffici degli Operatori è stato valutato in circa mq. 400, derivante dalla utilizzazione della maglia strutturale adottata.

Si è adottato uno schema su due livelli. Il livello zero, corrispondente al piano dei piazzali di manovra, accoglie un'area destinata al parcheggio degli automezzi degli operatori di ufficio per circa mq. 190.

Il livello superiore consta di una superficie di circa mq. 380 destinata ad uffici per circa mq. 270, mentre la restante superficie, circa mq. 110, viene assorbita dalla distribuzione interna.

3.5.2 B) Area Gomma-Gomma

Per l'area di pertinenza degli operatori del collettame, le scelte progettuali hanno ricalcato le opzioni già espresse precedentemente sia sotto il profilo delle scelte progettuali architettoniche, che sotto il profilo delle scelte strutturali.

Dalla lettura planimetrica si evince che anche in questo caso si è preferito l'accorpamento dei moduli, venendo così incontro alle richieste degli operatori, ed anche sotto il profilo dell'assetto d'area, adottando uno schema che, nell'immediato, prevede più ampi spazi di manovra ai mezzi di trasporto, nella prospettiva, consente eventuali ulteriori ampliamenti organici ed unitari.

Per quanto alla dislocazione dell'area funzionale, in pratica, l'intera piattaforma che prevede 20 000 mq coperti, è stata traslata verso nord-est riproponendo nelle dimensioni e nelle attribuzioni di superficie i medesimi parametri e le medesime soluzioni planimetriche.

In conclusione l'area gomma-gomma viene riposizionata al lato del nuovo asse di penetrazione aggiunto al sistema viario previsto già con il progetto di Completamento precedentemente presentato. Per quanto alle scelte di carattere strutturale ed architettonico, si rimanda al paragrafo che precede, essendo stata effettuata una scelta di indirizzo che prevede la adozione di matrici dimensionali e funzionali uniche sull'intera superficie dell'interporto, provvedendo così ad una standardizzazione sia dei moduli architettonici che funzionali.

3.5.3 C) Area Terminal - Containers

Per quanto all'assetto dell'area terminal-container, per tener conto delle necessità logistiche e di movimentazione dei contenitori, si è previsto di associare alla grande piattaforma una ulteriore superficie di movimentazione. La superficie viene destinata, come detto alla sola movimentazione dei container e misura all'incirca 23.700 metri quadri. Di tale superficie una porzione, pari a circa 10.000 metri quadri viene associata alla piattaforma terminal ferroviario, mentre la restante parte viene attribuita al verde di rispetto.

Nell'associare l'area di movimentazione, la fascia di verde originariamente prevista al bordo del comparto, viene eliminata, al fine di conseguire una continuità fisica del piazzale di manovra, in tal modo la superficie destinata complessivamente alla movimentazione container viene a determinarsi in totali mq. 19.000, di cui 10.500 circa assunti dalle aree in ampliamento e 8.300 circa dalla delocalizzazione della fascia di rispetto a verde.

Nel complesso, pertanto l'area terminal - container, con annessa area di manovra, viene a determinarsi in complessivi mq. 108 900. con un incremento di circa il 20%.

3.5.4 D) La Viabilità e i Piazzali

Trattati gli argomenti di natura progettuale e funzionale derivanti dalle scelte architettoniche e funzionali degli edifici, l'aspetto più significativo di variazione proposta con il presente progetto preliminare, riguarda la viabilità essendo stata introdotta una nuova asta di penetrazione a servizio della nuova area funzionale ferro - gomma e di rimpetto l'area gomma-gomma.

A causa della necessità di dotare i fabbricati dei necessari spazi di manovra connessi con le attività logistiche, e tenendo conto che i mezzi di trasporto richiedono spazi retrostanti gli edifici o tra di essi di almeno 50 ml., la viabilità distributiva interna è stata adeguata a tali necessità.

Le caratteristiche dimensionali della nuova asta di penetrazione, rispecchiano gli in-put utilizzati per la progettazione di tutti gli assi viari dell'intervento. In particolare per consentire l'accesso e la distribuzione alla revisionata planimetria generale di intervento, si è prevista a ridosso della barriera di ingresso all'area logistica, di una asta composta da una viabilità a senso unico con corsie separate da spartitraffico trattato a verde. La rotatoria di inversione di marcia è ubicata, come per le altre aste di viabilità, al vertice della penetrazione viaria e consente, tra l'altro, di accedere al deposito all'aperto già localizzato nelle precedenti fasi progettuali.

Per effetto dell'inserimento, della nuova asta, si è razionalizzata l'area di servizio agli autotrasportatori, le cui attrezzature vengono inglobate nello svincolo a raso il quale distribuisce sia alle aree funzionali logistiche che alle aree di sosta e supporto agli addetti agli autotrasporti. La sistemazione planimetrica, comunque, non ha inciso negativamente sulla dotazione di superfici destinate a queste attività, rimanendo, come si evince dagli elaborati, perfettamente utilizzabili sia le aree di sosta per gli automezzi, che le aree di ristoro attrezzate a verde ad esse contigue.

Anche per tali aspetti, si è provveduto, come si evince, al mantenimento di tutte le qualità di vivibilità e di rispetto del contesto e dei fruitori, assicurando, anche in questa ipotesi di ampliamento, tutti i perfezionamenti, relativi all'ambiente ed alla qualità dell'intervento, rappresentati dalla attenta compensazione tra le superfici pavimentate e le superfici vincolate a verde.

3.6 Progetto e situazione appalti "Opere Ferroviarie" (fase 1 e 2)

Descrizione dell'intervento:

A seguito dell'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare del "Nodo di Falconara" con delibera n. 96 del 29/07/2005 e conseguente assegnazione di un finanziamento per la realizzazione

dell'intervento pari a 204 milioni di euro, di cui 80 milioni di euro per la delocalizzazione dello scalo merci di Falconara in adiacenza al fascio binari di presa e consegna dell'interporto delle Marche, la Interporto Marche S.p.a. ha ravvisato la necessità di procedere ad una revisione del progetto inizialmente redatto da RFI S.p.a. al fine di evitare eventuali interferenze con il futuro scalo merci.

Il progetto definitivo presentato dalla Interporto Marche S.p.a. a RFI S.p.a. prevedeva l'attuazione dell'intervento in due fasi:

1° fase – realizzazione di tutte le opere interne di armamento (fascio binari presa e consegna elettrificato, n° 2 fasci di tre binari a servizio del piazzale terminal container e n° 1 fascio operativo a servizio dell'area ferro-gomma non elettrificati) con collegamento alla linea ferroviaria mediante comunicazione con scambi manovrati manualmente e conseguente esercizio in regime di tradotta dalla stazione di Falconara;

2° fase – Integrazione delle opere di 1° fase 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. ~~Le opere relative alla 2° fase sono, pertanto, finalizzate 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 in grado di assorbire buona parte del traffico merci convenzionale gravitante su Jesi.~~ 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.

3.6.1 Coerenza con i documenti programmatici relativi all'area di intervento

Il progetto presentato dalla Interporto Marche S.p.a. risulta perfettamente coerente con i documenti programmatici e gli investimenti previsti nell'area interessata dall'intervento.

La realizzazione della 1° e della 2° fase delle opere è indispensabile al fine di garantire la piena operatività della struttura interportuale. In particolare la realizzazione della stazione è fondamentale, al fine di ottimizzare tempi e costi di gestione dell'impianto ferroviario, ad oggi fortemente condizionati dalla tradotta ferroviaria, e soprattutto per raggiungere i traffici intermodali previsti per i quali il progetto dell'interporto delle Marche è stato dimensionato.

La realizzazione della stazione Jesi-Interporto è strettamente correlata alla realizzazione dello scalo merci RFI S.p.a. in adiacenza ai binari di presa e consegna dell'interporto delle Marche come previsto dal progetto "Nodo di Falconara". Poichè la stazione Jesi-Interporto sarà posta a servizio del futuro scalo merci, essa costituisce elemento fondamentale per l'attuazione dell'intervento come del resto confermato anche dal Protocollo di Intesa sottoscritto da Interporto Marche S.p.a. e RFI S.p.a. in data 15/06/2009.

Inoltre, 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-

Aereoporto-Interporto. In tale prospettiva si colloca l'accordo quadro sottoscritto da Autorità Portuale di Ancona, Aerdorica 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 S.p.a., operatore del gruppo Ferrovie dello Stato, che riunisce le esperienze settoriali di diversi operatori del trasporto merci via ferro.

Un adeguato collegamento ferroviario della struttura interportuale, anche grazie alla prossima realizzazione della stazione dedicata, è fondamentale al fine di garantire la concretizzazione degli obiettivi sopra illustrati.

Il collegamento ferroviario dell'interporto risulta pertanto indispensabile alla creazione del sistema. 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, consentirebbe 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:

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

3.6.2 *Impatto sul territorio*

Premesso che il progetto è parte del progetto complessivo dell'interporto delle Marche pertanto è già dotato di valutazione di impatto ambientale espressa dal Ministero dell'Ambiente sul Progetto Generale con decreto n. 3557 del 04/02/1999 e sul progetto "Sistema interportuale di Jesi" con decreto n. 0000374 del 16/07/2010, si sottolinea che nello specifico il collegamento con la rete ferroviaria è garantito attraverso opere aventi uno scarso impatto sul territorio visto l'ottimale insediamento dell'area interportuale rispetto alle linea Orte-Falconara. Del resto, l'assenza di interferenze con il contesto territoriale nel quale l'opera si inserisce è evidenziato anche dalle dichiarazioni espresse dagli enti interessati, ciascuno per le proprie competenze, in merito all'intero Progetto Generale dell'interporto delle Marche.

Per poter stimare i flussi di traffico attribuibili all'interporto delle Marche e valutare l'impatto che gli incrementi di traffico produrranno sulle viabilità interessate di tali traffici sono state individuate due aree di studio: un'area di I livello a scala nazionale per definire i traffici su strada a media e lunga distanza, un area di II livello a scala subregionale per identificare i traffici locali.

Si è proceduto alla stima e all'aggiornamento delle matrici O/D su ferro e su strada riferite all'anno 2002 e si sono ipotizzati scenari di sviluppo rispetto a tre intervalli temporali:

- anno 2008 presunto per l'entrata in esercizio dell'interporto delle Marche (che però scorre in effetti al 2009 per la parte ferroviaria);
- anno 2012 per il completamento dell'offerta ferroviaria (scalo merci) dell'interporto;
- anno 2015 di pieno regime per l'attività dell'interporto (cresce la domanda di traffico in base alle modifiche infrastrutturali e alla crescita della movimentazione) favorito dallo scalo merci di Jesi.

I tassi utilizzati per stimare la crescita delle quantità di merci movimentate sono quelli utilizzati per lo studio di valutazione degli effetti delle politiche previste nel libro bianco UE sull'autotrasporto).

3.6.3 *Coerenza con i piani urbanistici vigenti:*

Le opere ferroviarie della 1° fase e della 2° fase ricadono tutte all'interno della perimetrazione dell'area interportuale prevista dal PRG e insistono tutte su aree già di proprietà della Interporto Marche S.p.a. .

Tutte le opere ferroviarie di 1° e di 2° fase sono coerenti con le previsioni urbanistiche conseguenti l'approvazione da parte del CIPE del 29/07/2005 del progetto dello scalo merci sviluppato nell'ambito del progetto "Nodo di Falconara" come risulta anche dalla protocollo di intesa sottoscritto in data 15/06/2009 tra Interporto Marche S.p.a. e RFI S.p.a..

3.6.4 *Stato di attuazione degli interventi*

1° fase – Dopo l'approvazione del progetto definitivo delle opere ferroviarie di 1° fase da parte di RFI S.p.a. in data 27/10/2006, è stata appaltata la progettazione definitiva e l'esecuzione dei relativi

lavori, nel marzo del 2008, al Consorzio Stabile ITACA SCARL di Avezzano. Il costo dell'intervento da quadro economico era di € 9 624 358,28.

A seguito della fine lavori nel giugno del 2009, RFI S.p.a. ha provveduto all'attivazione dell'impianto in data 15/07/2009.

In data 16/11/2009 RFI S.p.a. ha emesso il verbale di verifica dell'impianto. In data 30/03/2010 sono state concluse le operazioni di collaudo tecnico-amministrativo dell'opera.

In data 21/11/2009 è avvenuto l'ingresso del primo treno all'interno dell'impianto ferroviario dell'interporto delle Marche.

Per la realizzazione delle opere sono stati impiegati i seguenti finanziamenti:

- 1) Convenzione del 29/3/2000 per l'ammissione alle provvidenze della legge 240/90 e successiva 641/96 stipulata tra la interporto Marche S.p.a. e il Ministero dei Trasporti
- 2) Atto Aggiuntivo del 27/12/2002 per l'ammissione alle provvidenze della legge 240/90 e successiva 413/98 stipulata tra la interporto Marche S.p.a. e il Ministero dei Trasporti
- 3) POR Marche 2007-2013 Asse 4 Ob. Operativo "Attivare l'Interporto di Jesi e le piattaforme logistiche distrettuali e potenziare i collegamenti alle reti di trasporto nazionali" per 4 948 516,30 € dei 13 000 000,00 € complessivamente destinati all' interporto delle Marche

2° fase - La 2° fase delle opere ferroviarie, con l'inserimento della stazione tecnica, consentirà l'ottimizzazione e il potenziamento dell'impianto di prima fase, non solo per quanto riguarda l'immissione diretta dei treni lungo linea senza ricorrere alla tradotta ferroviaria, ma anche in considerazione del fatto che il progetto esecutivo prevede, rispetto al progetto definitivo, l'inserimento di una comunicazione lato Roma che consentirà l'inoltro/ricevimento dei treni, non solo in direzione Falconara, bensì anche in direzione Roma, con notevoli vantaggi in termini operativi.

Il progetto definitivo dell'intervento della seconda fase, presentato dalla Società ad RFI S.p.a. , ha ottenuto un'approvazione di larga massima in data 02/12/2005. Nel mese di settembre 2009 si è conclusa la progettazione esecutiva dell'intervento.

In data 29/01/2010 è stato approvato il progetto esecutivo da RFI – DCI Ancona. In data 13/04/2010 è stata avviata la procedura di gara per l'appalto dei lavori. In data 28/05/2010 sono state presentate le offerte da parte dei concorrenti. In data 01/10/2010 si è proceduto all'aggiudicazione provvisoria dell'Appalto.

~~Entro il 2010 saranno avviati i relativi lavori la cui ultimazione è prevista, da crono programma, nella primavera del 2012.~~ In data 22/03/2011 è stato sottoscritto il contratto di appalto con il RTI aggiudicatario della gara. In data 03/05/2011 sono stati consegnati i lavori la cui ultimazione è prevista entro dicembre del 2012.

Il costo complessivo dell'intervento da quadro economico di progetto ammonta a ~~€ 11 488 641,68 €~~ 11 776 719,77.

In data 24/06/2010 è stata sottoscritta con RFI S.p.a. una convenzione che disciplina le modalità di attuazione dell'intervento in ambito ferroviario e i lavori e le attività che saranno svolte direttamente da

RFI S.p.a., con spese a carico della Interporto Marche S.p.a., per quanto riguarda l'adeguamento degli impianti di linea.

L'intervento sarà realizzato utilizzando i finanziamenti a valere sul comma 1044 art. 1 della L. 296/96 decreto "Colli di bottiglia" assegnati alla Interporto Marche S.p.a. con convenzione del 29/10/2008 e sul POR 2007-2013 della Regione Marche, per il residuo disponibile sui 13 000 000,00 € assegnati all'interporto delle Marche rispetto all'importo utilizzato per le Opere ferroviarie di 1° fase.

4 FINANZIAMENTI ASSEGNATI

LEGGE/ATTO	DESCRIZIONE	SOGGETTO EROGANTE	INTERVENTI OGGETTO DEL CONTRIBUTO	CONTRIBUTO ASSEGNATO	IMPORTO RENDICONTATO
L R 64/97	CONTRIBUTO STRAORDINARIO PER ACQUISIZIONE AREE	REGIONE MARCHE	Acquisizione aree all'interno della perimetrazione dell'interporto di Jesi finalizzata alla realizzazione del 1° lotto funzionale e del relativo ampliamento	€ 1 121 227,93	€ 1 121 227,93
L R 32/99	CONTRIBUTO PER REALIZZAZIONE INTERPORTO	REGIONE MARCHE	Realizzazione opere del 1° lotto funzionale dell'interporto di Jesi e del relativo ampliamento	€ 3 877 145,24	€ 3 877 145,72
DOCUP 2000/2006 decreto del dirigente 187/02	OB. 2 Marche- Asse prioritario 2- Misura 2,5 "Strutture Intermodali" sub 1 Interporto di Jesi	REGIONE MARCHE	Realizzazione opere del 1° lotto funzionale dell'interporto di Jesi, quali: _ canale scolmatore a fiume _ fondazioni e strutture capnaonne di 5.000 mq _ completamento edificio direzionale	€ 3 774 318,00	€ 3 774 318,00
L R 144/99	PROGETTAZIONE II e III LOTTO	REGIONE MARCHE	Progettazione esecutiva del II e del III lotto funzionale dell'interporto di Jesi a completamento delle opere previste nella perimetrazione del Progetto Generale	€ 309 874,13	€ 309 874,13
PRUSST determina 567/03	Progettazione Interporto di Jesi	PROVINCIA ANCONA	Attività di progettazione e spese tecniche correlate delle opere dell'interporto di Jesi	€ 359 718,31	€ 526 569,40
L 240/90	CONVENZIONE DEL 29/03/2000	MINISTERO DEI TRASPORTI DELLE INFRASTRUTTURE	Realizzazione delle opere del I lotto funzionale dell'interporto di Jesi, quali: _ opere stradali _ piazzali _ opere di urbanizzazione _ corpi stradali ferroviari	€ 13 900 321,17	€ 13 900 321,17
L 240/90	ATTO AGGIUNTIVO DEL 19/12/2008 ALLA CONVENZIONE DEL 29/03/2000	MINISTERO DEI TRASPORTI DELLE INFRASTRUTTURE	Acquisito attrezzature funzionali all'operatività dell'area terminal container, realizzazione di opere di completamento dell'interporto di Jesi (completamento opere di urbanizzazione, realizzazione impianti fotovoltaici, ecc)	€ 1 682 216,41	€ 0,00
TOTALE CONVENZIONE DEL 29/03/2000 CON RECUPERO RIBASSO ASTA DEL				€ 15 582 537,58	€ 13 900 321,17
L 240/90	ATTO AGGIUNTIVO DEL 27/12/2002 PER REALIZZAZIONE AMPLIAMENTO DEL I LOTTO DELL'INTERPORTO DI JESI	MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE	Realizzazione delle opere dell'ampliamento del I lotto funzionale dell'interporto di Jesi, quali: _ opere stradali _ piazzali _ opere di urbanizzazione _ corpi stradali ferroviari	€ 4 980 000,00	€ 4 760 793,85
ARSTEL DGR 853/05	REALIZZAZIONE PIATTAFORMA ICT INTERPORTO MARCHE	PROVINCIA ANCONA	Realizzazione di una piattaforma tecnologia a servizio dell'interporto di Jesi: _ impianto di videosorveglianza esterna _ cablaggio esterno in fibra ottica _ copertura wireless del piazzale terminal container _ sistema telefonico centralizzato _ sistema controllo accessi _ piattaforma tecnologica	€ 573 958,83	€ 838 638,61
L.R. n.2/2007 DGR 703/07	SISTEMAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITA' DI INGRESSO	REGIONE MARCHE	Adeguamento dell'accesso all'area dell'interporto di Jesi dalla viabilità comunale e realizzazione delle opere connesse alla sistemazione della relativa area di ingresso	€ 300 000,00	€ 300 000,00
POR MARCHE 2007-2013	Asse 4 - Ob Operativo "Attivare l'interporto di Jesi e le piattaforme logistiche distrettuali e potenziare i collegamenti alle reti di trasporto nazionali" armamento 1° fase	REGIONE MARCHE	Opere ferroviarie 1° fase	€ 4 660 438,22	€ 4 660 438,22
POR MARCHE 2007-2013	Asse 4 - Ob Operativo "Attivare l'interporto di Jesi e le piattaforme logistiche distrettuali e potenziare i collegamenti alle reti di trasporto nazionali" armamento 2° fase e altri interventi	REGIONE MARCHE	Opere ferroviarie 2° fase e piazzali	€ 8 339 561,78	€ 0,00
TOTALE POR MARCHE 2007-2013				€ 13 000 000,00	€ 4 660 438,22
L. 296/96 comma 1044 art. 1	CONVENZIONE DEL 29/10/2008	MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE	Realizzazione della stazione ferroviaria a servizio dell'interporto di Jesi	€ 3 000 000,00	€ 0,00
				€ 46 878 780,02	€ 34 069 327,03

Legenda:

	FINANZIAMENTI CONCLUSI
	FINANZIAMENTI IN CORSO DI RENDICONTAZIONE/EROGAZIONE
	FINANZIAMENTI ASSEGNATI DA AVVIARE

4.1 I contributi comunitari 2000-2006

All'interno della submisura 2.5.1 "Interporto di Jesi" fa parte della misura 2.5 "Strutture Intermodali" del Do.c.u.p. Obiettivo 2 Marche 2000/2006. è stato realizzato il completamento dell'edificio servizi, la costruzione del collettore delle acque reflue sino al fiume Esino e la realizzazione di un capannone industriale.

Il contributo concesso è pari ad € 3.774.318,00 a fronte di un costo realizzativo massimo ammissibile pari ad € 4.440.374,00. La rendicontazione è stata completata il 07/05/2005.

4.2 P.O.R. Marche - 2007-2013

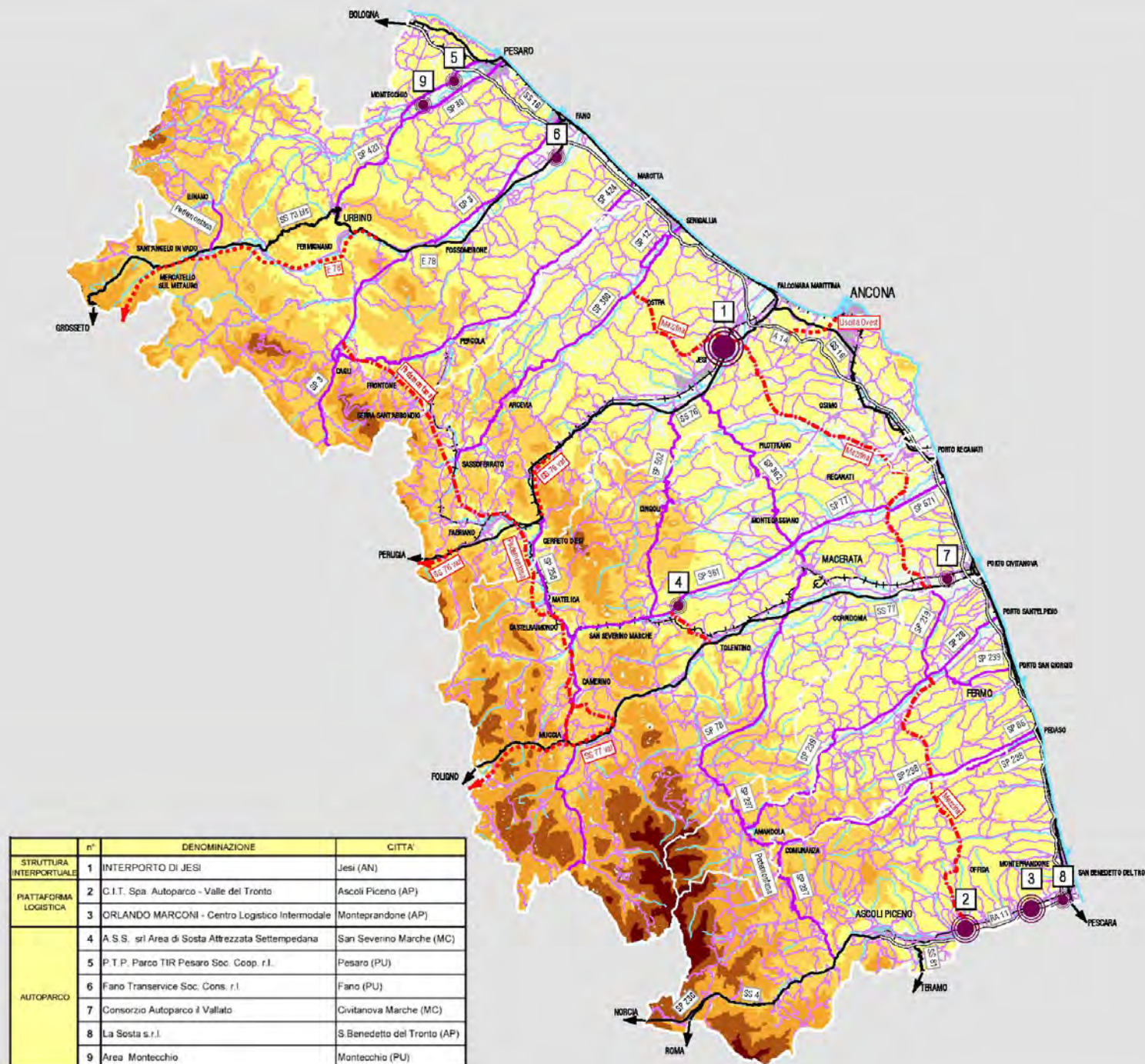
Il Programma Operativo della Regione Marche, relativo al periodo 2007-2013, prevede all'Asse prioritario 4 - Accessibilità ai servizi di trasporto, l'obiettivo specifico *"Potenziare l'intermodalità regionale, migliorando i collegamenti interregionali da e verso i nodi infrastrutturali intermodali Porto, Interporto e Aeroporto"* e nell'ambito di questo, tra gli obiettivi operativi *"Attivare l'interporto di Jesi e le piattaforme logistiche distrettuali e potenziare i collegamenti alle reti di trasporto nazionale"* stanziando un finanziamento diretto di 13 000 000,00 €.

Con Decreto del Dirigente della P.F. Mobilità, Trasporti Infrastrutture N. 85/MTI_09 del 30/07/2008 è stato assegnata una prima quota del finanziamento complessivo pari a € 4 948 516,30. La rendicontazione è stata completata il 19/06/2010 per un importo totale pari a € 8 935 951,02 di cui finanziato con fondi POR € 4.660.438,22. Il residuo rispetto al finanziamento assegnato sarà impegnato per opere di completamento nell'ambito del successivo decreto.

Con successivo decreto n. 86/MTI_09 del 29/10/2010 è stato assegnato anche il ~~E' in corso di predisposizione il secondo decreto di assegnazione stato assegnato del~~ finanziamento per la realizzazione della stazione Jesi-Interporto per un importo pari a € 8 339 561,79, ~~che sarà operativa dalla fine del 2012.~~



**PIANO REGIONALE
INFRASTRUTTURE
TRASPORTO MERCI E LOGISTICA**



**PIATTAFORME
LOGISTICHE
E AUTOPARCHI**

- Struttura interportuale
- Piattaforma logistica
- Area sosta attrezzata

VIABILITA' ESISTENTE

- Autostrade
- Strade Statali
- Strade Provinciali
- Altra viabilità di collegamento
- Linee Ferroviarie

VIABILITA' DI PROGETTO

- Strade di Interesse Nazionale
- Strade di Interesse Regionale

PARTE 2

INFRASTRUTTURE LOGISTICHE MINORI



INDICE

1	LE INFRASTRUTTURE LOGISTICHE MINORI	3
1.1	Azioni avviate	4
2	LE PIATTAFORME LOGISTICHE ESISTENTI	11
2.1	CIT - Centro Intermodale del Tronto.....	11
2.2	Centro Logistico Intermodale Orlando Marconi	15
2.3	Aree di Sosta.....	22



1 LE INFRASTRUTTURE LOGISTICHE MINORI

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' però 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 infrastrutture logistiche previste dal Piano Trasporti del 1994 e avviare 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. precedente 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 (Autoporto 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 Marche). Tale articolazione doveva inoltre essere congruente con le scelte delle F.S. S.p.A. per quanto riguarda gli scali merci.

Nella logica dell'attuale Piano delle merci le infrastrutture intermodali minori rapportate ai singoli distretti industriali (piattaforme logistiche, aree attrezzate, ecc.) vanno localizzate o confermate con lo scopo di:

- favorire l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto e le infrastrutture pubbliche e private già esistenti in modo che costituiscano un supporto all'Interporto di Jesi (es.; Autoporto Valle del Tronto, Aree attrezzate di Fano, San Severino; Centro intermodale del Tronto, etc.)
- ridurre gli squilibri nella ripartizione modale del trasporto merci (es. area logistica per il trasporto combinato in zona ex scalo Marotti adiacente al porto di Ancona);
- migliorare la qualità dei servizi offerti e la situazione legata alla congestione del traffico nelle grandi aree urbane e Interurbane ed in prossimità dei nodi di scambio;
- aumentare la quota di movimentazione delle merci (es. dai distretti industriali o principali filiere logistiche di determinati cicli /settori produttivi).



In un quadro così delineato la gestione delle relazioni tra le strutture può risultare determinante per una politica che punta alla formazione di un sistema a rete, pertanto occorre che la Società Interporto sia seriamente partecipe della compagine sociale delle Società che gestiscono tali infrastrutture.

1.1 Azioni avviate

Per il raggiungimento degli scopi di cui al precedente paragrafo, la Regione intende investire sia nelle piattaforme logistiche distrettuali esistenti, per migliorarne la funzionalità, sia nell'attivazione di nuove, per ottimizzare le filiere logistiche di distribuzione dei comparti produttivi interessati. Intende inoltre promuovere tutte le azioni necessarie a che queste strutture facciano "sistema" tra loro e con la "piattaforma logistica marchigiana".

A tale proposito ha previsto un apposito finanziamento di 5,00 MLN di euro, nell'Asse 4 "Accessibilità ai servizi di Trasporto" del POR Marche 2007-2013, per l'Intervento 4.1.2.26.02, "Accessibilità alle piattaforme Logistiche". Il contributo è destinato ad enti pubblici, singoli o associati tra loro o con soggetti privati scelti con procedura di evidenza pubblica ed il finanziamento massimo ammissibile per ciascun intervento ammonta ad 1,50 MLN di euro.

I contributi complessivamente richiesti ammontano ad € 5.460.354,03.

Alla data di scadenza del bando, le istanze presentate dagli enti, per la creazione di nuovi punti di concertazione e smistamento delle merci e per il potenziamento delle strutture esistenti, sono state soltanto quattro, ma il contributo complessivamente richiesto ammonta ad € 5.460.354,03, superiore alla dotazione regionale.

A fronte delle quattro istanze presentate, soltanto tre sono risultate ammissibili a finanziamento (la richiesta presentata dal Comune di Fabriano non rispettava i requisiti di ammissibilità) e allo stato attuale i lavori sono in corso per due di esse (quella presentata dal C.I.T. e quella presentata dalla Provincia di Macerata). Il Comune di Pesaro, per sopraggiunte motivazioni procedurali ha rinunciato al finanziamento. Resta comunque fondamentale per il sistema logistico della Regione, dotarsi di piattaforme minori o piastre logistiche a servizio dei vari distretti regionali.

Si riportano di seguito le principali caratteristiche dei progetti presentati, che indipendentemente dalla loro immediata realizzazione, mantengono carattere di strategicità per la funzione che possono svolgere nel territorio per una migliore organizzazione delle fasi di stoccaggio e trasporto delle merci.

ISTANZE PERVENUTE E CARATTERISTICHE DEGLI INTERVENTI PROPOSTI

1) Soggetto proponente: **Centro Intermodale del Tronto – CIT spa – Ascoli Piceno**

Progetto: *"Potenziamento ed ampliamento della Piattaforma Logistica Centro Intermodale del Tronto"*

Costo totale investimento previsto: € 1.700.000,00

Contributo richiesto: € 1.360.000,00



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Descrizione:

L'Autoporto "Valle del Tronto", struttura già funzionante, è adibito allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto (gomma-gomma e gomma-ferro); è stato realizzato con il contributo finanziario dei fondi strutturali delle programmazioni DOCUP 1996-1999 e 2000-2006. 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. Ad oggi il Centro Intermodale è a servizio sia degli insediamenti industriali e commerciali dell'area picena, sia di quelli adiacenti della Val Vibrata che di quelli della Valle del Tesino.

Di recente il CIT S.p.A ha avuto in concessione da RFI/FS lo scalo merci posto all'interno della Stazione ferroviaria Villa S. Antonio – Offida, di dimensioni pari a mq. 1.060,00 ed annessa area scoperta di deposito merci e spazi di manovra di mq.4.500,00, in precedenza non acquisiti per carenza di disponibilità finanziarie.

Il progetto proposto prevede il finanziamento di interventi necessari a completare e rendere sinergici gli impianti esistenti, ampliando altresì l'attuale struttura. In particolare trattasi delle opere necessarie per l'effettiva entrata in servizio del detto scalo merci ferroviario, anche attraverso l'integrazione tra le infrastrutture interne all'Autoporto, 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 ed il completamento del tappetino d'usura di tutte le aree di transito dell'Autoporto. La realizzazione della estensione dei binari di stazionamento è invece rimandata ad una fase successiva.

Ulteriori opere di adeguamento dell'Autoporto esistente sono state previste per la migliore operatività degli impianti e le attrezzature tecnologiche per l'organizzazione del sistema informatizzato di gestione delle attività, oltre che per l'acquisizione dei macchinari per il carrellamento e la movimentazione.

Tutti gli interventi indicati, per il conseguimento della massima funzionalità della struttura intermodale, già pienamente operativa nelle attività di base, sono dotati di progettazione, sicché si possono avviare le opere immediatamente dopo la comunicazione dell'ammissione a cofinanziamento.

In fase successiva, sulla base dello sviluppo dell'attività della Piattaforma, il CIT potrà procedere all'ulteriore ampliamento, di circa 10 ha, sull'area compresa nella variante di Piano approvata, per localizzarvi attrezzature ed impianti per gli autotrasportatori, spazi di parcheggio adeguati ed i magazzini ed i depositi degli operatori che non hanno potuto trovare collocazione entro il perimetro dell'attuale Autoporto. Il preventivo di spesa per tale ampliamento è di almeno 8 milioni di euro,

Caratteristiche piattaforma:

- Superficie complessiva: 100.000 mq circa

**REGIONE MARCHE**

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

- Superficie coperta: 20.700 mq
- Superfici scoperte: 20.000 mq aree di pertinenza dei magazzini
20.000 mq piazzali per carico/scarico merci su gomma e su ferro e parcheggi
- Aree a verde: circa 20.000mq
- Viabilità principale transito mezzi: 16.000 mq
- Collegamento ferroviario: SI (già funzionante)

Servizi:

- centro dei servizi logistici (all'interno della Palazzina uffici), destinato sia alle aziende insediate nell'autoporto che a quelle esterne distribuite nel bacino di utenza;
- officine meccaniche per automezzi;
- dogana

2) Soggetto proponente: Comune di Pesaro

Progetto: *"Piattaforma Logistica per il distretto del Pesarese"*

Costo totale investimento previsto: € 1.687.942,54

Contributo richiesto: € 1.350.354,03

Descrizione:

L'intervento proposto prevede la realizzazione di una piattaforma logistica nella realtà territoriale del distretto pesarese lungo la principale direttrice della Bassa Valle del Foglia. L'opera permetterebbe di raggiungere i seguenti obiettivi:

- Ottimizzare il flusso merci da e verso il distretto , in particolare fungendo da supporto all'Interporto regionale;
- Offrire servizi logistici essenziali attualmente assenti;
- Qualificare l'offerta di servizi all'autotrasporto;
- Completare i servizi logistici per il distretto in un'ottica di rete con le strutture attualmente presenti;
- Razionalizzare, in un'ottica sostenibile, la viabilità dei mezzi pesanti, evitando il transito e la sosta nei centri urbani;
- Promuovere un processo di attivazione e diffusione di una cultura della logistica nel distretto pesarese, attualmente carente.

Il progetto risponde alla necessità di sanare l'attuale stato di frammentazione dei servizi che caratterizza l'area; questi ultimi si sono sviluppati seguendo una logica di polarizzazione degli insediamenti produttivi che è stata favorita anche dall'assenza di un quadro di riferimento di area vasta.



L'intervento proposto rientra all'interno della strategia sviluppata in tema di Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA) con il progetto "*Gestione Ambientale Integrata nel Distretto Industriale e Artigianale Pesarese*" del quale si riportano, a seguire, alcuni elementi ed al quale si rimanda per maggiori dettagli.

Attualmente nel distretto esistono due aree attrezzate per la sosta dei mezzi pesanti: *Area industriale Selva Grossa* ed *Area Industriale Montecchio*, riservata agli associati la prima ed ai residenti in S'Angelo in Lizzola la seconda, ma comunque prive di servizi logistici. Ad esse si aggiungono le previsioni di realizzazione di altre due aree, *Area industriale Osteria Nuova* e *Area industriale Montecchio*, per coprire comunque le esigenze di associati a specifici consorzi di autotrasporto, garantendo essenzialmente i servizi legati all'autotrasportatore e non le funzioni di logistica delle merci. Il distretto risulta sprovvisto di servizi di sosta per lungo periodo sulla direttrice di collegamento montelabbatese – centro urbano di Pesaro per cui è stata individuata un'area lungo la direttrice via delle Regioni da destinare ad area di sosta che si integri con quelle esistenti fornendo un efficiente servizio al sistema dell'autotrasporto.

La progettazione prende spunto dall'individuazione di due punti funzionali, sinergici tra loro e nello stesso tempo autonomi.

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, dell'estensione complessiva di circa 37 ettari, si interconnettono tra loro mediante viabilità di progetto, che rende possibile l'accesso autonomo alle singole aree ed il collegamento alle restanti aree del comparto edificatorio.

La realizzazione dell'autoparco può essere l'occasione per introdurre nuove tipologie di servizi più strettamente attinenti alla sfera della logistica per l'ottimizzazione della movimentazione delle merci, a partire dai flussi interni al distretto. In particolare si ritiene che l'obiettivo strategico sia completare e rendere integrate le funzioni di offerta alla logistica da parte degli operatori esistenti e agevolare l'introduzione di nuovi servizi logistici da parte degli stessi.

Sono previste: Aree a parcheggio/stallo, aree a servizi (per manutenzione mezzi, lavaggio e bonifica autocisterne, e per servizi alle persone, quali ristorazione, internet point ...) e superfici coperte.

Per facilitare il processo di integrazione e di innovazione del settore si individua la possibilità di introdurre per il distretto industriale la *figura del broker della logistica*: uno strumento in grado di supportare il processo di aggregazione dei carichi delle imprese produttive sulla base dei loro fabbisogni di trasporto quotidiani.

Il broker è una figura a servizio delle imprese che le aiuta a collaborare tra loro e con i fornitori di servizi di logistica merci. Egli non è quindi un nuovo operatore della logistica ma parte integrante delle funzioni logistiche delle imprese produttive.

Il funzionamento del servizio erogato dal broker, (un esempio di applicazione è presente nel distretto produttivo modenese), si basa su un sistema informativo avanzato e sul personale specializzato in riorganizzazione dei carichi e organizzazione di “servizi di prima logistica”, che consentono lo scambio di informazioni tra le imprese di produzione e tra queste e l'autotrasporto per la pianificazione dei carichi e dei relativi servizi di spedizione.

Caratteristiche piattaforma:

- sono state richieste al comune di Pesaro, integrazioni alla documentazione presentata, pertanto allo stato attuale non si dispone di tali informazioni, ad eccezione della superficie complessiva delle due aree stimata in circa 37.000 mq.
- Collegamento ferroviario: NO

3) Soggetto proponente: Comune di Fabriano

Progetto: *“Snodo ferroviario di accesso alla piastra logistica del Sistema Quadrilatero”*

Costo totale investimento previsto: € 10.300.000,00 (per la realizzazione dell'intero snodo ferroviario)

€ 30.850.000,00 (per la realizzazione dell'intera piattaforma)

Contributo richiesto: € 1.250.000,00

Descrizione:

Il finanziamento è stato richiesto per la realizzazione di uno snodo ferroviario che, staccandosi dalla direttrice principale Orte-Falconara, in località Santa Maria, nel comune di Fabriano, servirà una nuova piattaforma logistica, da realizzare a cura della Società Quadrilatero Marche-Umbria spa.

L'area in questione è una delle aree Leader individuate dalla soc. Quadrilatero che si estende per circa 50 ettari. Il Progetto preliminare, predisposto dalla stessa Quadrilatero ed approvato dal CIPE nel 2006, prevede una superficie di 43 ettari da destinare alla sola piastra ed i rimanenti 7 ettari per parcheggio Tir (circa 500-600 stalli). La piastra è costituita da un sistema di interscambio gomma-gomma e ferro-gomma che si connette direttamente alla linea ferroviaria principale. E'previsto un sistema modulare di magazzini-deposito-stoccaggi, per una cubatura complessiva di circa 136.800 mc, con ampie aree destinate agli stalli dei mezzi pesanti e alla logistica; in posizione centrale è ubicata una struttura di servizio che comprende officine e zone interscambio, per circa 14.000mc, mentre all'ingresso è collocata una torre con centro direzionale e servizi generali che accoglie anche un motel di circa 7.000mc (12 piani). Il progetto prevede anche interventi di mitigazione ambientale e di riaménagement con la viabilità esistente oltre



alla realizzazione, come detto, di un ramo ferroviario di smistamento e collegamento al sedime della base per il trasporto intermodale.

La soc. Quadrilatero, sulla base della progettazione preliminare approvata dal CIPE, ha emesso, nel settembre 2009, il bando di gara per l'individuazione del soggetto Concessionario che si dovrà occupare delle successive fasi di progettazione, realizzazione e gestione dell'intervento. Il concessionario erogherà un definito canone concessorio alla stessa Quadrilatero, per un periodo di trenta anni, che sarà da questa utilizzato per il cofinanziamento delle infrastrutture viarie di propria competenza.

Caratteristiche piattaforma:

- Superficie territoriale: 508.500 mq di cui 430.300 mq per la Piastra e 78.200 mq per posti ed attrezzature di servizio TIR
- Superficie utile: 36.540 mq di cui 30.400 mq magazzini stoccaggio¹
 - 4.000 mq (14.000mc) servizi
 - 2.140 mq (13.000mc) albergo
- Superficie fondiaria aree omogenee: 367.000 mq
- Aree a verde e parcheggi: circa 43.000 mq
- Collegamento ferroviario: *SI*. Per quanto attiene al collegamento ferroviario, va precisato che quando esso sarà ultimato, è intenzione di RFI localizzare in quell'area l'attuale scalo merci ora ubicato nel centro urbano di Fabriano².

4) Soggetto proponente: Provincia di Macerata

Progetto: *“Miglioramento Funzionale del Ponte dell'Annunziata” in Località Montecosaro Scalo”*

Costo totale investimento previsto: € 2.000.000,00³

Contributo richiesto: € 1.500.000,00

Descrizione:

L'Amministrazione Provinciale di Macerata ha richiesto u finanziamento, non direttamente per la realizzazione di una piattaforma logistica bensì per il miglioramento funzionale del Ponte dell'Annunziata in località Montecosaro, ritenendo che tale intervento sia indispensabile sia perché il ponte, consentendo l'attraversamento del fiume Chienti, risulta strettamente connesso

¹ Sono previsti ulteriori 22.650 mq di superfici coperte per la logistica ed ulteriori 10.085 mq per attività direzionali, da realizzare in una seconda fase. Complessivamente quindi le superfici coperte sono previste in 55.500 mq per la logistica e 14.285 per attività direzionali.

² Le caratteristiche a finire pertanto saranno:

- 1 nuovo binario di circolazione, con binari e scambi elettrificati e centralizzati, dotato dei necessari impianti tecnologici di stazione (1 binario di arrivo /partenza treno merci e 2 tronchini terminali per manovra locomotive);
- Uno scalo merci, collegato tramite comunicazione a manovra manuale al binario circolazione, con binari in parte elettrificati e scambi manuali.

³ Il costo dell'intera piattaforma non è stato indicato.



alla futura piattaforma logistica localizzata nel vicino territorio del comune di Civitanova Marche, sia perché il ponte appare già oggi inadatto rispetto al flusso veicolare.

La piattaforma logistica di riferimento è quella proposta dalla Società Quadrilatero, nell'area leader del comune di Civitanova. Per tale piattaforma la Quadrilatero ha realizzato la progettazione preliminare e ne ha aperto l'iter approvativo. A settembre 2009, dopo una lunga concertazione con i vari soggetti coinvolti, è disponibile solo l'approvazione da parte del comune di Civitanova mentre sono ancora da reperire le approvazioni della Regione e del Cipe, quest'ultima fondamentale in quanto determina, tra l'altro, l'importo a carico dello Stato per l'acquisizione, tramite esproprio, delle aree su cui sorgerà l'intervento. Detta acquisizione sarà gestita dalla Quadrilatero tramite il proprio Concessionario che, individuato tramite procedura di evidenza pubblica, provvederà anche alla redazione delle successive fasi di progettazione, realizzazione e gestione dell'intervento, per un periodo di trenta anni, durante i quali concederà alla stessa Quadrilatero un canone concessorio che sarà da questa utilizzato per il cofinanziamento delle infrastrutture viarie di propria competenza.

Per quanto attiene più strettamente alla piattaforma, essa è stata localizzata come detto, nel territorio del comune di Civitanova Marche, nei pressi dello svincolo della superstrada SS77, nelle vicinanze dell'autostrada A14 e della ferrovia Bari-Bologna. Data la sua particolare collocazione, si pone come riferimento per il distretto del fermano e del maceratese. I fruitori della piattaforma potranno accedervi principalmente dalla SS77, attraverso lo svincolo di Montecosaro scalo, da cui prenderanno la viabilità principale cosiddetta "Mezzina", da realizzare.

La piattaforma logistica del Comune di Civitanova Marche prevede le seguenti funzioni:

- Area di sosta con capacità di assistere contemporaneamente 250 grandi veicoli su gomma (autotreni);
- Centro servizi costituito da: officine e servizi tecnici, ristorazione, servizi alla persona, uffici, area carico/scarico e magazzini;

Le stime fatte dalla Soc. Quadrilatero circa la possibile movimentazione merci di tale piattaforma indicano che un centro merci ubicato a Civitanova possa attrarre per le attività di movimentazione e trasporti, circa 375 mila ton/anno di cui il 70% su gomma, ed il 30% destinate all'intermodalità ferro-gomma.

Caratteristiche piattaforma:

- Superficie territoriale: 267.000 mq
- 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.



2 LE PIATTAFORME LOGISTICHE ESISTENTI

2.1 CIT - Centro Intermodale del Tronto

Il Centro Intermodale del Tronto, detto anche “Autoporto Valle del Tronto” è una struttura finalizzata allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto. E' stato realizzato a seguito dell'Accordo di Programma adottato dalle Marche e sottoscritto dalla Regione Marche, dalla Provincia di Ascoli Piceno, dal Comune di Ascoli Piceno e dal Consorzio di Industrializzazione delle Valli del Tronto, dell'Aso e del Tesino. I soggetti coinvolti nella realizzazione sono il Consorzio di Industrializzazione delle Valli del Tronto, dell'Aso e del Tesino e la Società CIT Spa alla quale e' stata affidata sia la realizzazione che la gestione della struttura.

L'Autoporto Valle del Tronto è situato a 12 km da Ascoli Piceno, a 14km dall'uscita dell'autostrada A14 ed a circa 20 km dal porto di S. Benedetto del Tronto. E' a circa 50 mt dalla stazione ferroviaria di Offida-Castel di Lama, tratto che unisce la Stazione di S.Benedetto del Tronto con quella di Ascoli Piceno.



L'Autoporto Valle del Tronto, che attualmente si estende su di un'area di circa 10 ha, dotato di uno scalo ferroviario, è un complesso organico di strutture e servizi integrati finalizzato allo scambio di merci, mediante l'utilizzo delle diverse modalità di trasporto. E' costituito da Magazzini con annessi aree di pertinenza, una palazzina uffici e servizi, un complesso officine-magazzini, uffici doganali, una postazione di sorveglianza e aree comuni destinate al verde e alla viabilità interna. Le opere sino ad ora realizzate hanno avuto il supporto finanziario dei fondi FESR-Stato-Regione per circa 7 MLN di euro.

Tale struttura era già inserita nel precedente Piano Regionale dei Trasporti come nodo di una rete regionale interconnessa con l'Interporto di Jesi.



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Il progetto generale redatto nell'anno 1997 ed approvato con il citato Accordo di Programma, aveva quantificato una spesa complessiva di circa 22.000 milioni di lire per la prima fase funzionale estesa su 10,20 ettari. Una seconda fase è stata soltanto programmata, con approvazione della strumentazione urbanistica e redazione del progetto preliminare per l'espansione dell'Autoporto su un'area posta a sud del primo impianto, di ulteriori 10 ha circa.

Successivamente il CIT S.p.A ha avuto in concessione da RFI/FS lo scalo merci posto all'interno della Stazione ferroviaria Villa S. Antonio – Offida, costituito da un piano di carico e deposito coperto dotato di binari di accosto, di dimensioni pari a mq. 1.060,00 ed annessa area scoperta di deposito merci e spazi di manovra di mq.4.500,00.

L'Autoporto è in grado di servire circa 500 potenziali beneficiari, tra i quali aziende di rilevanza nazionale ed internazionale. E' strettamente interconnesso con le aree industriali di Ascoli Piceno e Monsampolo-Monteprandone (che comprendono complessivamente più di 480 aziende), e rappresenta il naturale riferimento dell'area di Comunanza, Force, Rotella, delle zone produttive della Val Vibrata in Abruzzo e dei PIP dei Comuni della Valle del Tronto.

Riguardo ai livelli di operatività, la C.I.T. ha stimato un volume di traffico giornaliero pari a circa 136 tonnellate (considerato il valore di 100.000 tonnellate annue su un arco temporale di circa 220 giornate lavorative), con una frequenza media di automezzi al giorno pari a 42/50 a pieno carico ed altrettanti in rientro o in ricovero per manutenzioni ed operazioni di assistenza diversa.



I dieci ettari di area sulla quale insiste l'autoporto sono così organizzati:

- 1.1.1. magazzini per spedizionieri e corrieri sviluppati su 20.700 mq;
- 1.1.2. aree di pertinenza per circa 20.000 mq;
- 1.1.3. piazzali all'aperto per le operazioni di carico e scarico delle merci su gomma e su ferro e parcheggi per oltre 20.000 mq;
- 1.1.4. Aree a verde per quasi 20.000 mq;
- 1.1.5. viabilità principale per il transito dei mezzi per ulteriori 16.000 mq;

Vi sono poi le attrezzature di supporto costituite da una palazzina uffici, che contiene anche il centro dei servizi logistici, destinati sia alle aziende insediate nell'autoporto che a quelle esterne distribuite nel bacino di utenza, da officine meccaniche per gli automezzi, dalla dogana e dai locali per gli impianti tecnologici.

Superficie complessiva coperta destinata a magazzini scambio ferro/gomma	mq. 8.700
Superficie complessiva coperta destinata a magazzini scambio gomma/gomma	mq. 7.410
Superficie complessiva piazzali di pertinenza magazzini	mq. 15.275
Superficie complessiva piani di carico magazzini	mq. 2.710
Superficie complessiva coperta destinata ad officine	mq. 1.210
Superficie complessiva coperta destinata ad uffici	P.T. mq.1.600 P.1 mq.1.585
Superficie complessiva coperta destinata a dogana	mq. 230
Superficie esterna destinata a verde	mq. 23.145
Superficie esterna piazzali, viabilità e marciapiedi	mq. 41.720
Totale superficie di intervento	mq. 102.000

Quadro riepilogativo delle esistenti dotazioni e destinazioni



Attualmente sono funzionanti tutte le strutture di base progettate e realizzate nei due stralci finanziati, a valere sull'Azione 2.2 dell'ob. 2 il primo e dal Docup ob 2 anni 2000/06 il secondo, con un ultimo magazzino di circa 5000 mq realizzato nelle sue parti essenziali ma da completare in alcune finiture e negli impianti per renderlo operativo.

Per lo scalo merci ferroviario, autorizzato con Atto RFI/FS del 2/09/05 ed è in corso l'affidamento della gestione delle attività per il trasferimento di modalità delle merci e di carrellamento a ditta

specialistica, previa acquisizione dei macchinari necessari, in precedenza non acquisiti per carenza di disponibilità finanziarie.

Per il conseguimento di tutti gli obiettivi programmati restano da definire alcune essenziali opere di completamento delle reti infrastrutturali e delle dotazioni impiantistiche per la gestione della logistica e per la movimentazione e lo scambio di modalità delle merci, che non si sono potuti effettuare per la mancata copertura della spesa relativa, erogata nei precedenti stralci. Per questo il CIT ha presentato istanza di accesso ai fondi cui al Bando emanato ai sensi del POR 2007/2013 – Asse 4 Intervento 4.1.2.26.02 “Accessibilità alle piattaforme logistiche distrettuali”, descritta nel paragrafo precedente.

In occasione di tale richiesta di finanziamento il C.I.T., ha sottoscritto uno specifico Protocollo d'intesa con l'Interporto Marche, nel quale ha previsto e concordato, la realizzazione e la messa in esercizio di una serie di componenti infrastrutturali (hardware e software) e l'adeguamento della piattaforma e-services sviluppata dalla Regione Marche denominata “RECAST”. Il tutto con lo scopo di creare, su input regionale, un sistema ICT compatibile tra le diverse strutture operative e quello della piattaforma logistica del Centro Italia (Interporto).

La piattaforma applicativa e la relativa centrale operativa, previste nella nuova richiesta di finanziamento, saranno finalizzate alla gestione dei seguenti servizi:

- Servizi logistici di assistenza ai mezzi
- Servizi di pianificazione e gestione delle consegne
- Servizi di sicurezza e di soccorso
- Servizi di gestione ordini (B2B)
- Servizi di gestione dei magazzini

Il CIT SpA interverrà, collaborando con l'Interporto Marche, e parteciperà in quota parte alla predisposizione del software per l'adeguamento all'e-service sviluppata dalla Regione Marche denominata RESCAT ed attrezzerà appositi locali per ospitare le apparecchiature Hardware.

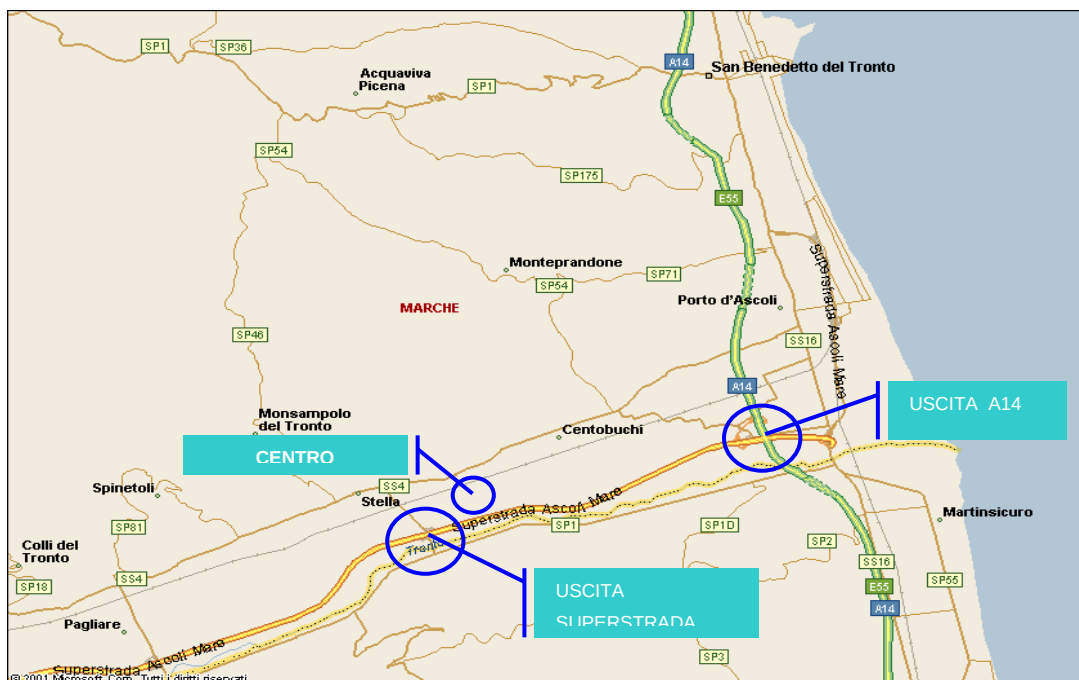
2.2 Centro Logistico Intermodale Orlando Marconi



ORLANDO MARCONI

MAGAZZINI GENERALI
PER LO STOCCAGGIO
E LA DISTRIBUZIONE

Il Centro Logistico Orlando Marconi sorge nella zona industriale **Contrada S. Anna di Monteprandone** (provincia di Ascoli Piceno) al confine tra Marche ed Abruzzo; è baricentrico rispetto alle province di Ascoli Piceno e Teramo. Dista 80 km circa dall'Umbria e 60 km circa dal Lazio. 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 (prima uscita Monsampolo).



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio
Mobilità e Infrastrutture



Dati tecnici:

- superficie fondiaria: 620.000 mq circa
- superficie coperta: 180.000 mq circa
- superficie per intermodale: 60.000 mq circa
- Raccordo ferroviario: composto da 4 binari di circa 1Km ciascuno; è posto a circa 6 km dalla stazione di Porto D'Ascoli (AP), sulla linea Milano-Bari-Lecce

Fabbricati

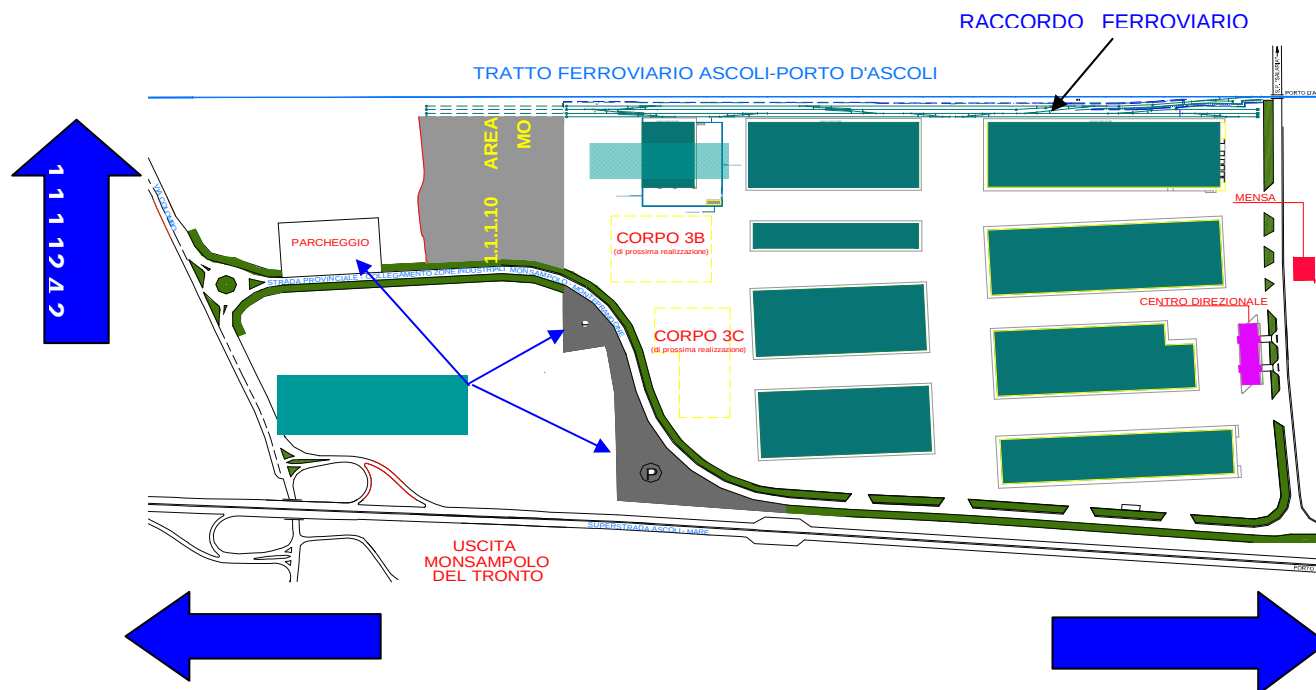
Il complesso immobiliare è costituito da nove grandi fabbricati, adibiti a depositi e magazzini ed è integrato, oltre che dai vasti piazzali pertinenziali, da una piccola palazzina uffici (ex fabbricato colonico), da varie cabine elettriche e da svincolo ferroviario di raccordo alla tratta Ascoli-Porto d'Ascoli.

Di fronte al cancello principale di accesso al complesso sono inoltre collocati un fabbricato adibito a mensa e ristorante e una palazzina uffici.

I nove fabbricati principali che compongono il complesso sono costituiti da capannoni di tipo industriale di grandi dimensioni disposti su un unico piano frazionati in più unità immobiliari. Alcune di queste risultano già occupate da primarie società a livello nazionale. Solo due immobili si differenziano dagli altri e più precisamente quello denominato Padiglione 4 che, per circa un quarto della superficie (cioè quella prospiciente via del Lavoro), è stato realizzato ed adibito quale cella frigorifera, e quello denominato Padiglione 9, l'unico posto in territorio del comune di Monsampolo del Tronto, che è stato realizzato su specifica richiesta della società Logista (ex Monopoli di Stato) e risulta tra l'altro completamente recintato con muro in pannelli di cemento armato dell'altezza di circa metri 5,00.

Tutti gli altri immobili e porzioni immobiliari sono costruiti con estrema semplicità funzionale e sono composti da grandi spazi adibiti a magazzinaggio, predisposti a tal fine con scaffalature di metallo a tutta altezza (metri 8-10) ed integrati da zona uffici-servizi che, nella tipologia standard comprendono

locali ad uso di uffici ed un gruppo di servizi igienici o, ove espressamente richiesto, sono state realizzate superfici più ampie, anche su piani soppalcati, adibite a servizi ed uffici. Tali immobili sono inoltre dotati di banchine di carico e scarico circostanti l'edificio tutte coperte con ampie tettoie metalliche.



Come precedentemente detto oltre ad i nove fabbricati principali il complesso è integrato anche da una palazzina (ex fabbricato colonico) posta tra i padiglioni 8 e 4, disposta su due piani ed adibita a centro informazione uffici ed appartamento del custode, da varie cabine elettriche e, nella parte frontestante il cancello principale di ingresso e dalla parte opposta della via del Lavoro, da fabbricato ad un piano adibito a bar ristorante, mensa, servizi e depositi.

L'intero complesso è inoltre dotato di vasti piazzali, (tutti sistemati con pavimenti industriali in CLS) adibiti a viabilità interna, spazi di manovra e parcheggi, ed è completamente recintato.

Per quanto attiene alle finiture queste, distinte per le varie tipologie di fabbricato e per zone funzionali che li compongono.

- Capannoni adibiti a depositi;
- Palazzina adibita a centro informazioni ed uffici ed appartamento del custode;

I nove fabbricati adibiti a deposito sono stati costruiti con strutture portanti verticali ed orizzontali prefabbricati, pareti di tamponamento perimetrale costituite da pannelli prefabbricati in C.A.P. di tipo orizzontale con finitura superficiale in pietrisco, copertura con lastra di grande luce intervallate da elementi traslucidi, solai di interpiano di tipo a lastra, manti di copertura in pannelli di alluminio tipo "ondulit".

La superficie degli immobili costituenti il complesso in oggetto, calcolata al lordo anche delle murature perimetrali risulta essere la seguente:

- Padiglione 1 superficie lorda circa mq 17.140
- Padiglione 2 superficie lorda circa mq 21.560
- Padiglione 3 superficie lorda circa mq 25.270
- Padiglione 4 superficie lorda circa mq 26.900
- Padiglione 5 superficie lorda circa mq 18.540
- Padiglione 6 superficie lorda circa mq 18.540
- Padiglione 7 superficie lorda circa mq 6.800
- Padiglione 8 superficie lorda circa mq 18.540
- Padiglione 9 superficie lorda circa mq 5.650
- Bar – ristorante mensa, superficie lorda circa mq 740
- Palazzina informazione- uffici, superficie lorda circa mq 310

Pertanto per una complessiva superficie lorda pari a circa mq 160.000 mentre l'intera area su cui ricade in complesso ha una superficie catastale pari a circa mq 600.000.

Per quanto attiene agli impianti il complesso è dotato di cabine di trasformazione elettrica, impianto frigorifero centralizzato per il Padiglione 4, impianti elettrici e di illuminazione sia dei singoli fabbricati che delle sistemazioni esterne, climatizzazione dei locali uffici con split e pompe di calore, impianti idrici-sanitari, rete della fognatura delle acque nere e miste e rete della fognatura delle acque meteoriche, rete impianto antincendio.

Destinazione

La destinazione del complesso immobiliare in oggetto, risultante dai documenti agli atti è di centro logistico.

Si fa presente che essendo il complesso ricadente in “zona Produttiva” lo stesso è ad oggi sia frazionabile che riconvertibile anche ad attività di tipo artigianale ed industriale.

Logistica merci - servizi offerti:

- magazzini a temperatura ambiente
- magazzini per prodotti refrigerati
- magazzini frigoriferi a -30° c
- magazzini doganali
- depositi iva
- transit point e cross docking
- scalo ferroviario raccordato su banchine e piazzali

Vincoli



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Il complesso immobiliare in oggetto non è gravato da vincoli particolari né tanto meno quelli derivanti dalla Legge 1089/39.

Per quanto attiene al raccordo ferroviario presente all'interno del complesso e del suo allacciamento alla tratta di rete ferroviaria italiana, questo risulta regimentato e regolamentato con Contratto di allaccio alla Rete Ferroviaria Italiana stipulato in data 18/04/2003.



Stato di realizzazione del complesso immobiliare caratteristiche tecniche:

Numero corpi:

- già realizzati 9, pari a 160.000 mq circa
- da realizzare 2, pari a 20.000 mq circa
- di cui 3 corpi lungo il raccordo ferroviario

Principali caratteristiche dei fabbricati:

- i corpi hanno luci variabili da 30 mt a 34 mt, la profondità dei corpi varia da 60 mt a 90 mt;
- l'altezza minima sotto trave è di 10 mt;
- la pensiline di copertura, di 5,5 mt di profondità, lungo tutto il perimetro dei corpi a mt 4,5 di altezza;
- i piazzali di manovra in cemento armato con una distanza minima tra i corpi di 50 mt circa;
- le pedane idrauliche e serrande elettriche;
- la finestratura a nastro con sistema vasistas;
- la recinzione su tutto il perimetro della piattaforma.

Servizi Accessori:

- Locale per ristoro/mensa



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

- Stazione di servizio dotata di GPL e metano
- Officina meccanica per mezzi pesanti
- Depositi fiscali
- Magazzini doganali (9.900 mq)
- Ampia zona per l'atterraggio degli elicotteri
- Magazzini generali
- Distanza di 4 km circa dalla società S.E.I. elicotteri

Utenti già assegnati nei sei corpi di 160.000 mq realizzati:

• FERRERO	• CORRIERE EXECUTIVE
• INDESIT (GRUPPO MERLONI)	• DHL
• TOD'S (GRUPPO DELLA VALLE)	• SVAT TRASP. INT. FRIGORIFERI
• FATER SPA	• MINITRANSPORT SPA
• ARCO TRASPORTI	• MONDO MUSICA
• TARDINI AUTOTRASPORTI	• EQUIPE
• LOGISTA (EX-MONOPOLI DI STATO)	• FALEGNAMERIA ADRIATICA
• SDA	

Possibili interventi migliorativi

La società Central Frigor Marconi S.r.l. ha realizzato un proprio Centro Logistico Intermodale in località Monsampolo, dotandolo anche in un collegamento alla rete ferroviaria nazionale mediante binario di raccordo allacciato direttamente alla tratta ferroviaria in esercizio Ascoli-Porto D'Ascoli al Km 10+772.

Le condizioni emanate dalla stessa R.F.I. per consentire l'entrata e l'uscita dei convogli da detto impianto, vista l'attuale infrastrutturazione, prevedono che il collegamento con la stazione di Porto D'Ascoli, avvenga in regime di interruzione con le inevitabili limitazioni operative:

- numero massimo di convogli inviati non superiore a due treni/giorno (uno con la consegna e uno per il prelievo dei veicoli);
- percorrenza della tratta alla velocità massima di circa 30 Km/h con rallentamento e verifica nel transito di ogni passaggio a livello incontrato (6) dell'effettiva chiusura, richiedendo anche il presenziamento con agente a terra;
- composizione massima dei convogli di circa 200 metri, misura massima ammessa dei tempi di attraversamento del convoglio ferroviario.



E' evidente quali siano le limitate capacità di trasporto che possono essere assicurate per l'attuale stato infrastrutturale.

E' opportuno evidenziare che la realizzazione di impianti tecnologici, atti a consentire la partenza e l'arrivo di treni nel raccordo, rivoluzionerebbero il modo di fare trasporto da questo sito, deriverebbe la possibilità di fare arrivare e partire treni con composizione fino a 500 metri e quantità di trasporti concepibili in funzione della circolazione dei treni e non più limitatamente alle possibili interruzioni giornaliere.

Quindi, la prevista elettrificazione ferroviaria della linea Ascoli-Porto D'Ascoli, e conseguentemente quella di almeno uno/due linee dello scalo, porterebbero anche al superamento dello scoglio del cambio di trazione e quindi alla riduzione dei costi di trasporto.

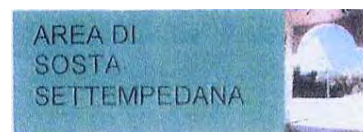
In termini di sviluppo, una maggiore capacità operativa del Centro Logistico, potrebbe portare vantaggi per tutte le realtà economiche del territorio.



2.3 Aree di Sosta

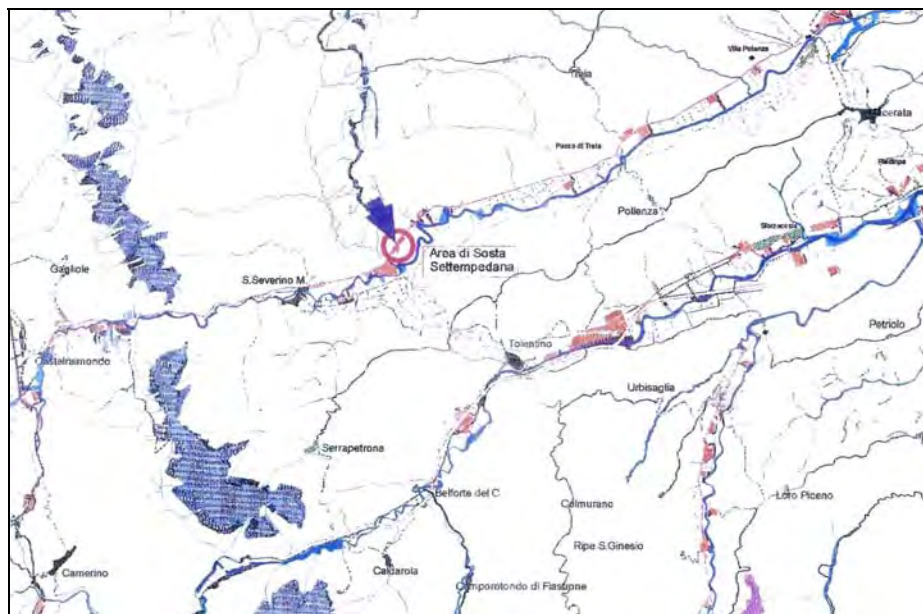
L'Area di Sosta Settempedana - San Severino Marche

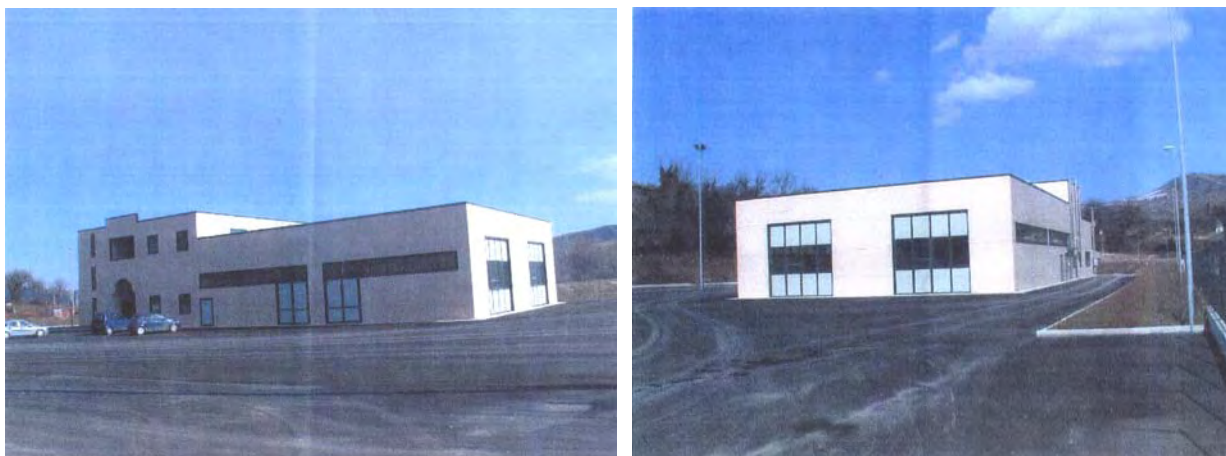
La Società A.S.S. srl con sede a San Severino Marche in Via A. Meucci n. 19- Zona Industriale Pip 6) di Taccoli è stata costituita nel 1999 con lo scopo sociale di realizzare e gestire un'area di sosta attrezzata per automezzi pesanti principalmente nell'ambito comunale ed a servizio dell'intero territorio dell'alto Maceratese e comunque della provincia di Macerata.



I soci fondatori sono stati il COMUNE di San Severino Marche e la Società CON.TR.A.M. spa (Consorzio Trasporti Alto Maceratese, partner con esperienza nel settore dei trasporti) con quote di partecipazione del 50% ciascuno.

I due enti hanno voluto costituire una società avente per oggetto la progettazione, trasformazione, realizzazione, locazione di aree attrezzate per i servizi al trasporto delle merci su gomma, la gestione dei servizi comunque connessi alle aree attrezzate e destinati ai mezzi pesanti.





La Localizzazione

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, a circa 4 Km dal centro di San Severino Marche.



I Finanziamenti

La società ha realizzato l'infrastruttura con un intervento, che ha avuto un costo complessivo di oltre 1.700.000 Euro, beneficiando anche di un finanziamento della Comunità Europea di Euro 334.527,



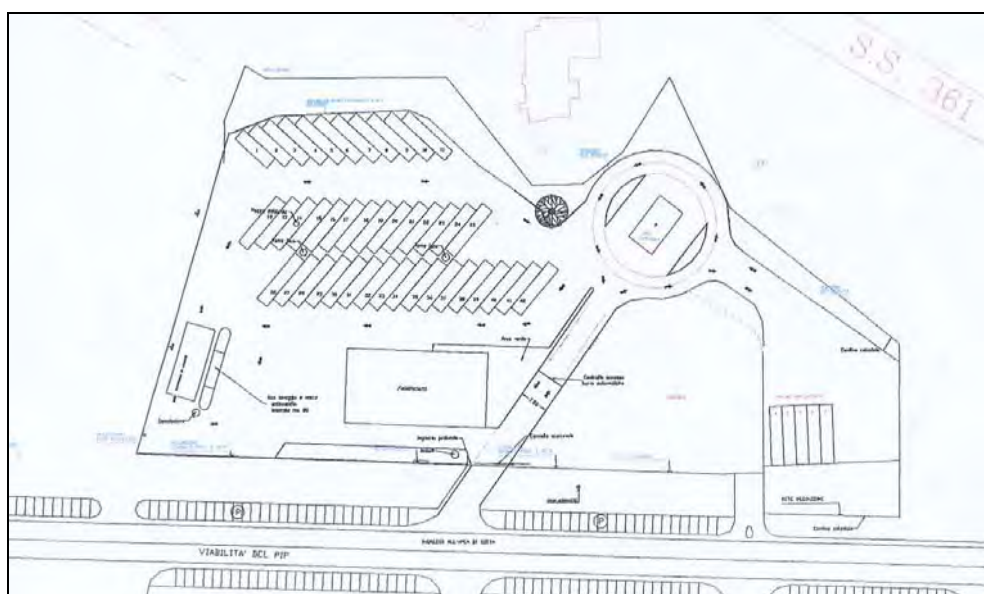
REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

così come stabilito dalla D.G.R.M. n. 2080 del 02 agosto 1999 e da quanto previsto dalla Misura 3.1.1. "Area si sosta per mezzi pesanti" del DOCUP Obiettivo 5b Marche – anni 1997/99 – Reg. (CEE) 2052/88 e successive modificazioni. Le altre risorse finanziarie derivano da versamenti dei soci che hanno impegnato complessivamente oltre 1.200.000 euro.

Oltre all'area di sosta per mezzi pesanti vera e propria, rappresentata da un rilevante spazio esterno, l'area è dotata di un fabbricato con annessa officina, uffici, spazi riservati ad eventuale mensa, servizi igienici, locali tecnici, abitazione custode, ecc., ultimamente è stato realizzato anche un impianto per il lavaggio dei mezzi ed un impianto per la revisione degli autocarri.



Attività: Officina meccanica mezzi pesanti, riparazioni, gestioni stalli, lavaggio e revisione mezzi pesanti

Compagine sociale: CONTRAM spa, MARESCA & FIORENTINO spa, ASSEM spa, , ASSM spa, BRUTTI ENRICO snc, PIANGIARELLI srl

Investimenti realizzati: La società per lo svolgimento della propria attività ha contribuito a sviluppare la sede provvedendo a realizzare oltre 74.000 euro di investimenti, attraverso l'allestimento di una officina meccanica specializzata, una attività di revisione convenzionata con la MCTC di Macerata. Si è provveduto a realizzare un lavaggio specializzato per mezzi pesanti.

Fatturato: Nel corso degli ultimi tre anni la società ha aumentato costantemente il fatturato come da scheda indicata:

<i>anno 2007:</i>	442.243
<i>anno 2006:</i>	343.236
<i>anno 2005:</i>	316.109

Personale dipendente: Allo stato attuale sono occupati complessivamente n. 4 dipendenti, di cui n. 1 capofficina, n. 2 meccanici specializzati ed una impiegata.

L'attività di logistica di mezzi pesanti, relativamente alla sosta, al deposito ed ai servizi inerenti, è attualmente, attraverso un contratto di concessione, esercitata dalla:

Società: SINTEGRA SPA

Unità Locale e Sede Amm.va: San Severino Marche, via Antonio Meucci n. 19

Capitale sociale: euro 2.065.600 interamente versato

Attività: Fornitura di servizi nel settore della gestione e dei trasporti dei rifiuti solidi urbanii

Compagine sociale: COSMARI Cons.Obblig. Smaltim.Rifiuti , Morrovalle Ambiente spa, Macero Maceratese srl, Senesi srl, Consorzi.Serv.Integrati, Unendo spa, Eco Service srl, Puliecol soc.Coop.

Investimenti realizzati: La società per lo svolgimento della propria attività oltre ad utilizzare l'infrastruttura attrezzata, ha contribuito a sviluppare la sede provvedendo ad allestire con gli arredi e le attrezzature i vari uffici. Risulta essere il principale cliente dell'officina di manutenzione della struttura stessa .

Personale dipendente: La società, occupa un notevole numero di autisti svolgendo un servizio di raccolta e trasporto rifiuti urbani per quasi tutti i comuni della provincia di Macerata. Allo stato attuale, vi sono complessivamente n. 69 dipendenti.

Mentre un'altra attività che risulta essere svolta nell'area attrezzata è quella gestita dalla :

Società: NUOVA EDILBLOK Srl

Unità Locale e Sede Amm.va: San Severino Marche, via Antonio Meucci

Capitale sociale: euro 100.000 interamente versato



Attività: Costruzione manufatti in cemento e prodotti affini

Compagine sociale: Edilblok srl, Piviero Lorenzo, Piviero Romina e Piviero Cristina.

Investimenti realizzati: La società per l'uso dell'area per le proprie finalità di deposito materiali finiti ha contribuito a sviluppare ed a mettere in funzione l'area destinata a deposito.

Personale dipendente: La società, per la propria attività, allo stato attuale, occupa circa una quindicina di addetti.

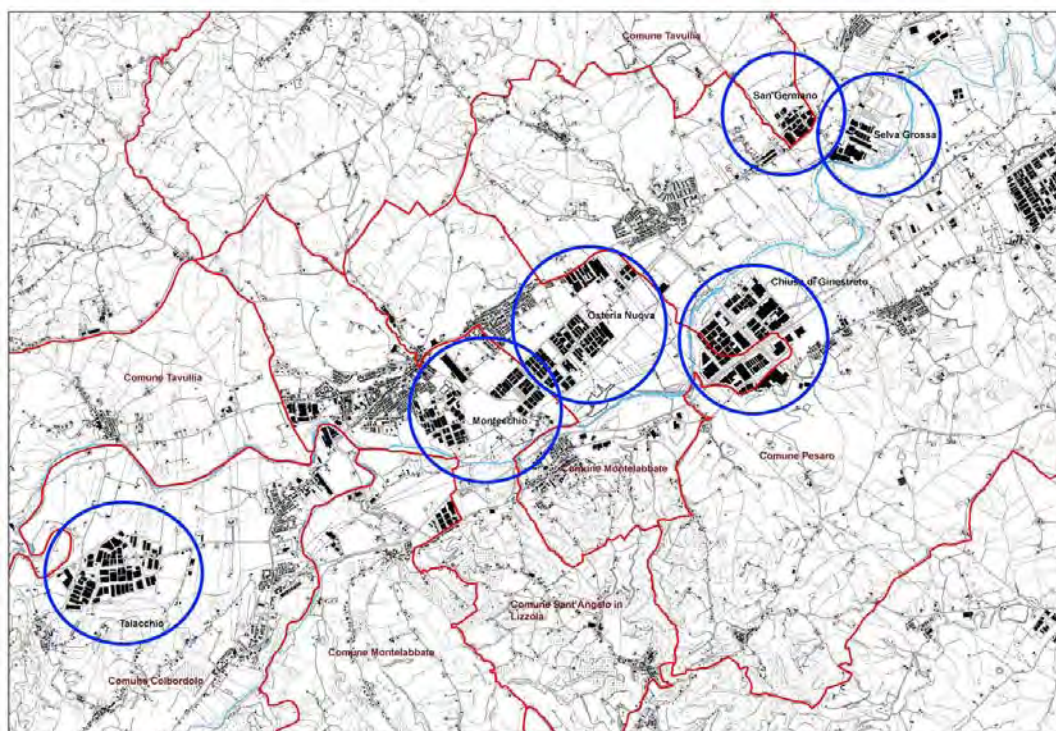
Pertanto l' Area di Sosta Settempedana, benchè ancora non pienamente a regime, con il completamento della infrastruttura di area di sosta per mezzi pesanti, ha contribuito a fornire e mettere a disposizione, nell'ottica del proprio scopo sociale, ed a favore del settore dei trasporti, una logistica per l'entroterra Maceratese, che attualmente viene utilizzata da rilevanti società pubbliche e private.

Aree di sosta nel distretto industriale della bassa val del Foglia: attuale offerta e possibili interventi migliorativi

Inquadramento del distretto

I principali poli produttivi che compongono il distretto sono:

aree produttive	Comune interessato				
	Colbordolo	Montelabbate	Pesaro	Sant'Angelo in Lizzola	Tavullia
Ontecchio				X	
Osteria Nuova		X			
Talacchio	X				
Selva Grossa			X		
San Germano					X
Chiusa Di Ginestreto		X	X		



Nella realtà territoriale del distretto industriale della Bassa Valle del Foglia si è assistito dagli anni 60 ad oggi alla polarizzazione di insediamenti produttivi che ogni singola realtà amministrativa ha realizzato con programmi urbanistici proprio e in assenza di un quadro di riferimento d'area vasta. Questo fenomeno ha prodotto una frammentazione dei servizi, compresi quelli relativi alla logistica delle merci.

In accordo con l'indagine condotta dall'ISFORT⁴ sul modello marchigiano della logistica, a seguito delle interviste realizzate con gli operatori dell'autotrasporto locale, nel distretto pesarese si evidenziano le seguenti caratteristiche:

1. *Il Modello logistico aziendale prevede attività produttive non attentamente programmate e gestite "all'impronta"; i processi logistici che le regolano sono spesso scarsamente standardizzati e fortemente centralizzati (trasporto delle merci gestito quasi come un servizio a chiamata)*
2. *La Domanda di logistica è elementare, quasi "basica"; la logistica coincide ancora con il trasporto; raramente l'impresa richiede servizi di logistica e quando ciò avviene ci si limita spesso al magazzinaggio;*
3. *L'Offerta di logistica è legata ad una fitta rete di piccoli trasportatori locali autonomi e ad alcune importanti realtà associative e cooperative del trasporto.*

Aree di sosta attrezzate presenti nelle aree produttive

Dalle indagini effettuate è emersa la carenza di aree idonee ad ospitare la sosta dei mezzi pesanti e ad offrire i necessari servizi all'autotrasporto.

Gli spazi pubblici di sosta presenti nelle aree produttive non risultano sfruttati in quanto carenti dei servizi primari, a partire dalla vigilanza. E' abitudine comune dei piccoli trasportatori locali di ricoverare il mezzo presso parcheggi in aree urbane limitrofe alle abitazioni, con conseguenti effetti negativi sulla sicurezza stradale, la circolazione e la sosta.

Attualmente nel distretto esistono due aree attrezzate per la sosta dei mezzi pesanti:

Area industriale Selva Grossa:

Autoparco in via del Vallo, 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.

I servizi offerti agli associati sono:

- Piazzale di sosta per automezzi dei soci
- Impianto di lavaggio degli automezzi (gestione esterna)
- Fornitura del carburante
- Area bagni e doccia per gli autisti
- Servizio bar e tavola calda (gestione esterna)
- Miniforesteria al 1° piano della palazzina
- Area relax e servizi amministrativi
- Officina per manutenzione mezzi e allestimenti (in convenzione)

⁴ ISFORT, Workshop "Trasporti e logistica nelle Marche" Galileo-net Meeting finale Ancona, 13 Aprile 2007

- Spazi interni per uffici operativi, commerciali e amministrativi
- Piattaforma per la revisione annuale degli automezzi (in convenzione)
- Servizio di assistenza assicurativa (in convenzione)
- Gestione dei pedaggi autostradali (in convenzione federtrasporti)
- Carte di credito per l'acquisto del carburante

Area industriale Montecchio:

Il Comune di Sant'Angelo in Lizzola ha attivato una convenzione con privati per la gestione di un autoparco sito in via Arena a Montecchio, con circa 70 stalli sorvegliati dando priorità agli autotrasportatori con residenza in S'Angelo in Lizzola.

Il gestore privato offre servizi di base quali rifornimento benzine, lavaggio, ristoro.

Alle due aree si aggiungono le previsioni di altre realizzazioni, per le quali il Comune di Pesaro ha presentato istanza di finanziamento a valere sui fondi POR 2007-2013 come indicato nel paragrafo "Azioni Avviate", del Capitolo 1 e che di seguono si dettagliano:

Area industriale Osteria Nuova:

Il Comune di Montelabbate, all'interno di una nuova zona industriale sita in località Osteria Nuova via Pantanelli angolo via Buonarroti, 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.

Area industriale Montecchio:

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.

Come emerge dal quadro esistente e previsionale gli interventi sono rivolti principalmente a coprire le esigenze di associati a specifici consorzi di autotrasporto ed essenzialmente per servizi legati all'autotrasportatore e non per le funzioni di logistica delle merci.

Dalle indagini il distretto risulta inoltre sprovvisto di servizi di sosta per lungo periodo sulla direttrice di collegamento montelabbatese – centro urbano di Pesaro.

Definizione delle funzioni di integrazione delle aree individuate e dei possibili interventi migliorativi.

Con il progetto "Gestione Ambientale Integrata del Distretto Industriale e Artigianale Pesarese" si è cercato di fornire una prima risposta alle esigenze locali di migliorare l'offerta di servizi logistici, a partire dalla necessità di completare l'offerta di stalli in sicurezza dei mezzi e dei servizi all'autotrasportatore, anche conto terzi e con un primo approccio ai servizi di base per lo sviluppo di azioni di logistica.

Considerando la situazione delle realtà produttive esistenti, localizzate su tre poli principali posti lungo l'asse " S:P. Montelabbatese, S.P. Urbinate, carenti di infrastrutture idonee a sopportare un flusso



veicolare di mezzi di trasporto pesanti si è proceduto all'individuazione di un'area idonea per l'organizzazione di un nuovo autoparco a servizio dell'intera area distrettuale della Bassa Valle del Foglia

La previsione del nuovo autoparco è in linea con tutte le previsioni di intervento sulla viabilità che prevedono un collegamento dell'asse via delle Regioni con le due direttrici di distribuzione in riva destra e sinistra del fiume Foglia con la nuova bretella tra il casello autostradale di Pesaro-Urbino e l'asse primario di via delle Regioni, così come definito all'interno della conferenza di servizi tra L'Ente Autostrade e il Comune di Pesaro.

La direttrice di collegamento montelabbatese – centro urbano di Pesaro risulta sprovvista di servizi di sosta per lungo periodo, dalle analisi compiute rispetto alle previsioni urbanistiche e in accordo con gli Uffici Urbanistici del Comune di Pesaro si è individuata un'area posta lungo la direttrice via delle Regioni.

L'area, di mq. 37.000, si affaccia lungo la S.P. n.30 fronteggiando la zona industriale di Via Montanelli e ricadente all'interno delle previsioni urbanistiche del P.,R.G. del Comune di Pesaro in Zona produttiva di nuovo impianto, la quale recepisce sia le previsioni di viabilità proposte che la sua funzionalità.

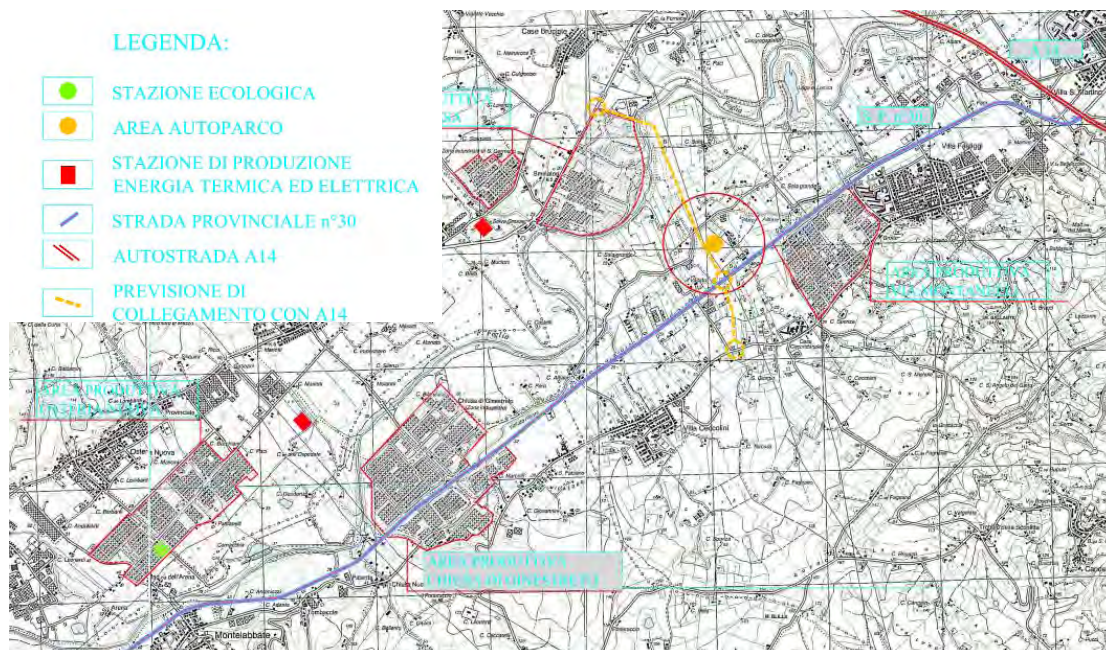
La nuova area di sosta autoparco deve essere vista di integrazione al sistema esistente, che assolve principalmente le necessità di sosta temporanea o riservata a associati di consorzi, e non le necessità di avere soste prolungate e servizi a livelli più ampi, legati a movimenti di merci e traffico non solo locali ma a più lunga percorrenza.

Si ritiene per tanto che il sistema autoparco possa considerarsi, con quelle che sono le risorse di aree di sosta lungo la direttrice "Valle del Foglia", una struttura integrata tale da garantire nel loro insieme un efficiente servizio al sistema dell'autotrasporto.

La progettazione prende spunto dall'individuazione di due punti funzionali, sinergici tra loro e nello stesso tempo autonomi.

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 si interconnettono tra loro mediante viabilità di progetto, che rende possibile l'accesso autonomo alle singole aree ed il collegamento alle restanti aree del comparto edificatorio.

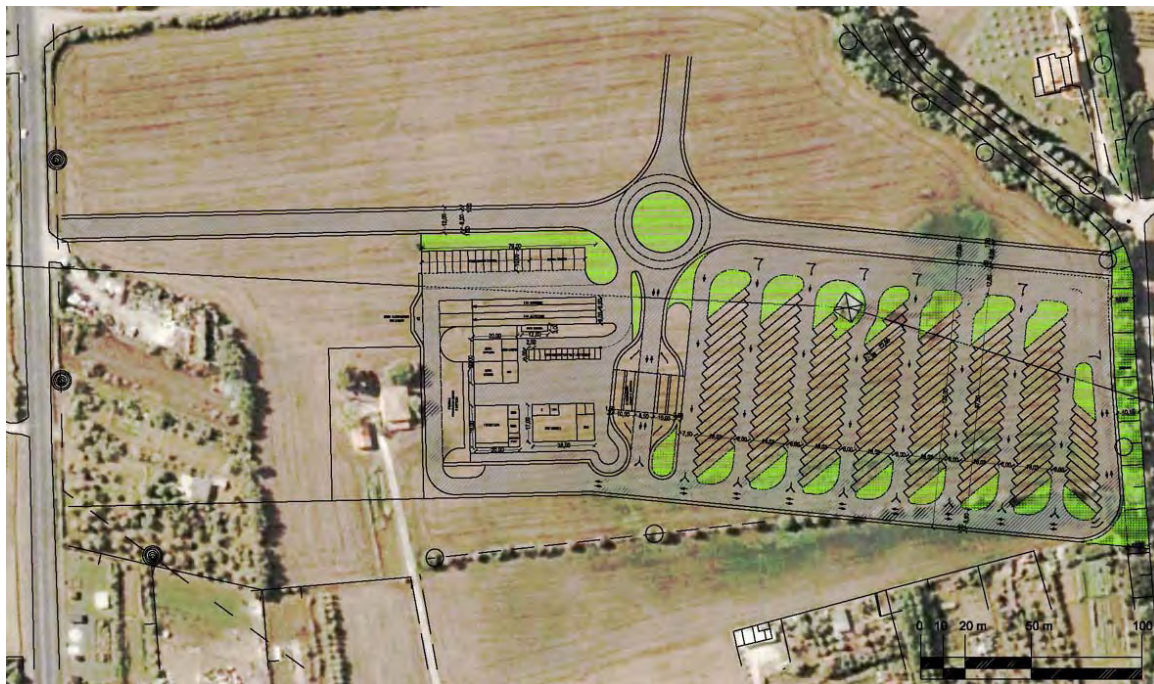


- **Area a parcheggio/stallo:** sono state dimensionate per la sosta di autoarticolati con dimensioni di ml. 22,00 Lung. ml. 3,50 larg.; le aree saranno sorvegliate mediante videocamere a circuito chiuso, opportunamente illuminate e comunque dotate di recinzioni idonee ed ingressi con schede magnetiche.
- **Area a servizi:** la progettazione è stata orientata a soddisfare le esigenze degli autotrasportatori sia dal punto di vista dei servizi finalizzati alla manutenzione del mezzo sia alle esigenze personali. L'intervento prevede strutture di primo servizio e infrastrutture dedicabili a servizi ulteriori all'autotrasporto o relativi alla organizzazione di funzioni di logistica, si è oltremodo pensato a dotare di impianto di lavaggio e bonifica delle autocisterne, servizio sollecitato dalle categorie degli autotrasportatori. Altri servizi previsti sono:
 - o *Una struttura* fissa delle dimensione di ml. 20,00 x 20,00 ed altezze di ml 5,00, dotata di ponti elettrici oltre che di spazi per i depositi materiali.
 - o *Foresteria e ristorante/bar:* servizi alla persona per il riposo di autotrasportatori di passaggio ed esteri, Il manufatto si attesta su ampie zone aperte e con dimensioni di ml.20,00 x 19,00 e un altro corpo di ml. 28,00 x 17,00 con altezze di utili di mt. 3,50.
 - o *Servizio internet point:* servizio per facilitare gli autotrasportatori alla localizzazione dell'autoparco mediante informazioni satellitari, oltre ad un servizio di collegamenti internet, trasmissione fax, fotocopiatrici.
 - o *Servizio camper:* Un occhio di riguardo è stato posto anche al servizio camperistico col previsione di stalli e dei servizi minimi di assistenza.

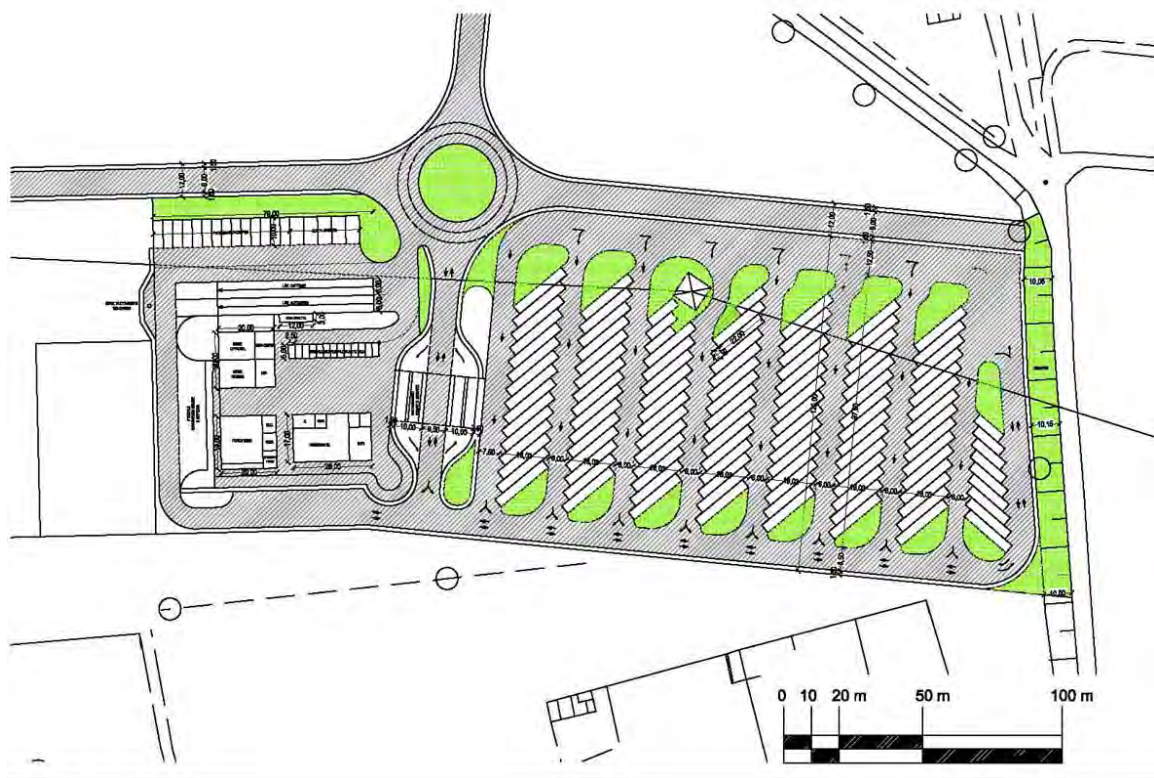
Naturalmente tutte le strutture possono essere organizzate accorpendo i volumi previsti o rimodulando gli stessi per ottimizzarne le funzioni.



Seguono gli schemi grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare.



Sovrapposizione dell'intervento sullo stato di fatto



Planimetria generale dell'intervento

Analisi dei costi nuova area

Le aree Parcheggio/stallo/viabilità saranno costituite da un pacchetto strutturale composto da massicciate formate da materiale arido di cava per uno spessore di cm. 60 oltre sovrastante strato di



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

stabilizzato arido di cava quale legante e livellante per uno spessore di cm. 10, il tutto compattato con utilizzo di idonee macchine.

La pavimentazione degli scoperti sarà realizzata con posa in opera di conglomerato bituminosi del tipo chiuso (BINDER) dello spessore di cm. 10, a delimitazione dei vari spazi saranno posti in opera cordoli prefabbricati in cemento del tipo carrabili.

L'area sarà dotata di quelle infrastrutture necessarie al regolare svolgimento delle singole attività e comprenderanno impianto fognante del tipo separato , vasche di accumulo dei liquidi derivanti da fasi lavorative dell' officina , impianto idrico ed antincendio con predisposizione di idranti sotto suolo sia nelle zone di stallo che nelle zone a servizio, impianto elettrico e di correnti deboli, oltre ad impianto di videocamere a circuito chiuso, impianto di illuminazione composto da pali rastremati e corpi illuminanti a norma, Impianto gas/metano di alimentazione cucina e termico, a tal proposito saranno installati sulle coperture degli stabili idonei impianti di pannelli solari termici e fotovoltaici, la recinzione saranno realizzate da pannelli prefabbricati in acciaio mitigati da posa di arbusti sempreverdi e alberature autoctone.

Un occhio di riguardo sarà sicuramente posto nello studio del verde che dovrà prevedere aree di filtro tra le strutture ricettive e la restante parte del comparto.

Immobili saranno realizzati con strutture prefabbricate in c.a.p. poggianti su fondazione in c.a. gettato in opera, tamponamenti con pannelli prefabbricati in cemento dello spessore di cm.24, solai di copertura con lastre in c.a.p. con sovrastante pannelli coibentanti e guaine di impermeabilizzazione, infissi esterni in alluminio preverniciato compresi vetri termici, pavimentazione delle parti uffici e gommista in cls del tipo industriale dello spessore di cm. 20 le restanti zone con piastrelle in gres porcellanati del tipo opaco, impianti tecnologici a norma.

Descrizione	Capitolo
OPERE STRADALI	1.205.584,00
FOGNATURA	261.127,73
RETE IDRICA	68.676,23
RETE GAS	8.876,40
RETE ENEL	8.259,80
RETE TELECOM	8.777,80
RETE ILLUMINAZIONE PUBBLICA	67.162,50
SISTEMAZIONI ESTERNE	59.478,08
FABBRICATI	658.575,50
Importo lavori	2.346.518,04

Implementazioni dell'offerta dei servizi logistici

La realizzazione dell'autoparco può essere l'occasione per introdurre nuove tipologie di servizi più strettamente attinenti alla sfera della logistica per l'ottimizzazione della movimentazione delle merci, a partire dai flussi interni al distretto.

In particolare si ritiene che l'obiettivo strategico sia completare e rendere integrate le funzioni di offerta alla logistica da parte degli operatori esistenti e agevolare l'introduzione di nuovi servizi logistici da parte degli stessi.

Per facilitare il processo di integrazione e di innovazione del settore si individua la possibilità di introdurre per il distretto industriale la *figura del broker della logistica*: uno strumento in grado di supportare il processo di aggregazione dei carichi delle imprese produttive sulla base dei loro fabbisogni di trasporto quotidiani.

Il broker è una figura a servizio delle imprese che le aiuta a collaborare tra loro e con i fornitori di servizi di logistica merci. Egli non è quindi un nuovo operatore della logistica ma parte integrante delle funzioni logistiche delle imprese produttive.

Il funzionamento del servizio erogato dal broker, (un esempio di applicazione è presente nel distretto produttivo modenese), si basa su un sistema informativo avanzato e sul personale specializzato in riorganizzazione dei carichi e organizzazione di "servizi di prima logistica", che consentono lo scambio di informazioni tra le imprese di produzione e tra queste e l'autotrasporto per la pianificazione dei carichi e dei relativi servizi di spedizione.

Per facilitare l'attività si individua la possibilità di introdurre nell'*area destinata ai servizi* del nuovo autoparco sia l'ufficio del broker della logistica che le infrastrutture necessarie alla ricomposizione dei carichi.

I servizi che possono essere offerti dal broker della logistica sono:

- Aggregazione dei carichi fra più aziende per trasporti verso destinazioni comuni
- Ottimizzazione dei trasporti a favore della singola azienda
- Servizio informativo sulle offerte e le occasioni di stoccaggio
- Servizio informativo sulle offerte e le occasioni di trasporto
- Collaborazione di vicinato sulle soluzioni di stoccaggio
- Ottimizzazione dei trasporti sia verso l'Italia che l'Europa e altri continenti
- Collaborazione di vicinato per trasporti eccezionali

Il funzionamento del Broker della Logistica, su modello dell'esperienza modenese, è di seguito semplificato:



1. Ciascuna azienda / utente registrata al servizio del broker invia le proprie richieste di servizio di trasporto utilizzando uno dei canali disponibili (ad esempio un portale apposito ma inizialmente anche un file tipo Excel).
2. Il Broker aggrega le richieste giunte e le pianifica cercando la migliore soluzione possibile, soluzione che può coinvolgere sia le flotte interne (se organizzate per il trasporto conto terzi) sia quelle dei trasportatori esterni.
3. Il Broker comunica ai trasportatori selezionati le missioni di trasporto già valorizzate con i rispettivi listini, e chiede loro conferma. In caso di mancata conferma seleziona altri trasportatori o ripianifica le missioni.
4. Per ciascuna delle missioni confermate il Broker informa le aziende utenti sul mezzo prenotato e sugli orari del suo passaggio presso i siti da visitare, nonché la quota di costo della missione a carico della singola azienda.

La pianificazione può avvenire due volte al giorno e comunque a seconda delle esigenze delle aziende utenti.

A fine mese il broker predispone una fattura pro-forma che comunica a ciascuna azienda il riepilogo dettagliato dei costi per ciascuna missione e per ciascun trasportatore. Un analogo riepilogo è inviato ai trasportatori che sapranno così quali cifre fatturare a ciascuna delle aziende servite.

La possibilità di fornire il servizio di stoccaggio temporaneo delle merci aumenta la gamma dei servizi che possono essere offerti alle aziende e le possibilità di collegamento a servizi erogati anche verso altre piattaforme logistiche di intercambio e di spedizione tra aree sub regionali.

Per l'implementazione del Broker della logistica e per l'avvio dei primi servizi per la logistica interna al distretto occorre sviluppare un'attività preparatoria volta a:

- ricostruire gli attuali modelli organizzativi delle imprese rispetto alla logistica aziendale
- coinvolgere gli attuali operatori che offrono servizi di logistica – trasporti
- individuare un gruppo iniziale di aziende manifatturiere disposte a sperimentare il servizio
- individuare il soggetto in grado di operare da broker (con il supporto eventuale del Gestore Unico dell'Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata)

Indicazioni per la gestione integrata della logistica merci in riferimento all'ipotesi del gestore unico

Con il progetto "Gestione Ambientale Integrata del Distretto Industriale e Artigianale Pesarese", coerentemente con l'impostazione delle linee guida regionali sulle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate, si sono ricercate per ogni argomento di approfondimento (rifiuti, energia, logistica e trasporti, paesaggio) le possibili funzioni che il possibile Gestore Unico (previsto dalla disciplina delle APEA) può implementare per il coordinamento degli interventi strategici nel territorio distrettuale, compresa la ricerca di partner aziendali privati in grado di sostenere anche gli investimenti necessari



per la realizzazione delle infrastrutture.

Per il settore logistica e trasporti si ritiene che il rapporto tra trasporto (in particolare trasportatori e relative organizzazioni) e *Gestore Unico* (GU), può avvenire attraverso l'implementazione dei piani e dei sistemi di gestione della mobilità sostenibile, piuttosto che la realizzazione e gestione diretta di infrastrutture quali il nuovo autoparco che può essere invece demandata alle società qualificate che già operano nel territorio e che hanno espresso interesse in tal senso.

In particolare il GU potrebbe rappresentare il soggetto a cui le aree industriali dei singoli comuni “appaiono” come un unico sistema da co-programmare sia sulle funzioni di domanda di trasporto collettivo che di mobilità merci.

I due flussi in alcuni casi potrebbero essere sdoppiati sulla rete infrastrutturale per permettere una nuova classificazione funzionale tale da garantire una efficienza maggiore sia agli spostamenti che al tema della sicurezza e qualità ambientale.

Il mix di strumenti pianificatori e gestionali rappresenta l'unica risposta concreta alla difficoltà di coordinamento sia territoriale che tematica.

La stessa pianificazione territoriale classica troverebbe un forte giovamento dal coordinamento delle iniziative di pianificazione dei singoli enti preposti. Le azioni che il GU potrà avviare dovranno tendere al completamento delle funzioni tra aree della sosta, della logistica merci e della logistica urbana verso un sistema integrato di dotazioni sia infrastrutturali che gestionali.

Il GU potrebbe rappresentare il soggetto coordinatore dei mobility manager dei singoli enti territoriali, delle aziende e dei gestori del TPL in una sorta di conferenza tematica permanente e al tempo stesso l'organizzatore di servizi avanzati di supporto alla logistica delle merci.

Attualmente le aree produttive non rappresentano un unico sistema generatore o attrattore di traffico ma un insieme di infrastrutture miste all'urbano all'interno dei singoli comuni. Questo non permette la definizione di un piano del trasporto merci e della logistica organizzato su tutto il distretto; esigenza primaria per un approccio gestionale ottimizzato.

In sintesi le funzioni del GU in qualità di “mobility manager d'area vasta” e di facilitatore ai servizi di logistica merci possono essere:

- monitoraggio e proposte di integrazione degli interventi degli Enti Locali del distretto sulle politiche e sugli interventi per la sosta e la circolazione del traffico merci e del trasporto collettivo delle persone; tale attività va coordinata con i mobility manager locali, in particolare il MM del Comune di Pesaro che ha già in attivo interventi per gli spostamenti casa – lavoro.
- Mediazione e assistenza alle esigenze del settore dell'autotrasporto, in particolare per la sosta organizzata e la logistica merci; la modalità di lavoro che ha portato al progetto preliminare dell'autoparco, attraverso il coinvolgimento diretto delle amministrazioni locali e delle realtà economiche del settore, è un esempio di come operare sul territorio.



- Ricerca di finanziamenti per la realizzazione degli interventi individuati ma anche per realizzare indagini specifiche sull'area distrettuale (a partire dalle analisi Origine – Destinazione merci e persone)
 - Promozione della cultura della logistica presso le aziende locali e gli operatori del trasporto, dato che attualmente l'offerta di logistica coincide grossomodo con il trasporto.
 - Facilitare l'avvio del broker della logistica, curando i rapporti tra aziende – operatori logistici – amministrazioni locali.
-

Aree Sosta Finanziate Dall'albo Autotrasportatori

Come è noto nel nostro Paese il trasporto su strada, sia di passeggeri che soprattutto di merci, è di gran lunga la modalità prevalente. In tale contesto è fortemente sentita dagli operatori del settore l'esigenza, sia sui tracciati autostradali che sulla viabilità statale a più elevata percorrenza, di una **rete di aree di sosta attrezzate** che consentano il più agevole rispetto dei tempi di guida e di riposo, la sosta dei mezzi in condizioni di sicurezza, un adeguato comfort per i conducenti.

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.

Un'apposita commissione nominata dal Comitato Centrale ha provveduto a valutare le numerose richieste pervenute, l'idoneità dei soggetti presentatori, il rispetto delle condizioni stabilite nei bandi e nei relativi capitolati.

Il Comitato Centrale dell'Albo ha cofinanziato la costruzione di aree di servizio attrezzate per la sosta dei veicoli pesanti, 22 fino ad oggi i progetti approvati.



Delle 22 aree finanziate, 10 sono già operative:

- Area doganale interna porto mercantile La Spezia (innesto A15 Fornola / SP svincolo Stagnoni)
- A 14 Bologna Bari Taranto (tratto Bologna / Rimini Sud)
- Fiorenzuola d'Arda A1 Milano Napoli (tratto Piacenza / Bologna)



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

- Civitanova Marche (MC) Z.I. Loc. S. Maria Apparente
- A1 Milano Napoli (tratto Chiusi / Orte)
- S.Benedetto del Tronto(AP) - Uscita A14
- A1 Milano Napoli (tratto Fiano Romano / S.Cesareo)
- Polo Logistico Interporto Catania - Piacenza, Via Coppalati
- Fano - Z.I.- Bellocchi E 78 / A 14
- A14 Uscita casello Pesaro Urbino (Loc. Selvagrossa)

Tra le 22 aree di servizio attrezzate per la sosta dei veicoli pesanti, quattro risultano ubicate nel territorio della Regione Marche; tre di queste sono già operative, mentre una è in fase di ultimazione dei lavori:

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% dell'investimento. Conclusione dei lavori prevista a breve	89.508 mq	68
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 il Comitato Centrale sta mettendo a punto un sistema informatico per la messa in rete delle aree di sosta attrezzate. Affinché un'area di sosta dedicata ai veicoli pesanti possa appartenere al sistema delle aree di sosta, sono considerati indispensabili i seguenti requisiti:

1) Generali:

- hotel,
- servizi igienici,
- docce,
- minimarket,
- lavanderia (anche self-service),
- autolavaggio,



- gommista,
- officina meccanica / elettrauto,
- alimentazione elettrica carri frigo,
- sale di attesa,

2) Dedicati alla security:

- recinzione,
- illuminazione,
- sorveglianza,

3) Dedicati alla safety:

- Antincendio.

P.T.P. Parco Tir Località Selvagrossa Pesaro



L'area

Il Parco Tir è stato realizzato il località Selvagrossa di Pesaro, in un'area ricompresa all'interno di un Piano Particolareggiato Convenzionato, denominato Selva Grossa. Il Comune di Pesaro, proprietario dell'area, ha destinato la stessa ad autoparco per Tir e ad i relativi servizi, al fine di dare una risposta propositiva e concreta al problema del parcheggio dei mezzi pesanti.

La zona dell'intervento, sostanzialmente priva di edificato, è abbastanza pianeggiante, con alberature rade e con piccoli fossi di regimazione delle acque di campagna.

In considerazione dell'ubicazione del Parco TIR, la progettazione ha avuto particolare riguardo all'approfondimento dei due aspetti considerati rilevanti :

1. la previsione di una impiantistica completa e sofisticata per la tutela dell'inquinamento dei suoli de soprattutto delle acque di falda;
2. uno studio specifico dei caratteri botanico-vegetazionali esistenti e di previsione, così da tutelare paesaggisticamente l'area e il contesto circostante.



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

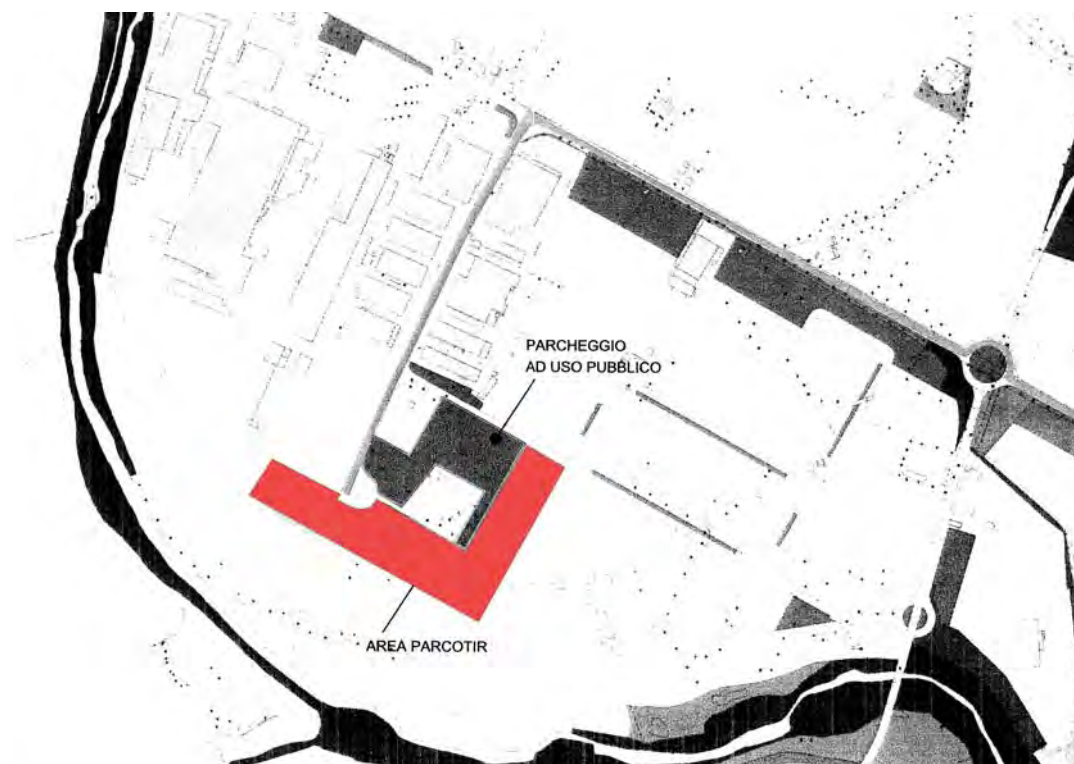
Mobilità e Infrastrutture

L'intervento

L'intervento consiste sostanzialmente nella realizzazione di un ampio piazzale per la sosta dei mezzi e di alcuni edifici a stretto servizio del parco quali:

- palazzina uffici-servizi;
- officina-deposito;
- stazione di rifornimento;
- stazione di autolavaggio.

Inoltre, tutta l'area, è stata opportunamente fornita di un impianto di sicurezza antintrusione e dalla predisposizione per una autoprotezione su componenti di impianto e cavi.



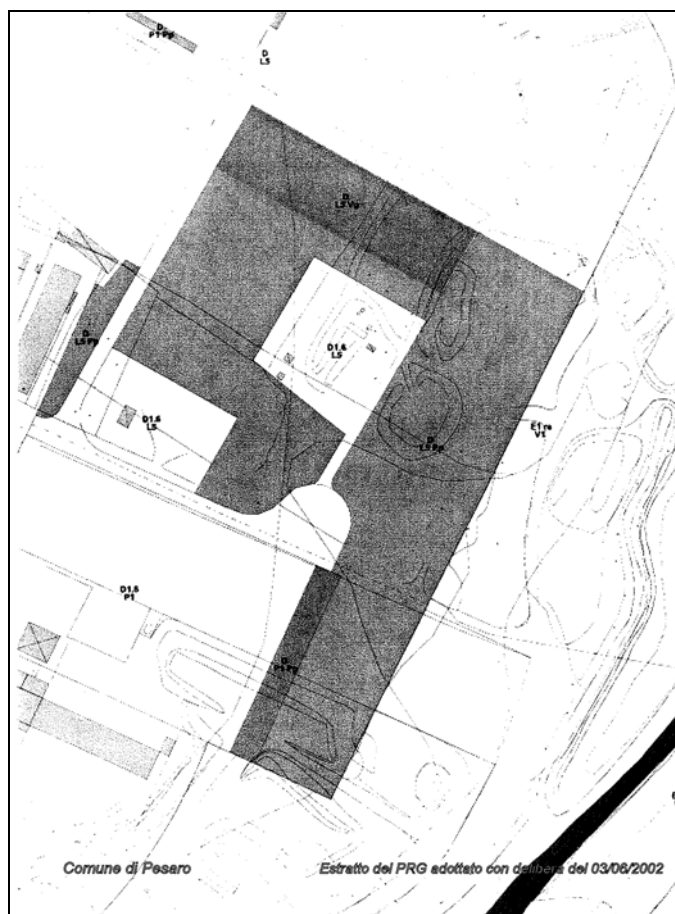
L'intero autoparco risulta rivestito da 3 diversi tipi di manti superficiali, che garantiscono un grado di porosità elevato, per consentire la permeabilità delle acque di piazzale, successivamente incanalate verso il depuratore che effettua il trattamento biologico anche delle acque reflue provenienti dall'impianto di lavaggio automezzi.

La sistemazione del verde è stata realizzata cercando di attenuare l'impatto ambientale prodotto dalla realizzazione della struttura, in particolare attraverso:

- l'inserimento di vegetazione arborea e arbustiva, nella fascia perimetrale e in aiuole centrali, con funzioni di schermo visivo e barriera filtrante;
- inverdimenti pensili, a copertura dell'edificio destinato ad ospitare gli uffici e dell'area esterna occupata dalla vasca di prima pioggia, volti a creare superfici verdi permeabili capaci di fornire



vantaggi ecologici, ambientali.



Estratto del PRG

I Servizi Offerti

I servizi offerti a chi si ferma nell'area di sosta sono:

- 1) Generali
 - ambulatorio medico-pronto soccorso
 - lavanderia
 - sala relax
 - sala doccie
 - servizi igienici
 - saletta telefoni
 - sala posta elettronica – fax – fotocopiatrice
 - camere
 - stazione di rifornimento
 - autolavaggio

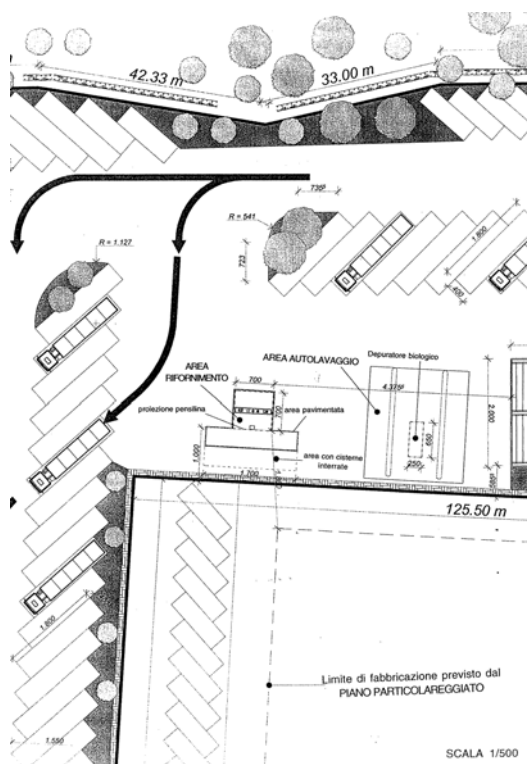


REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

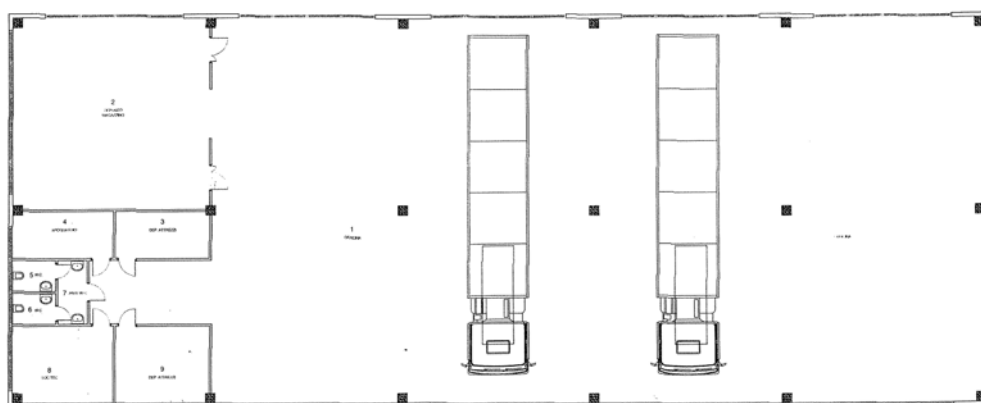
Mobilità e Infrastrutture

- officina
- 2) Dedicati alla security
- illuminazione



La Gestione

La Ditta "PARCOTIR Pesaro Soc. Coop. A.r.l.", a seguito di convenzione con il Comune, ha progettato e realizzato la struttura ed ora gestisce l'autoparco stesso.



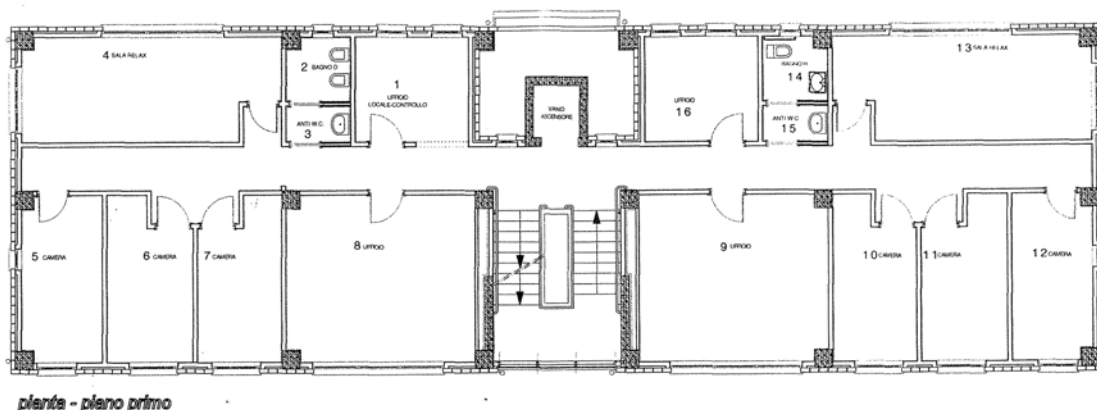
Officina - Pianta piano terra



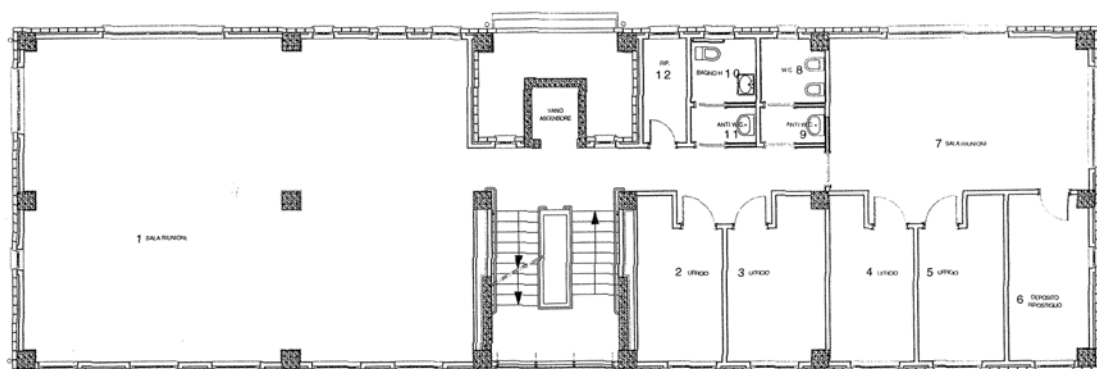
REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

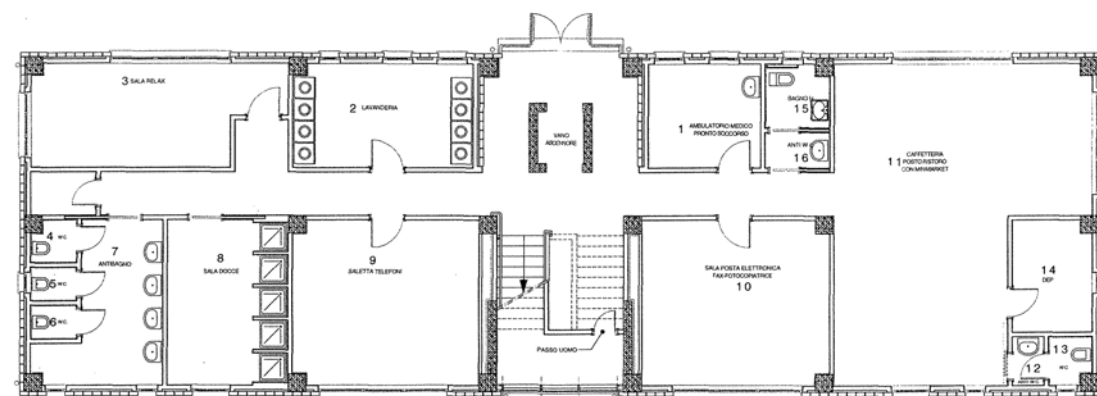
Mobilità e Infrastrutture



pianta - piano primo



pianta - piano secondo



pianta - piano terra

Edificio - piante 3 livelli



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Fano Transervice Soc. Cons. R.L. Sant'ippolito (Pu)**Ampliamento area ristoro e foresteria -**L'area

Per la sua collocazione l'area di sosta si pone come supporto al flusso logistico in transito destinato al porto di Ancona, che dista 60 chilometri, al porto di Ravenna, che dista 115 chilometri, e in generale ai flussi di merce che transitano lungo la dorsale adriatica.

Obiettivo primario, dei diversi interventi realizzati negli anni, è quello di spostare il traffico e di parcheggiare i mezzi pesanti al di fuori della città, ovvero verso la zona industriale fanese.

Nel definire la collocazione dell'area è opportuno fare cenno anche all'ambiente in cui essa è collocata, ovvero a soli 20 chilometri dalle più imponenti realtà di trasporto cooperativo della provincia, che nel loro insieme rappresentano un flusso continuo in transito di 1.000 mezzi al giorno.

L'area in oggetto, di proprietà del Comune di Fano, si estende per circa 3,5 ettari, è collocata al centro della zona industriale fanese, a soli 2,1 Km dal casello autostradale e a 800 metri dalla Fano-Grosseto, idealmente, quindi, in un punto privilegiato per le soste obbligatorie di riposo dei conducenti. Ottimamente collegata con svincoli stradali già esistenti, attorno ai quali si è sviluppata un'area a elevata densità commerciale/produttiva.

La Storia

L'area di sosta sita a Fano – Z.I. Bellocchi è la prima realizzazione del piano trasporti della Regione Marche. Essa rappresenta la prima realtà del genere del centro Italia, in quanto portata a termine dal Comune di Fano con la partecipazione di tutte le istituzioni pubbliche marchigiane (Regione, Provincia) e che ha continuato nel corso del tempo ad essere punto di incontro tra obiettivi pubblici e necessità private.

Il cofinanziamento, da parte della Regione Marche per 470.000 Euro e della Provincia di Pesaro e Urbino per 100.000 Euro, ha reso possibile la realizzazione di:

- Edificio adibito a punto di ristoro dotato di servizi;
- Area asfaltata su cui si sono tracciati 62 stalli riservati alla sosta di mezzi pesanti delle dimensioni di mt. 19 di lunghezza e di mt. 4,5 di larghezza, dotato di sistema antincendio autonomo;
- Impianto di illuminazione con rilevatori di luminosità.

La Fanotranservice, gestore della struttura, ha realizzato con propri fondi:

- Impianto di automazione per l'ingresso controllato dell'area;
- Impianto di videosorveglianza collegato a centrale di sicurezza;
- Impianto di erogazione gasolio per autotrazione destinato all'utenza dell'area, completamente



automatizzato;

- Box di servizio per guardiana.

L'intervento

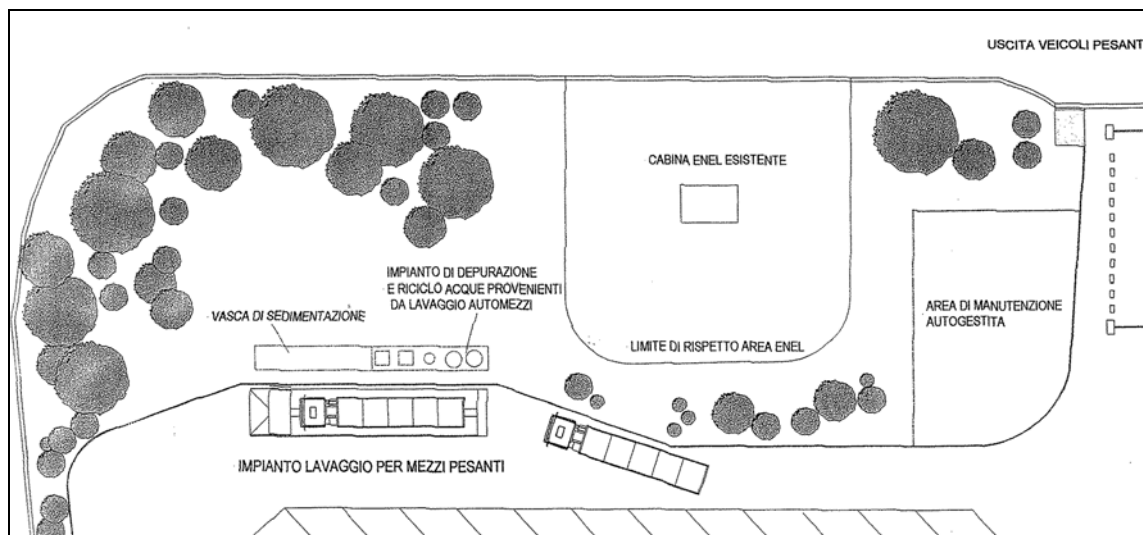
L'intervento, realizzato con i finanziamenti del Comitato Centrale dell'Albo autotrasportatori, ha di fatto completato una struttura in parte esistente e con grandi potenzialità di servizio.

Il progetto di ampliamento ha previsto: nell'area ristoro l'aumento degli spazi destinati al ristoro, alla cucina e alla dispensa, in adiacenza a questo, una zona destinata a foresteria –dormitorio, dotata di servizi, saletta fotocopiatrice-posta elettronica e sala telefoni-fax.

Inoltre, nel parcheggio dell'area ristoro, sono stati realizzati dei nuovi parcheggi auto, alcuni dei quali destinati a portatori di handicap, ubicati nelle vicinanze degli accessi degli edifici.

La nuova stazione di autolavaggio, con il nuovo impianto di lavaggio altamente automatizzato, è stata progettata ponendo particolare attenzione allo smaltimento delle acque reflue del lavaggio, per scongiurare pericolo di inquinamento ambientale, che defluiscono verso un impianto di depurazione biologico.

Nel lato nord è stata realizzata un'area di manutenzione autogestita con un punto di raccolta degli olii esausti e di materiale di scarto da destinare ad apposito processo di smaltimento. Tale investimento si integra con la presenza di elettrauto e gommista a non più di mt. 100 dall'ingresso dell'autoparco, che va a completare il range di servizi cui l'autotrasportatore-cliente può attingere direttamente.



Nel lato ovest, a completamento dell'esistente parcotir, è stata realizzata un'area sosta per ulteriori 29 stalli per mezzi pesanti, di cui 19 attrezzati con colonnine per la fornitura di energia elettrica a mezzi pesanti con rimorchi frigo, al fine di garantire la piena conservazione delle merci trasportate.

A sud di questa area di completamento del piazzale sosta, è stata realizzata una Pesa a Ponte.



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

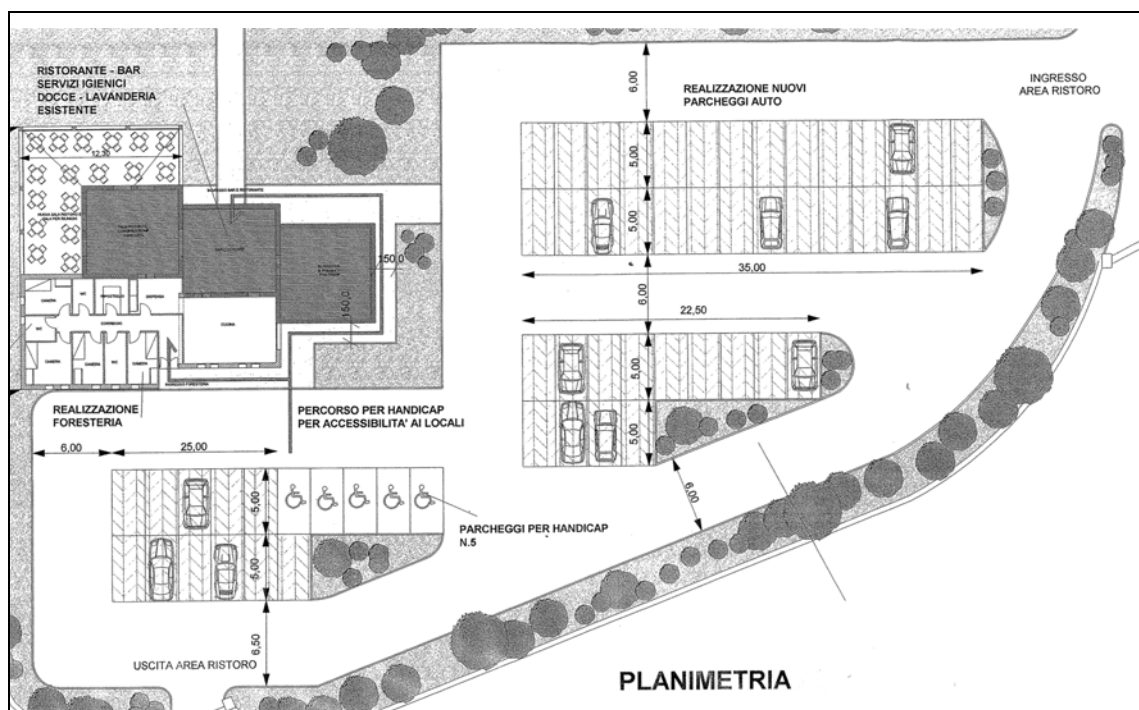
Inoltre, nel lato sud del parcotir, è stato realizzato un parcheggio “verde” destinato alle autovetture, di servizio al punto ristoro e agli autotrasportatori che, collocando abitualmente il mezzo pesante all'interno dell'area parcotir, usufruiscono degli spazi auto disponibili. Nell'area sono collocati n. 60 posti auto, di cui 5 destinati a persone portatrici di handicap.

Il manto di finitura è costituito da blocchetti di betonella in cemento forati per permettere la crescita dell'erba. Gli spazi che delimitano la viabilità all'interno del parcheggio sono ricoperti a verde. In tale area è stato realizzato un impianto di irrigazione con irrigatori a turbina.

Tutta l'area è servita da un impianto di sicurezza antintrusione con automezzi conformi alle norme obbligatorie di sicurezza UNI 8612 e conformi alla Legge n. 46/1190 ed al D.P.R. 447/91.

Inoltre l'impianto è predisposto per avere una autoprotezione su componenti di impianto e cavi e i collegamenti in cavo schermato multipolare sono non propaganti incendio a norma CEI 20-22, con l'obiettivo di garantire la sosta di mezzi con a bordo carichi di valore.

La sicurezza del parcheggio è stata migliorata grazie alla realizzazione lungo tutto il perimetro, di una nuova recinzione con rete metallica posta su muro in cemento armato, in sostituzione di quella in rete plastificata.



Il Quadro Economico

	Descrizione dell'investimento	Costo
A	Parcheggio verde destinato alle autovetture, di servizio al punto di ristoro e agli autotrasportatori che, collocando abitualmente il mezzo all'interno dell'area, usufruiscono degli spazi auto disponibili.	141.942,71
B	Completamento piazzale area sosta per ulteriori 29 stalli.	200.113,71



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

C	Riadattamento del sistema antincendio al fine di individuare un numero di dieci stalli da destinare alla sosta di mezzi con carichi in ADR. Tali aree sono collocate nella parte a nord-est dell'attuale piazzale, al centro di una rete antincendio potenziata e in posizione diametralmente opposta alla collocazione dell'attuale edificio "Ristoro".	50.000,00
D	Aree ad elevato controllo e garanzia di sicurezza tramite sistema elettronico di rilevazione presenza del mezzo e telesorveglianza, con l'obiettivo di garantire la sosta di mezzi con a bordo carichi di valore.	53.000,00
E	Realizzazione di colonnine per la fornitura di energia elettrica a mezzi pesanti con rimorchi frigo, per garantire della piena conservazione delle merci trasportate.	70.000,00
F	Realizzazione di un impianto di lavaggio per mezzi pesanti, aperto al pubblico, altamente automatizzato e con elevata velocità di lavaggio.	321.698,20
G	Realizzazione di pesa a ponte.	48.379,51
H	Sostituzione della recinzione esistente con nuovo muretto in cemento armato e rete metallica di sicurezza.	276.572,62
I	Area di manutenzione autogestita con relativo punto di raccolta olii esausti e materiale di scarto da destinare ad apposito processo di smaltimento.	63.630,00
L	Ampliamento locale ristoro per inserimento locali ad uso foresteria e dormitorio.	122.629,94
Importo Lavori		1.347.966,49
IMPORTO ALVORI arrotondato		1.347.960,00
+ IVA 20% su lavori		269.592,00
TOTALI LAVORI comprensivo di IVA 20%		1.617.552,00
Spese tecniche comprese di IVA 20%		52.848,00
Totale spesa Euro		1.670.400,00

I Servizi Offerti

I servizi offerti a chi si ferma nell'area di sosta sono:

- 1) Generali
 - ambulatorio medico-pronto soccorso
 - lavanderia
 - sala relax
 - sala doccie
 - servizi igienici
 - saletta telefoni
 - sala posta elettronica – fax – fotocopiatrice
 - camere
 - stazione di rifornimento
 - autolavaggio
 - officina
- 2) Dedicati alla security
- 3) Dedicati alla safety



La Gestione

Dopo un parziale completamento dei lavori è stata siglata nel 2001 la convenzione tra il Comune di Fano e la Fanotranservice S.r.l., società di gestione creata da operatori del mondo dei trasporti e sostenuta dalle associazioni di categoria artigiane e industriali.



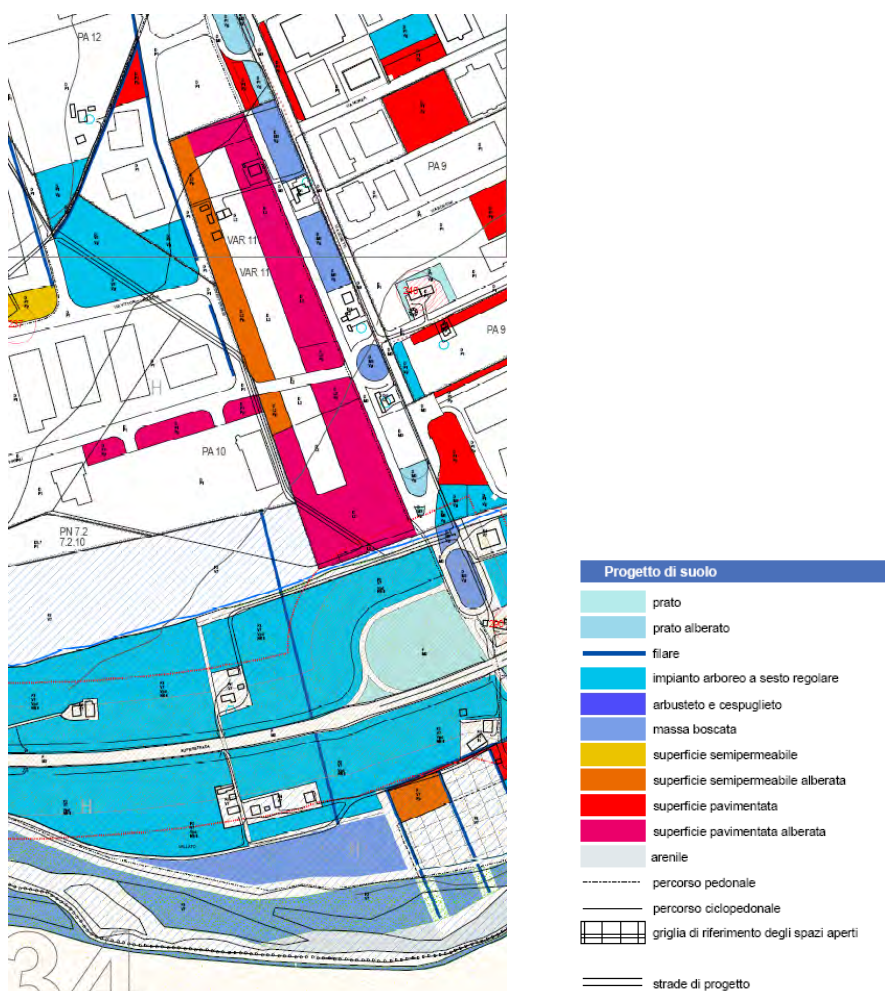
Consorzio Autoparco “Il Vallato” Civitanova Marche (Mc)- Area di Sosta Attrezzata -

L'area

L'intervento riguardante la realizzazione dell'Area di sosta attrezzata coinvolge una vasta area ricadente all'interno del territorio del Comune di Civitanova Marche, nella località zona industriale “A” in località S. Maria Apparente, in prossimità del nuovo svincolo della superstrada a circa Km 3 dall'entrata dell'Autostrada Bologna-Taranto.

L'area in cui è inserito l'autoparco è situata in prossimità dell'accesso alla superstrada della Valle del Chienti, ad una distanza di circa due chilometri dall'uscita dell'autostrada A14.

Il progetto coinvolge l'area individuata dalla Variante al PRG, approvata con Delibera CC n. 93 del 02/09/1999, ed in esso denominate “Centro Servizi” e “Area di sosta attrezzata”.



Estratto del PRG comune di Civitanova

La suddetta Variante al PRG individua cinque perimetri edificabili all'interno dell'area destinata a “Centro Servizi” ed un unico perimetro edificabile all'interno dell' “Area di sosta attrezzata”.



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

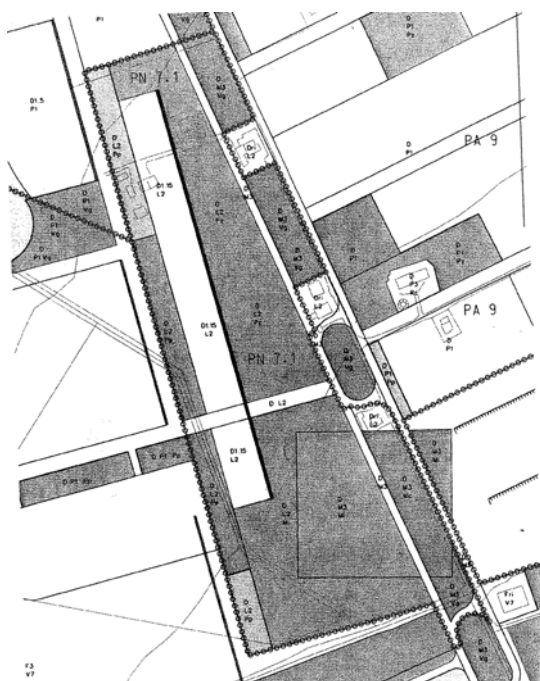
L'accesso all'area avviene in tre punti: il primo, lungo la corsia est del grande anello di svincolo, a ridosso della stazione di rifornimento; il secondo ed il terzo avvengono dagli adiacenti parcheggi pubblici del centro servizi, a est ed a ovest degli edifici.

La vasta superficie, su cui insiste il nuovo edificio, in parte resta di pertinenza della stazione di rifornimento di carburante, che scavalca la grande rotatoria.

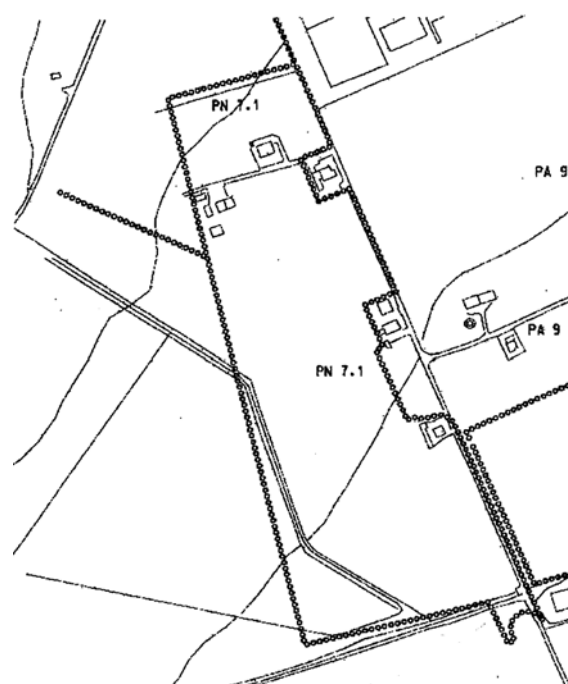
Le caratteristiche, funzionali e dimensionali dell'intervento, lo qualificano come significativo sia per la zona industriale di Civitanova Marche che per ambiti più estesi.

Gli spazi aperti sono concepiti per permettere la movimentazione dei veicoli industriali, nonché la sosta sia per il ristoro che per il pernottamento degli autotrasportatori.

Una parte significativa dell'area di sosta è a servizio dell'attività doganali e a sua volta include una recinzione con funzione di area di custodia temporanea, dove accogliere, secondo gli standard correnti, i veicoli per i quali si richiedano esami ed attese prolungate.



Estratto del PRG adottato



Schema delle norme che regolano le quantità edilizie e gli standard urbanistici

bile, con le zone propriamente di sosta e quelle prossime ai blocchi edilizi identificate da masselli calcestruzzo, diversi dalle grandi superfici in conglomerato bituminoso trattato con coloranti, che rivestono la maggior parte del suolo.

Una fascia alberata, collocata verso il confine ovest, lungo la quale si attesta una "fila" di posti auto, a sua volta integrata da una seconda, ubicata dalla parte opposta, vicino ad una delle aree verdi.

L'intervento

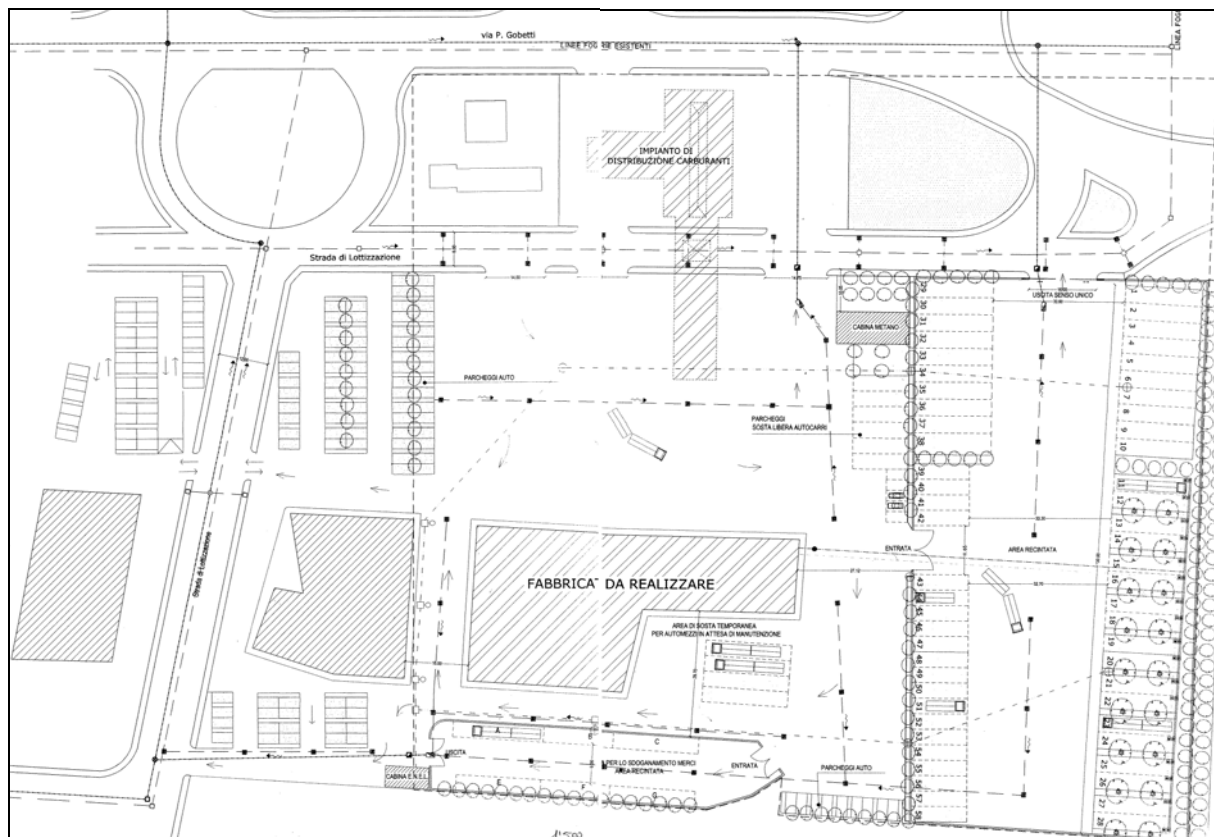


REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Nell'Area di sosta attrezzata, della superficie complessiva pari a mq 30.761, sono state realizzate strutture di notevole rilevanza a servizio del settore autotrasporti; piazzali per la sosta degli autoarticolati della superficie di mq 17.154, un impianto di distribuzione carburanti della superficie di mq 5.556 ed un edificio destinato in parte ad autofficina ed in parte ad uffici doganali.



planimetria progetto

Secondo un'intuizione già presente nella relazione a corredo della variante del PRG, è evidente la necessità di conferire al progetto "unitarietà", in particolare, con il complesso degli edifici esistenti che assumono l'aspetto di briglia di fondovalle.

Da ciò la scelta di realizzare un edificio che nella sua lunghezza segue i limiti di profondità dei corpi di fabbrica esistenti, ad eccezione della testa meridionale, trattata come un solido unico composto da volumi appartenenti al "centro servizi" ed alla "sosta attrezzata"; questa parte, situata tutta al di là dell'importante strada che attraversa l'area progetto, non è stata fisicamente collegata con la restante edificazione e si caratterizza per le specifiche soluzioni di rivestimento.

L'edificio è organizzato in due volumi, congiunti in senso nord-sud, con limite di altezza fissato in sei metri e con un massimo di due piani.

La porzione a ovest ospita un officina adatta anche a servire veicoli industriali, funzionalmente connesse con l'area di sosta attrezzata.

La porzione a est contiene al piano terra un centro di ristorazione, con mensa e bar, mentre al primo piano si trovano gli uffici doganali.

La struttura portante dell'edificio è realizzata con telaio in cls armato, con passi regolari ove possibile, per consentire l'utilizzo, almeno parziale, di solai prefabbricati, localmente integrati da porzioni di gettati in opera o in laterocemento.

Gli spazi aperti sono stati disegnati di concerto con l'elaborazione degli edifici.

La destinazione preminente delle aree scoperte è stata dettata da ciò che prevede la normativa vigente per quanto concerne la dotazione di parcheggi; perciò da una parte le soste cedute come standard pubblici e dall'altra quelle derivanti dall'applicazione della "legge Tognoli". La scelta progettuale è stata quella di evidenziare la differenza tra la densità del parcheggio pubblico e i parcheggi sul fronte est, inframezzati da superfici verdi e caratterizzati da diverse pavimentazioni, in modo tale da determinare una successione di spazi contigui ma capaci di fruizioni diverse.

Il Quadro Economico

	CATEGORI OPERE	COSTI OPERE
A	Opere di urbanizzazione primaria <i>strada di lottizzazione di accesso all'area di sosta attrezzata</i>	€ 198.412,43
B	Piazzale area sosta <i>piazzale annesso al fabbricato per la sosta degli autoarticolati</i>	€ 1.147.972,74
C	Fabbricato area sosta <i>edificio destinato in parte ad autofficina, in parte alla ristorazione ed in parte ad uffici doganali</i>	€ 2.626.983,91
D	Impianto distribuzione policarburanti	€ 1.262.234,19
E	Somme a disposizione	€ 2.957.764,68
	<i>Acquisto area</i>	€ 1.862.622,47
	<i>Costo costruzione</i>	€ 52.614,78
	<i>Imposte</i>	€ 227.241,04
	<i>Oneri amministrativi</i>	€ 44.078,31
	<i>Oneri finanziari</i>	€ 309.874,14
	<i>Oneri utenza</i>	€ 23.240,56
	<i>Progettazione e direzione lavori</i>	€ 261.780,16
	<i>Spese generali</i>	€ 176.313,22
TOTALE		€ 8.193.367,95

PIANO FINANZIARIO

• Partecipazione consorzio autoparco il Vallato € 7.160.453,95

di cui:

fondi propri autofinanziamento € 4.418.411,30

prestiti € 2.742.042,65

• Contributo Albo € 1.032.914,00



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

I Servizi Offerti

I servizi offerti a chi si ferma nell'area di sosta sono:

1) Generali:

- ristorante;
- servizi igienici,
- officina meccanica
- uffici doganali
- impianto distribuzione carburanti;

2) Dedicati alla security:

- recinzione,
- illuminazione,
- sorveglianza,

3) Dedicati alla safety:

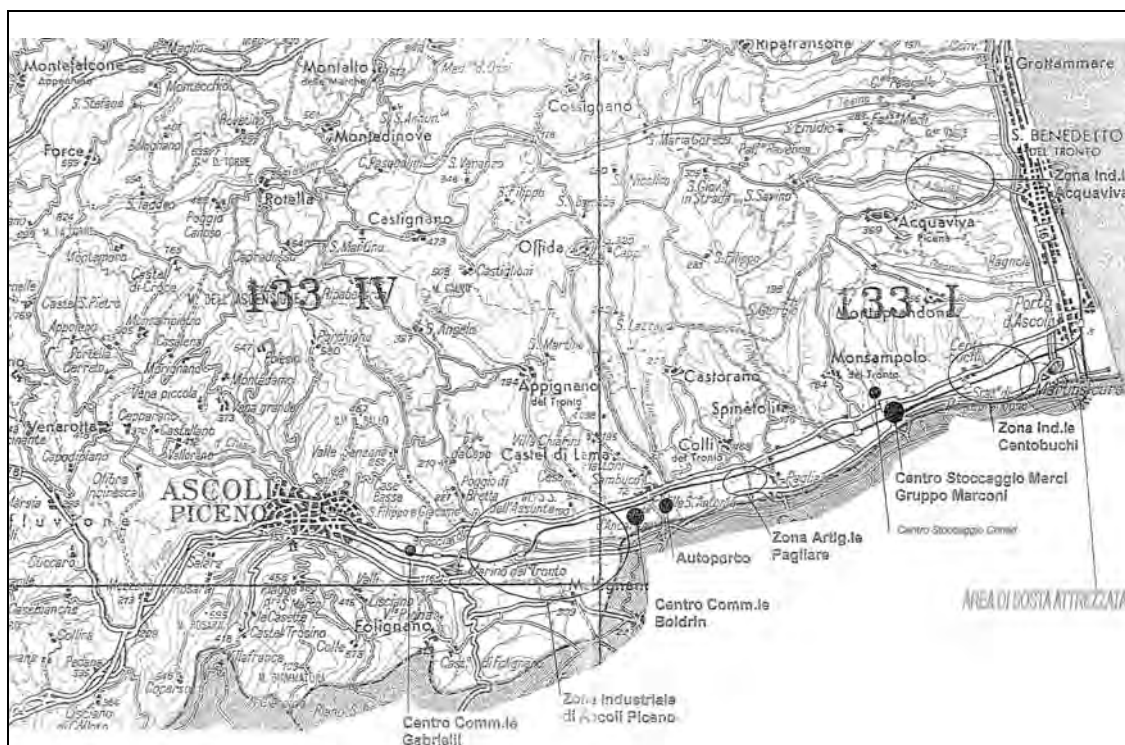
- antincendio

La Sosta Srl San Benedetto Del Tronto (Ap) -Area di Sosta Attrezzata-

L'area

L'intervento interessa un'area di proprietà della ditta "La Sosta Srl", con sede in San Benedetto del Tronto. L'assetto societario della "La Sosta Srl" vede la partecipazione di operatori economici legati al mondo dell'autotrasporto e quindi bene a conoscenza delle esigenze operative delle aziende trasportatrici.

La complessa proprietà della "La Sosta Srl" riguarda un terreno di circa 30.000 mq, delimitato dalla via San Giovanni e dal confine autostradale.



Sotto il profilo urbanistico l'area risulta essere zona destinata alla viabilità che consente, per intervento diretto, la realizzazione di "aree di parcheggio con relativi servizi, quali stazioni di servizio per autoveicoli e rifornimento carburanti, bar, tavole calde, ecc." (art. 46 delle N.T.A. della Variante Generale del PRG del Comune di San Benedetto del Tronto)

Su tale area la società ha realizzato un progetto integrato consistente in un'area di sosta attrezzata per l'autotrasporto in transito e locale con annesso un edificio di servizio (bar, tavola calda, servizi igienici, market, sala telecomunicazioni, lavanderia), nel risanamento conservativo di un edificio da destinare ad uffici, ambulatorio medico e foresteria e nella costruzione di un nuovo impianto di distribuzione di carburanti.

L'idea dell'area di sosta attrezzata nasce da considerazioni sull'evoluzione del mondo del trasporto con particolare riferimento al territorio adriatico.



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Il settore dell'autotrasporto necessita di un'offerta di servizi ed infrastrutture atti al miglioramento delle condizioni di operatività, consapevoli di ciò, i soci della "La Sosta Srl", hanno iniziato a pensare, dal 1999, alla costruzione di un punto di riferimento per la fornitura di tutta una serie di servizi personalizzati.



Individuazione dell'area

In considerazione del fatto che la dorsale adriatica è una delle fasce a più elevata intensità di traffico pesante, la società "La Sosta Srl" ha individuato l'area in prossimità del casello autostradale A14 di San Benedetto del Tronto come ottimale per la realizzazione dell'area di sosta, in quanto collocato in zona baricentrica rispetto alla movimentazione dei mezzi pesanti

Il casello autostradale in questione è di facile fruizione da parte dei veicoli pesanti perché situato in una zona completamente pianeggiante e perché prossimo alla sede autostradale, ciò consente di approssimare l'area di sosta ad un'area di servizio autostradale, in quanto il trasportatore affronterebbe le stesse difficoltà di una sosta in una normale area di servizio.

Inoltre il tratto adriatico della A14 è sprovvisto di aree di servizio con ampi spazi e quindi con particolari attenzioni ai veicoli pesanti.

Altre considerazioni sono state fatte in funzione del fatto che nel periodo estivo le Regioni Marche ed Abruzzo vietano ai mezzi pesanti il transito nei percorsi nord-sud e viceversa sulle strade statali, obbligandoli a transitare sul tratto autostradale, creando enormi problemi di scorrimento e l'esigenza

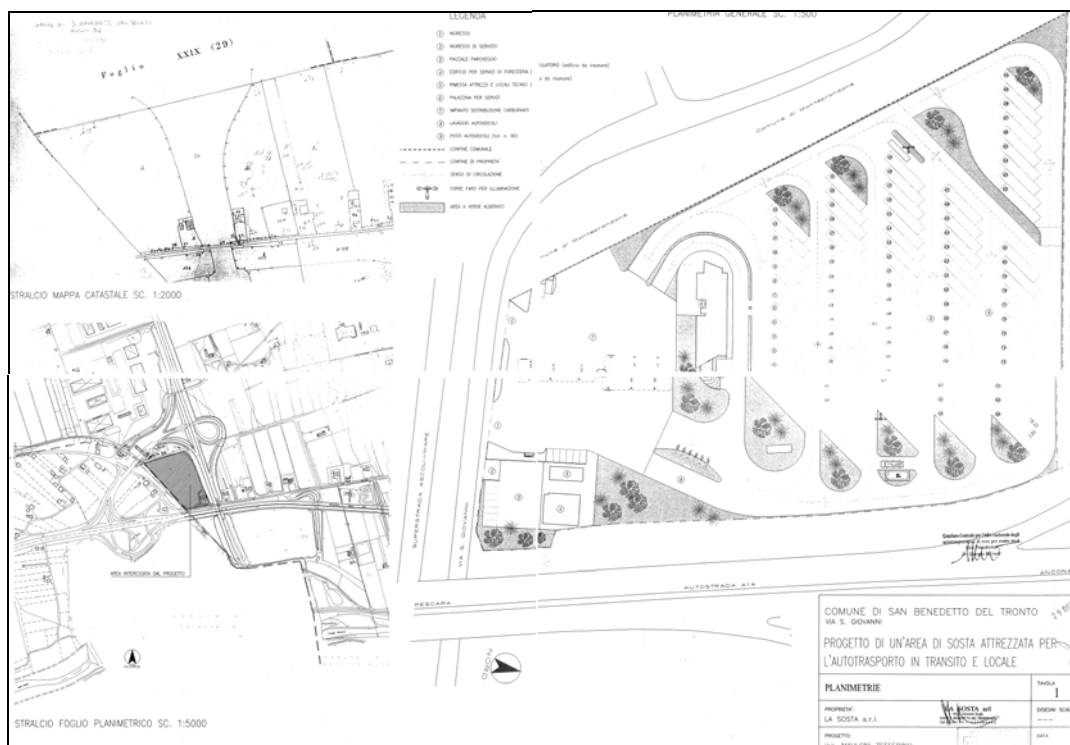
di spazi in cui sostare per tempi medio-lunghi.

Altra caratteristica dell'area è la prossimità ad altri percorsi viari importanti oltre a quello autostradale. Infatti l'area di sosta:

- è a ridosso dello svincolo per Montepandone della Superstrada Ascoli-Mare , bretella di scorrimento veloce che taglia tutta la Valalta del Tronto;
- dista non più di 500 mt dalla strada statale Adriatica;
- dista non più di 1000 mt dalla strada statale Salaria che storicamente congiunge il versante Adriatico con quello Tirrenico.

Per quanto riguarda la vicinanza ad aree industriali, l'area di sosta si trova:

- a circa 1 Km dal nucleo industriale di Centobuchi di Montepandone (AP);
- a circa 5 Km dalla zona industriale di Pagliare del Tronto
- a circa 5 Km dal nucleo industriale di Acquaviva Picena;
- a circa 10 Km dal nucleo industriale di Ascoli Piceno.



Planimetria dell'intervento

Inoltre, la zona limitrofa all'area di sosta, è caratterizzata dalla presenza di strutture pubbliche e private, di recente costruzione, che molto influenzano sul volume di traffico pesante e che la fanno definire come una zona ad intenso traffico, e sono:

- il Centro Agro-Alimentare, che raccoglie commercianti dell'ortofrutta da tutto il centro Italia, a circa 100 mt;
- l'Autoporto, per lo smistamento merci, a ridosso della zona industriale di Ascoli Piceno;



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

- il Polo per lo stoccaggio frigorifero, di circa 220.000 mq (gruppo Marconi), a meno di un Km;
- il Polo per lo stoccaggio merci, di circa 125.000 mq (gruppo Marconi), a circa 3 Km;
- il Centro di stoccaggio Conad, a circa 4 Km;
- la Dogana di San Benedetto del Tronto.

La stessa zona limitrofa si sta caratterizzando, nell'ultimo periodo, per l'insediamento di grossi centri commerciali, con superfici superiori a 100.000 mq:

- Centro commerciale Coop, a non più di 500 mt;
- Centro commerciale Boldrin, a circa 10 Km;
- Centro commerciale Gabrielli, a circa 15 Km;
- Centro commerciale Val Vibrata, a circa 15 Km.

L'intervento

La dimensione dell'area di sosta è di complessivi 25.000 mq.

All'interno di tale area sono individuate le seguenti zone:

- a) area di sosta vera e propria;
- b) spazio per impianto di autolavaggio;
- c) fabbricato di nuova costruzione, destinato a servizi;
- d) fabbricato ristrutturato, destinato ad ambulatorio medico e foresteria.



Area destinata alla sosta.

Nell'area destinata a parcheggio sono stati realizzati 90 posti per autoveicoli pesanti, per circa 18.500 mq complessivi. Ventisette di questi posti-camion, sono attrezzati per la sosta di veicoli in regime di temperatura controllata.



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Nell'angolo nord-est dell'area di sosta, quindi in zona decentrata rispetto al fabbricato servizi e al fabbricato foresteria, sono stati ricavati, con apposita separazione, nove stalli dedicati alla sosta dei veicoli che trasportano merci pericolose. Tale zona è stata dotata di particolari sistemi di sicurezza.

L'area parcheggio è inoltre dotata di appositi stalli dedicati alle soste momentanee e stalli riservati ad autocarri con dimensioni di mt 13 x 3.65.

Inoltre l'area di sosta ha una apposita stazione per la manutenzione autogestita dei veicoli.

L'area di sosta è interamente recintata e custodita, tramite televigilanza, e l'ingresso avviene attraverso un sistema di controllo meccanizzato e telecomandato, le cui sbarre sono governate da un addetto alla vigilanza.

La circolazione all'interno dell'area è del tipo a senso unico e si sviluppa in senso antiorario senza incroci, su una viabilità perimetrale di larghezza maggiore e corsie di manovra di larghezza ridotta per il parcheggio negli appositi spazi. Questi ultimi, disposti a pettine e aperti su due corsie parallele, consentono un'agevole manovra sia in ingresso che in uscita.

Il piazzale è illuminato da fari posti su due torri alte 25 mt, dislocate in maniera di non avere zone d'ombra, per il controllo visivo costante dell'area custodita e per consentire nelle ore notturne la viabilità in ottime condizioni di visibilità e sicurezza.

L'intera area a parcheggio è dotata di idonee pendenze e sistemi di raccolta per garantire un rapidissimo deflusso delle acque meteoriche.

Ampie zone di verde, perimetrale da cordoli stradali e provviste da cordoli stradali e provviste di opportuna alberatura, delimitano e proteggono gli spazi di sosta. Le essenze arboree utilizzate sono quelle più adatte e più abitualmente usate nell'ambito del territorio comunale (pini, lecci, tigli, ligustri ecc.)

Spazio impianto autolavaggio.

Nella zona di ingresso dell'area di parcheggio è stato previsto il posizionamento di un impianto di lavaggio mezzi.

Fabbricato servizi e fabbricato foresteria.

A sud dell'area interessata è prevista la realizzazione di un edificio in cui trovano posto tutti i servizi necessari agli utenti del parcheggio.

Dal punto di vista architettonico l'edificio è costituito da due evidenti volumi raccordati dal blocco dei collegamenti verticali e da due porticati sui fronti nord e sud.

Il volume centrale offre la possibilità di accesso dall'area di sosta tramite una doppia rampa che permette di superare il dislivello di 1 mt rispetto al piano del marciapiede e dalla stazione di servizio, attraverso una breve rampa di scala e un ampio ascensore.

Dall'atrio del piano rialzato si accede sul lato ovest ai servizi igienici per gli utenti e ad un piccolo market, mentre sul lato est vi sono, oltre ai servizi igienici, locali ad uso specifico (locale lavanderia a gettone, locale per telefoni, fax, fotocopiatrici, stazione internet).



Al primo piano sono ubicati un bar, sull'ala ovest dell'edificio e una tavola calda, sull'ala est.

Il locale destinato a tavola calda e il bar sono dotati di ampie superfici vetrate sui lati nord e sud per consentire ai camionisti un controllo visivo diretto del proprio veicolo in sosta ed hanno una copertura leggera realizzata con struttura in legno lamellare e pannelli in legno coibentati ed impermeabilizzati, che consente la fruizione di ampi spazi liberi.

Dal punto di vista costruttivo, l'edificio sarà realizzato con una struttura portante in c.a., costituita da platea di fondazione, pilastri, travi e solai. Il tamponamento sarà in muratura a cassa vuota intonacata e provvista di adeguata coibentazione.

Nella parte sud-ovest è stato recuperato un fabbricato colonico i cui spazi interni sono utilizzati come ambulatorio medico e uffici amministrativi, con i relativi servizi igienici al piano terra, mentre il primo piano ospita una foresteria composta da cinque camere con bagno, nel piano sottotetto si trova l'archivio. I tre piani sono collegati con un ascensore.

Impianto distribuzione carburante.

Inoltre "La Sosta Srl" ha realizzato un impianto di distribuzione carburante, su un'area di 5.500 mq circa, adiacente all'area di sosta, pur essendo separata fisicamente da apposita recinzione metallica.



Tale realizzazione esterna dell'impianto rispetto all'area di sosta è stata determinata dalle ferree leggi in materia di autorizzazione alla vendita di carburante, le quali vietano la limitazione all'utilizzo delle pompe di distribuzione. Un impianto di distribuzione carburante, interno all'area di sosta, avrebbe comportato per i trasportatori interessati l'obbligo della partecipazione ad un consorzio di gestione, pertanto, l'impianto di distribuzione carburanti, è stato posizionato esternamente. Tuttavia sono state collocate, nella zona più vicina all'area di sosta, le pompe di distribuzione gasolio, riservate agli utenti dell'area.

Officina



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Essendo presenti nelle immediate vicinanze dell'area di sosta diverse officine specializzate nella manutenzione dei mezzi pesanti, la società "La Sosta Srl" ha scelto di non inserire nessuna officina internamente all'area, ma di ricorrere ad apposite convenzioni con le officine limitrofe, onde poter comunque garantire il servizio di manutenzione specializzata.

Impianti.

Sia l'edificio che il piazzale di sosta sono provvisti di tutti gli impianti necessari per il loro uso, secondo la normativa inerente al consumo di energia; pertanto:

- impianto elettrico, previsto separato per la forza motrice e per l'illuminazione;
- impianto di riscaldamento e condizionamento, azionato da apposita centrale termica a gas;
- impianto idrosanitario, per tutte le utenze di acqua interne e d esterne;
- impianto di scarico e di smaltimento delle acque reflue.

Lo smaltimento dei liquami provenienti dagli scarichi di tipo civile avviene nella pubblica fognatura, previa depurazione in fosse settiche Imhoff della capacità complessiva di 25mc.

Per lo smaltimento delle acque di piazzale sono state realizzate una serie di pozzetti di raccolta con griglie carrabili poste lungo le corsie di accesso ai parcheggi e nel piazzale per il rifornimento carburanti. Tali pozzetti, collegati tra loro, fanno confluire l'acqua in due collettori che convogliano le acque reflue nell'impianto di depurazione primario.

Inoltre si è previsto il trattamento delle acque provenienti dall'impianto di lavaggio e delle acque di piazzale di prima pioggia.

Il Quadro Economico

PIANO FINANZIARIO			
Fonti di Approvvigionamento			
Investimento Complessivo	€ 6.217.984,52	Contributo Albo	€ 1.032.913,80
		Operazione di Leasing Immobiliare	€ 3.192.484,88
		Operazione di Leasing Strumentale	€ 520.717,67
		Autofinanziamento	€ 1.471.868,19
Totale Impieghi	€ 6.217.984,52	Totale Fonti	€ 6.217.984,52

I Servizi Offerti

I servizi offerti a chi si ferma nell'area di sosta sono:

1) Generali:

- tavola calda;



- servizi igienici,
- impianto distribuzione carburanti;
- autolavaggio;
- ambulatorio medico;
- foresteria;
- piccolo market;
- lavanderia a gettoni;
- locale telefono, fax, fotocopiatrici, stazione internet;
- stazione autogestita per manutenzione mezzi;

2) Dedicati alla security:

- recinzione,
- televigilanza;
- illuminazione,
- zona per veicoli che trasportano merci pericolose;

3) Dedicati alla safety:

- antincendio

AEROPORTI E AVIOSUPERFICI



PARTE 1

AEROPORTO DELLE MARCHE “RAFFAELLO SANZIO”



INDICE

1 IL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO	1
2 L'AEROPORTO DELLE MARCHE "RAFFAELLO SANZIO" – STATO ATTUALE.....	15
2.1 Società di Gestione.....	15
2.1.1 Consiglio di Amministrazione	17
2.1.2 Collegio Sindacale	18
2.1.3 Organico	18
2.1.4 Attività'	18
2.2 Traffico Passeggeri e Merci	19
2.2.1 Catchment Area dell'Aeroporto di Ancona	24
2.2.2 Analisi della catchment area primaria (principali evidenze).....	26
2.3 INFRASTRUTTURE	28
2.3.1 Dati di riferimento generali dell'aeroporto	28
2.3.2 Pista di volo	29
2.3.3 Vie di rullaggio	30
2.3.4 Piazzali aeromobili	30
2.3.5 Aerostazione passeggeri	31
2.3.6 Distribuzione orizzontale degli spazi.....	32
2.3.7 Distribuzione verticale degli spazi.....	33
2.3.8 Distribuzione funzionale.....	33
2.3.9 Altre infrastrutture	34
2.3.10 Sosta ed accessibilità	35
2.4 INTERVENTI ESEGUITI (2000-2006).....	36
2.4.1 Completamento deposito carburanti	37
2.4.2 Ampliamento piazzali di sosta aeromobili.....	37
2.4.3 Completamento edificio ricovero mezzi di rampa	38
2.4.4 Ampliamento Edificio Cargo	38
2.4.5 Adeguamento viabilità e parcheggi.....	39
2.4.6 Nuova aerostazione passeggeri	40
2.4.7 Riquifica Pavimentazione Bituminosa Pista di Volo	41
2.4.8 Valutazione finale sullo stato attuale dell'infrastruttura	42
3 PIANI INDUSTRIALI E PROGRAMMA DI INTERVENTI	44
3.1 IL PIANO INDUSTRIALE 2007-2011	44
3.2 IL PIANO INDUSTRIALE 2008-2012	44
3.2.1 Incremento del traffico passeggeri e merci	44
3.2.2 Attività Commerciali	45
3.2.3 Razionalizzazione	45
3.2.4 Ricavi da attività avio	45
3.2.5 Ricavi non avio	47
3.2.6 La dinamica dei costi	48
3.3 PROGRAMMA DI INTERVENTI 2008-2043	49
3.3.1 La programmazione a breve termine (2008–2012).....	49
3.3.2 La pianificazione a medio termine (2013–2021)	51
3.3.3 La pianificazione a lungo termine (2022–2043)	52
3.4 Piano industriale 2009-2019 – linee guida –.....	53
3.4.1 Strategie di breve, medio, e lungo periodo.	54
3.5 Azioni Regionali.....	56



1 IL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO

Il sistema aeroportuale italiano si presenta frammentato in decine di scali di piccole-medie dimensioni, essendo composto da oltre 100 scali civili di cui 47 adibiti al traffico commerciale Fig. 1 e si caratterizza per una domanda fortemente dispersa sul territorio, i numeri dimostrano una debolezza strutturale data dalla segmentazione del comparto.

La causa di tale frammentazione può in parte essere ricondotta alla mancata definizione di un piano nazionale del trasporto aereo. Ciò ha fatto sì che la spinta verso il miglioramento della posizione competitiva di ogni singolo aeroporto sia avvenuta ed avvenga in un quadro di scarsa consapevolezza e confronto.



Fig. 1: Panorama aeroportuale italiano

Nell'ambito di un recente studio sullo "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio" effettuato dall'ENAC, gli aeroporti sono stati raggruppati per classi di traffico, secondo le categorie indicate dalla comunità europea con la Comunicazione del 9.12.2005 – (Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali, 2005/C 312/01)..

La Comunicazione Europea individua le seguenti categorie:

- categoria A, cosiddetta dei "grandi aeroporti comunitari" con traffico superiore a 10 milioni di passeggeri annui;
- categoria B, cosiddetta degli " aeroporti nazionali" con traffico compreso tra 5 e 10 milioni di passeggeri annui;
- categoria C, cosiddetta dei " grandi aeroporti regionali" con traffico compreso tra 1 e 5 milioni di passeggeri annui;
- categoria D, cosiddetta dei "piccoli aeroporti regionali" con traffico inferiore a 1 milione di passeggeri annui;
- a tali categorie si aggiunge la categoria E, dei piccoli aeroporti locali, con meno 250.000 passeggeri, come definiti dalla Direttiva Interministeriale del 12.09.07), che ha riconosciuto che tali scali "rispondono ad una esigenza di interesse generale, in quanto garantiscono collegamenti regionali, anche con zone ad alta vocazione turistica talora solo stagionale, sono base operativa per attività funzionali alla protezione civile, alla salvaguardia del territorio, alla didattica e diffusione del volo. allo sviluppo delle attività di lavoro aereo e di costruzioni aeronautiche."

Applicando i suddetti criteri di raggruppamento per traffico aereo agli aeroporti italiani, con riferimento alla media di passeggeri delle annualità 2007-2008, è emersa la situazione illustrata nella Fig. 2

~~Gli scali italiani sono suddivisi per classe dimensionale: Appartengono alla fascia A (con più di 10.000.000 di passeggeri) i due hub Fiumicino e Malpensa, alla fascia B, con un traffico di passeggeri compreso tra i 4 e i 10 milioni, gli scali di Linate, Venezia, Bergamo, Catania, Napoli e Ciampino.~~

~~Quattordici sono gli aeroporti in fascia C e nove in fascia D, tra cui anche l'Aeroporto delle Marche. Palermo e Bologna alla fascia C appartengono gli 11 aeroporti con traffico compreso tra 5-4 milioni e 1 milione di passeggeri, ed alla fascia D quelli tra il milione e i 100 mila passeggeri, tra questi ultimi vi è anche l'aeroporto delle Marche; nella fascia E infine sono compresi gli scali con traffico minore di 100 mila passeggeri.~~

Aeroporti aperti al traffico commerciale di linea per volume di traffico			
	Code IATA	Aeroporto	Passeggeri Annui (media 2007-2008)
A	FCO MXP	Roma Fiumicino Milano Malpensa	Oltre 10 milioni
B	LIN VCE BGY CTA NAP CIA	Milano Linate Venezia Bergamo Catania Napoli Roma Ciampino	da 5 a 10 milioni
C	PMO BLQ PSA TRN VRN BRI CAG FLR OLB TSF SUF AHO GOA BDS	Palermo Bologna Pisa Torino Verona Bari Cagliari Firenze Olbia Treviso Lamezia Terme Alghero Genova Brindisi	da 1 a 5 milioni
D	TRS FRL TPS REG RMI AOI PSR PMF VBS	Trieste Forlì Trapani Reggio Calabria Rimini Ancona Pescara Parma Brescia	da 250.000 a 1 milione
E	LMP PNL PEG CRV CUF BZO FOG TTB EBA GRS AOT TAR ALL SAY QSR CIY	Lampedusa Pantelleria Perugia Crotone Cuneo Bolzano Foggia Tortolì Elba Grosseto Aosta Taranto Albenga Siena Salerno Comiso	da 0 a 250.000

Fig. 2: Gli Aeroporti italiani per Volume di traffico (fonte ENAC)



I sistemi aeroportuali di Roma e Milano (Malpensa e Linate) hanno, nel ~~2010~~ 2006, assorbito da soli circa il ~~45,5%~~ ~~53,9%~~ del traffico passeggeri ed il ~~67,3%~~ ~~65,1%~~ del traffico merci; solo altri ~~cinque~~ ~~quattro~~ scali, Venezia, Catania, Napoli e Bergamo e ~~Bologna~~ hanno registrato un traffico passeggeri superiore a 5 milioni annui mentre in altri ~~15~~ ~~14~~ aeroporti tale volume ha superato il milione. Dei restanti aeroporti, solo altri ~~12~~ ~~11~~ hanno superato i 100.000 passeggeri.

PASSEGGERI (Gennaio-Dicembre/2010)													
N.	Aeroporto	Nazionali	%	Internazionali	%	Transito	%	Totale Commerciale	%	Aviazione Generale	%	TOTALE	%
1	Alghero	920.339	-2,5	464.601	-17	2.347	-6,1	1.387.287	-7,9	930	-0,6	1.388.217	-7,9
2	Ancona	148.884	25,2	355.104	18,3	6.617	4,4	510.605	20	9.805	31,2	520.410	20,2
3	Bari	2.503.414	14,6	872.268	42,5	18.559	-23,6	3.394.241	20,3	3.869	-0,5	3.398.110	20,3
4	Bergamo	2.112.361	20,8	5.548.696	2,8	13.122	-0,7	7.674.179	7,2	3.045	17,7	7.677.224	7,2
5	Bologna	1.550.866	8,5	3.881.382	18	70.858	27,2	5.503.106	15,3	8.563	12,9	5.511.669	15,3
6	Bolzano	53.467	7,1	898	-48,3	107	205,7	54.472	5,4	7.787	-11,4	62.259	2,9
7	Brescia	57.439	-25,7	102.360	-16,1	942	76,4	160.741	-19,6	3.899	7,1	164.640	-19,1
8	Brindisi	1.337.004	41,2	260.941	94,8	6.361	-27,5	1.604.306	47,2	2.016	23,3	1.606.322	47,2
9	Cagliari	2.708.837	5,6	714.478	-4,6	14.983	-1,3	3.438.298	3,3	4.929	11,7	3.443.227	3,3
10	Catania	5.040.301	7	1.258.801	5,5	19.075	-34,9	6.318.177	6,5	3.576	4,1	6.321.753	6,5
11	Crotone	103.604	100,4					103.604	100,4	224	-88,7	103.828	93,4
12	Cuneo	46.787	44,4	129.224	42,3	1.828	95,9	177.839	43,3	2.828	-25,9	180.667	41,2
13	Firenze	370.584	-2	1.354.200	4,3	140	-73,8	1.724.924	2,8	12.980	25,2	1.737.904	3
14	Foggia	69.599	6,1	55	-89,2			69.654	5,4	1.293	-21,5	70.947	4,7
15	Forlì	268.142	-6,2	371.071	57,6	607	-59,6	639.820	22,4	1.046	-12,5	640.866	22,3
16	Genova	808.523	21,3	463.624	2,6	5.890	-24,4	1.278.037	13,5	9.487	-7,8	1.287.524	13,3
17	Lamezia T.	1.640.537	24	267.434	-14,9	7.103	-6,8	1.915.074	16,4	1.113	2,5	1.916.187	16,4
18	Milano LIN	5.503.092	-5,7	2.792.344	13,5	1.014	-19,5	8.296.450	0			8.296.450	0
19	Milano MXP	3.662.176	20,5	15.052.011	5,2	233.621	15,6	18.947.808	8			18.947.808	8
20	Napoli	3.068.302	4,6	2.467.682	5,2	35.754	13,2	5.571.738	4,9	12.376	10,5	5.584.114	4,9
21	Olbia	1.060.538	-3,6	533.377	2,1	28.693	-38,9	1.622.608	-2,8	23.639	-6,1	1.646.247	-2,8
22	Palermo	3.749.466	2,7	593.761	-15,1	20.319	-9,6	4.363.546	-0,2	3.796	22,6	4.367.342	-0,2
23	Parma	169.442	-8,9	69.121	-0,1	249	-18,4	238.812	-6,6	2.120	-17,5	240.932	-6,7
24	Perugia	15.046	-19,6	92.785	-6,2	329	128,5	108.160	-8,2	5.201	-7,7	113.361	-8,2
25	Pescara	197.292	36,1	258.990	0,2	629	-44,7	456.911	12,9	4.175	-6	461.086	12,7
26	Pisa	1.064.065	-2,9	2.980.739	2,8	14.153	-6,9	4.058.957	1,2	8.055	12,9	4.067.012	1,2
27	Reggio Cal.	453.479	2,8	18.442	80,1	73.220	29	545.141	7,3	3.507	215,7	548.648	7,8
28	Rimini	28.499	-13,1	511.287	52,1	9.348	-1,8	549.134	45,1	3.788	-13,9	552.922	44,4
29	Roma CIA	784.600	-19,2	3.747.113	-1	121	15,2	4.531.834	-4,7	32.630	-23,1	4.564.464	-4,9
30	Roma FCO	12.673.309	0,9	23.281.180	11,6	382.561	-2,7	36.337.050	7,5	473	30,3	36.337.523	7,5
31	Siena	710	14,7	510	17	22	-38,9	1.242	13,8	2.573	-3,2	3.815	1,8
32	Torino	2.143.609	11,1	1.397.464	9,4	11.446	-11,1	3.552.519	10,3	7.650	14,5	3.560.169	10,3
33	Trapani	1.024.755	35,3	656.573	117,9	558	-94	1.681.886	57,5	1.105	-19,7	1.682.991	57,4
34	Treviso	370.562	4,4	1.773.226	25,2	1.794		2.145.582	21,1	6.581	-5,5	2.152.163	21
35	Trieste	430.212	13,6	290.851	-7	2.216	-54,2	723.279	3,9	3.662	-18,1	726.941	3,7
36	Venezia	1.903.166	10,9	4.936.081	-0,7	15.348	21,6	6.854.595	2,3	14.373	-9,7	6.868.968	2,3
37	Verona	1.185.048	-2,5	1.798.509	-1,2	33.112	42,5	3.016.669	-1,4	7.228	-1,2	3.023.897	-1,4
	Totali	59.228.056	5,9	79.297.183	7,9	1.033.046	1,5	139.558.285	7	220.322	-3,3	139.778.607	7

Fig. 3. Movimentazione passeggeri negli aeroporti italiani anno 2010 (fonte Assaeroporti)



Classe	Aeroporti	Pax 2006	Pax 2002	Var 2006/2002	Mov 2006	Mov 2002	Var 2006/2002
A	Roma FCO	30.176.760	25.340.383	19%	315.627	282.787	12%
	Milano MXP	21.767.267	17.441.250	25%	247.456	214.886	15%
B	Milano LIN	9.696.515	7.815.316	24%	131.615	110.494	19%
	Venezia	6.342.178	4.216.398	50%	82.199	65.849	25%
	Catania	5.396.380	4.079.609	32%	53.846	48.467	11%
	Bergamo	5.244.794	1.252.878	319%	56.358	33.493	68%
	Napoli	5.095.969	4.132.874	23%	61.708	63.690	-3%
	Roma CIA	4.945.066	960.263	415%	63.915	29.259	118%
	Palermo	4.280.614	3.539.435	21%	47.335	44.330	7%
	Bologna	4.001.436	3.414.475	17%	63.585	54.956	16%
C	Torino	3.260.974	2.787.091	17%	60.838	59.931	2%
	Pisa	3.014.656	1.654.570	82%	37.509	26.757	40%
	Verona	3.007.965	2.185.785	38%	39.949	35.931	11%
	Cagliari	2.492.710	2.178.860	14%	31.232	27.389	14%
	Bari	1.972.926	1.259.290	57%	27.294	20.860	31%
	Olbia	1.832.085	1.385.144	32%	32.942	23.118	42%
	Firenze	1.531.406	1.385.056	11%	27.454	31.705	-13%
	Lamezia T.	1.356.998	901.503	51%	14.641	11.130	32%
	Treviso	1.340.874	536.055	150%	17.150	11.376	51%
	Genova	1.080.001	1.040.442	4%	27.350	28.751	-5%
	Alghero	1.070.491	804.937	33%	11.028	11.366	-3%
	Brindisi	815.541	629.218	30%	10.696	8.076	32%
	Trieste - Ronchi dei L.	677.106	672.631	1%	17.283	19.678	-12%
	Forlì	618.521	150.309	311%	8.355	3.714	125%
D	Reggio Cal.	607.727	463.662	31%	11.414	5.830	96%
	Ancona	481.588	463.837	4%	14.711	19.977	-26%
	Pescara	340.699	295.875	15%	12.139	11.559	5%
	Rimini	324.454	209.598	55%	6.986	6.047	16%
	Trapani	312.459	49.932	526%	6.379	2.958	116%
	Brescia	232.465	307.598	-24%	9.715	13.824	-30%
	Parma	127.674	62.139	105%	10.817	13.017	-17%
	Crotone	104.421	27.722	277%	2.031	2.039	0%
	Bolzano	76.162	42.451	79%	16.573	12.427	33%
	Perugia	45.281	56.221	-19%	7.586	11.131	-32%
E	Cuneo	35.106	18.165	93%	8.229	12.861	-36%
	Foggia	8.226	7.172	15%	3.540	3.253	9%
Totale		123.715.495	91.768.144	35%	1.597.485	1.382.916	16%

La distribuzione geografica del traffico dei passeggeri in Italia mostra una distribuzione % sostanzialmente costante nel periodo 2002-2008:

- il Nord si attesta su una quota stabilmente superiore al 43% del totale traffico passeggeri sebbene in calo rispetto al 2007 dovuto in parte alla perdita di traffico sulle scale di malpensa pari a circa il 20%;
- il Centro si attesta attorno al 35% del totale traffico;
- il Sud e le Isole si collocano attorno al 21% del totale traffico.

Dopo la crisi generalizzata del 2008 e 2009, che ha colpito in particolare il settore del trasporto aereo, nell'anno 2010 vi è stata una ripresa del comparto ed un aumento del traffico passeggeri degli aeroporti italiani del 7% (Fonte Assaeroporti). Il consuntivo IATA (Associazione Italiana del Trasporto Aereo) del 2010 sul trasporto aereo torna ai valori pre-crisi. Il bilancio 2010 si è chiuso con segno



positivo sia per la domanda che per i profitti. I passeggeri hanno ripreso a viaggiare ed il comparto aereo a fare business, i viaggiatori sono cresciuti dell'8,2% sul 2009 ed il trasporto merci del 20,6%.. a causa del forte rincaro del petrolio la IATA per il 2011 ha ridotto la previsione per l'industria aeronautica a 8,6 miliardi di dollari dai 9,1 stimati in precedenza.

I passeggeri negli aeroporti italiani nel 2010 sono stati circa 140 milioni rispetto ai 130 milioni del 2009, pertanto il sistema aeroportuale italiano ha archiviato il 2010 con una crescita di traffico di oltre nove milioni di passeggeri in più che si sono imbarcati o sono sbarcati negli scali aeroportuali italiani, con un incremento medio del 7%.

Nel periodo precedente, ~~Facendo una analisi sul medio lungo periodo 2003-2008~~, il traffico passeggeri in Italia ha mostrato una sostenuta crescita, tra il 2003 ed il 2008 evidenziata da un CAGR pari al 5,8%, mentre il cargo traffico domestico ha evidenziato una crescita ridotta, con un CAGR pari a circa lo 0,8%.

Il trasporto aereo italiano ha mostrato una crescita superiore alla media europea che nel 2006 aveva fatto registrare, rispetto all'anno precedente, un aumento nel numero dei passeggeri pari al 5,3% e pari al 4,1% nei movimenti.



Fig. 4: Crescita del traffico 2002-2006 negli scali italiani per categoria dimensionale

Nel 2008 il numero totale dei passeggeri è stato pari a circa 134 mln contro i circa 101 mln del 2003 (+ 33 mln circa). Il trend negli anni è stato positivo; tuttavia si è registrato un rallentamento della crescita nel periodo 2007-2008 che si attestato intorno al -1.8%.

Nello stesso anno, il traffico cargo in Italia ha raggiunto 919.935 tonnellate, di cui il 90% relativo al trasporto merci ed il restante 10% circa allo smistamento della posta. La maggior parte del traffico cargo (i.e. oltre il 90%) è originato da voli internazionali, connessi alle attività di import/export con l'estero.

~~Le statistiche Assaeroporti mostrano un tasso di crescita del traffico aereo, nei principali aeroporti italiani, inferiore a quello del 2007. Nel 2008 il traffico passeggeri ha registrato un totale di 133 milioni, con un decremento rispetto all'anno precedente dell'1,8%. Inoltre se si analizza il traffico passeggeri dei singoli aeroporti si nota che ben il 47% del traffico negli aeroporti italiani è concentrato nei due hub di Milano Malpensa e Roma Fiumicino.~~

Sia in termini di passeggeri che di movimenti, gli aeroporti che sono cresciuti di più sono però quelli attualmente medio-grandi (fascia B), che si **sono espansi** ~~come~~ al ritmo dell'11% l'anno per quanto riguarda i passeggeri e del 5,6% annuo per quanto concerne i movimenti; quelli minori sembrano invece decrescere, unici nel sistema (Fig. 4).

Molti aeroporti, di piccola e media dimensione, cresciuti grazie al fenomeno "low cost", sono l'evidente manifestazione della fragilità di un sistema che si "trascina", nell'attesa che si concretizzino le previsioni, a scala europea, di un rapido incremento dello sviluppo dei traffici.

I vettori "low cost" si caratterizzano per una politica aggressiva, alla ricerca sempre più diffusa di sussidi da parte dei gestori aeroportuali, accompagnati dalla richiesta di tariffe di handling fortemente scontate.

In questo contesto si pone l'aeroporto regionale "Raffaello Sanzio" che deve contendere la sua potenziale catchment area con gli aeroporti di Pescara, Rimini e Forlì.

Gli aeroporti di Rimini e Forlì hanno registrato, nel 2010 ~~06~~, rispettivamente **552.992** ~~324.454~~ passeggeri, con un incremento del **70,44%** ~~14,4%~~ rispetto al 2006 ~~5~~, e **640.866** ~~618.521~~ passeggeri, con un incremento del **3,61%** ~~9,4%~~. Entrambi sono caratterizzati da una forte stagionalità e dalla presenza di vettori "low cost".

Pescara ha contabilizzato **461.086** ~~340.699~~ passeggeri con un **incremento** ~~decremento~~ del **35,3%** ~~2,0%~~. Anche Pescara è caratterizzata dalla presenza di vettori "low cost" (Ryan Air costituisce il 60% circa dell'offerta) e dalla forte stagionalità. Inoltre la società di gestione dell'aeroporto di Pescara negli ultimi anni ha potuto beneficiare di cospicui contributi regionali per la internazionalizzazione dell'aeroporto.

Per effetto della politica perseguita dai vettori "low cost" si assiste così a vere e proprie azioni di "scippo" di voli tra scali vicini (cfr. Rimini-Forlì con Ryanair), azioni supportate dalle territorialità di riferimento, spesso senza una chiara valutazione costi-benefici dell'avvio delle nuove tratte sul territorio, ma per soli sterili conflitti di campanile.

Gli scali minori hanno poi problematiche sostanziali legate agli elevati costi per le gestioni aeroportuali, all'avviamento e alla stimolazione commerciale (handling, contributi di marketing) per la creazione di nuovo traffico, costi che incidono direttamente sulla contribuzione economica delle singole realtà.

Sulla base di tale analisi, è da considerarsi valido il dato empirico che attesta al milione di passeggeri annui (tanto più dopo l'entrata in vigore della c.d. legge sui "requisiti di sistema") la soglia minima di redditività per uno scalo, nel caso di prevalenza della redditualità della componente "avio" su quella "non-avio".

Al contrario, tale soglia potrà essere efficacemente abbassata nel caso di una possibile crescita della contribuzione non-avio, fermo restando la complementarietà e le interrelazioni tra i due business in oggetto.

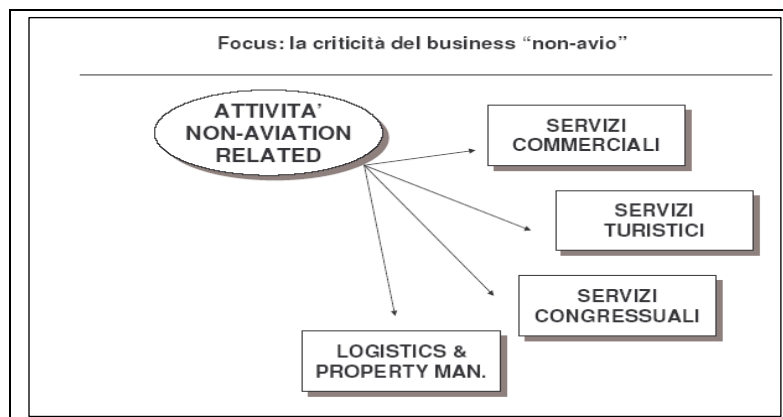


Fig. 5: criticità del business non avio

Tale possibilità di crescita per gli aeroporti italiani è ~~probabile~~ possibile considerando che la media dei ricavi delle società di gestione degli scali presenta un rapporto di valori avio/non avio pari a 74/26, contro una media europea di 60/40 con alcune punte (Manchester, Dublino) a 40/60.

Il potenziamento della contribuzione non-avio, nella sua composizione più estesa ed innovativa, riveste ancor maggiore significatività nel caso dei sedimi regionali, ove tipicamente sussistono maggiori difficoltà nella crescita e consolidamento dei volumi di passeggeri, tanto più nello scenario d'azione italiano sopra esposto.

La crisi economico-finanziaria, iniziata nella seconda metà del 2007 negli Stati Uniti ha riguardato sia i mercati immobiliari che quelli finanziari e si è diffusa anche in Europa, determinando un calo dei consumi e delle produzioni oltre ad un rallentamento generale della crescita economica.

Evidentemente il settore del trasporto aereo ha vissuto nel corso del 2008, a livello mondiale, un periodo di grande instabilità causata dalla crisi economico-finanziaria e da altri fattori esogeni al sistema, quali le quotazioni del petrolio, raddoppiate rispetto al 2007, determinando un incremento eccezionale del costo del carburante e l'instabilità del dollaro USA.

TRAFFICO AEROPORTI ITALIANI (Gennaio-Dicembre/2009)							
N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Alghero	15.412	5,9	1.507.016	9,1	1.702	30,1
2	Ancona	12.688	-11,7	432.806	4,0	5.616	-12,8
3	Bari	31.857	-2,7	2.825.456	13,3	2.054	-47,3
4	Bergamo	65.314	1,4	7.160.008	10,4	100.354	-18,0
5	Bologna	64.925	4,6	4.782.284	13,2	27.329	3,1
6	Bolzano	14.974	1,9	60.475	-16,0		
7	Brescia	11.774	-28,0	203.582	-21,6	36.070	-9,8
8	Brindisi	11.465	-8,9	1.091.270	10,9	359	174,0
9	Cagliari	40.829	9,6	3.333.421	13,8	3.973	-18,8
10	Catania	56.361	-3,1	5.935.027	-2,0	8.529	-3,2
11	Crotone	2.066	-23,3	53.672	-42,0		
12	Cuneo	6.263	-9,1	127.946	51,2		
13	Firenze	31.488	-11,1	1.687.687	-12,5	936	-51,4
14	Foggia	6.082	43,1	67.761	127,6		
15	Forlì	7.462	-9,6	523.944	-32,7	1	-75,0
16	Genova	24.321	-10,7	1.136.798	-5,4	4.668	-12,1
17	Lamezia T.	15.482	3,6	1.645.730	9,5	1.988	0,5
18	Milano LIN	121.376	-7,4	8.295.099	-10,5	17.027	-14,9
19	Milano MXP (*)	187.551	-14,2	17.551.635	-8,7	344.047	-17,3
20	Napoli	64.032	-6,6	5.322.161	-5,7	5.655	-2,5
21	Olbia	29.997	-7,5	1.694.089	-6,1	220	-72,6
22	Palermo	49.878	1,4	4.376.143	-1,6	3.308	-23,4
23	Parma	10.373	-5,7	258.160	-10,4		
24	Perugia	5.826	-14,0	123.432	8,2	1	
25	Pescara						
26	Pisa	39.461	-6,1	4.018.662	1,4	6.005	-47,6
27	Reggio Cal.	8.058	-14,2	509.058	-5,0	124	-31,1
28	Rimini	7.971	-3,6	382.932	-11,9	629	-66,6
29	Roma CIA	57.585	-3,0	4.800.259	0,2	16.983	-13,5
30	Roma FCO	324.497	-6,4	33.808.456	-4,0	138.988	-9,3
31	Siena	2.780	-29,9	3.748	-28,9		
32	Torino	56.419	-3,0	3.227.258	-5,7	6.942	-41,2
33	Trapani	10.038	37,4	1.069.528	100,5	16	-38,5
34	Treviso	18.377	-3,9	1.778.364	4,1	2.763	-68,0
35	Trieste - Ronchi dei L.	15.395	-21,7	700.870	-10,4	885	-20,6
36	Venezia	75.800	-5,1	6.717.600	-2,6	32.533	6,0
37	Verona	37.925	-7,0	3.065.968	-9,9	6.335	-15,7
Totali		1.542.102	-5,9	130.278.305	-2,3	776.040	-15,3



Nel corso del 2009, la crisi finanziaria globale, congiunta all'evoluzione dei prezzi del carburante, ~~hanno~~ contribuito alla crisi di 26 compagnie aeree, mentre i vettori superstiti stanno affrontando la crisi, da una parte riducendo drasticamente la capacità offerta e dall'altra sviluppando ampi processi di concentrazione. Sul mercato italiano, alla già delicata situazione internazionale, si aggiungono ulteriori fattori d'incertezza legati in particolar modo: al futuro della Compagnia Aerea Italiana (CAI), ovvero Alitalia e AirOne, e all'apertura dei collegamenti ferroviari ad alta velocità (TAV).

Nonostante la crisi economica e la vicenda Alitalia, il sistema aeroportuale italiano ha tenuto. Il decremento del 2,3% su base annua, come da dati di Assaeroporti, contestualizzato nella crisi del settore dei trasporti aereo e nel più ampio quadro recessivo dell'economia globale, diventa accettabile, se si valutano tali fattori penalizzanti.

Con il raggiungimento di circa 140 milioni di passeggeri, nel 2010, è stato infranto il record storico conseguito nel 2007 (136 milioni di passeggeri), ultimo anno prima della recessione economica mondiale. Anche rispetto a quell'anno infatti gli aeroporti sono cresciuti del 2,64%, invertendo con decisione il trend negativo che si era innescato nel 2008 (133,8 milioni di passeggeri) e aveva trovato conferma nel 2009 (130,7 milioni di passeggeri).



Fig. 6: Andamento passeggeri negli aeroporti italiani 2007-2010 (fonte Assaeroporti)

Per alcuni scali la crescita è stata a due cifre con punte del 57,4% in più a Trapani, aeroporto che ha raggiunto 1.682.991 passeggeri, del 47,2% a Brindisi con 1.606.322 passeggeri, del 20,3% a Bari che ha registrato 3.398.110 passeggeri e del 15,3% a Bologna; aeroporto, quest'ultimo che è entrato a far parte del club degli "over 5", ovvero gli aeroporti con un traffico superiore ai 5 milioni di passeggeri. Lista questa che vede in prima posizione per traffico passeggeri l'Aeroporto Internazionale Leonardo Da Vinci – ADR (36,3 MLN), seguito da Milano Malpensa (18,9 MLN), Milano Linate (8,3 MLN), Bergamo (7,7 MLN), Venezia (6,9 MLN), Catania (6,3MLN), Napoli (5,6 MLN) e, da quest'anno, Bologna (5,5 MLN). Da sottolineare inoltre come il sistema aeroportuale Venezia-Treviso si confermi terzo in Italia per volume di passeggeri con un incremento del 6,2% rispetto all'anno precedente.

In questo quadro generale l'Aeroporto delle Marche ha chiuso il 2010 positivamente posizionandosi al 9° posto della classifica totale degli aeroporti italiani per crescita traffico passeggeri, rispetto al 2009.

Ranking	Aeroporti Italiani	Totale passeggeri 2010	% 10/09	Ranking	Aeroporti Italiani	Totale passeggeri 2010	% 10/09
1°	Crotone	103.828	93,4	20°	Napoli	5.584.114	4,9
2°	Trapani	1.682.991	57,4	21°	Foggia	70.947	4,7
3°	Brindisi	1.606.322	47,2	22°	Trieste	726.941	3,7
4°	Rimini	552.922	44,4	23°	Cagliari	3.443.227	3,3
5°	Cuneo	180.667	41,2	24°	Firenze	1.737.904	3,0
6°	Forlì	640.866	22,3	25°	Bolzano	62.259	2,9
7°	Treviso	2.152.163	21,0	26°	Venezia	6.868.968	2,3
8°	Bari	3.398.110	20,3	27°	Siena	3.815	1,8
9°	ANCONA Lamezia	520.410	20,2	29°	Pisa	4.067.012	1,2
10°	T.	1.916.187	16,4	28°	Milano LIN	8.296.450	0,0
11°	Bologna	5.511.669	15,3	30°	Palermo	4.367.342	-0,2
12°	Genova	1.287.524	13,3	31°	Verona	3.023.897	-1,4
13°	Pescara	461.086	12,7	32°	Olbia	1.658.836	-2,1
14°	Torino Milano	3.560.169	10,3	33°	Roma CIA	4.564.464	-4,9
15°	MXP Reggio	18.947.808	8,0	34°	Parma	240.932	-6,7
16°	Cal. Roma	548.648	7,8	35°	Alghero	1.388.217	-7,9
17°	FCO	36.337.523	7,5	36°	Perugia	113.361	-8,2
18°	Bergamo	7.677.224	7,2	37°	Brescia	164.640	-19,1
19°	Catania	6.321.753	6,5	TOTALE ITALIA		139.791.196	7,0

Fig. 7: Classifica totale degli aeroporti italiani per crescita traffico passeggeri rispetto al 2009

La crescita di traffico registrata nel 2010 conferma la vitalità del settore, la validità delle previsioni di incremento dei volumi sulla base delle quali sono stati formulati i piani di sviluppo e investimento dei grandi scali aeroportuali del Paese e quindi la necessità ormai urgente di dotare questi programmi delle risorse, in particolare quelle che dovranno derivare dal mercato e quindi dalla tariffe, indispensabili per non mancare l'appuntamento della auspicata crescita della domanda. (Fonte Assaeroporti).

Il 2011 si presenta ancora una volta come un anno complesso caratterizzato da forti incertezze, legate anche alla tenuta del sistema paese e i risultati conseguiti nel 2010 difficilmente potranno trovare conferma in assenza di una svolta nelle politiche di sviluppo di settore.

Ad una crescita del traffico, infatti, deve corrispondere una implementazione delle infrastrutture aeroportuali esistenti, per la realizzazione delle quali si rendono necessari significativi investimenti.

Si riportano di seguito gli andamenti del trasporto merci negli aeroporti italiani dal 2002 al 2010 (Fonte Assaeroporti):

anno 2005										anno 2004											
Aeroporto	Merce via aerea		Merce avio-camionata		Totale merce		Posta		Totale		Aeroporto	Merce via aerea		Merce avio-camionata		Totale merce		Posta		Totale	
	tonnellate	05/04	tonnellate	05/04	tonnellate	05/04	tonnellate	05/04	tonnellate	05/04		tonnellate	05/04	tonnellate	05/04	tonnellate	05/04	tonnellate	05/04	tonnellate	05/04
1 MI-Malpensa	368.976	6,3%	-	-	368.976	6,3%	15.776	11,3%	384.752	6,5%	1 MI-Malpensa	347.065	-	-	347.065	14.172	361.237				
2 RM-Fiumicino	129.923	-1,6%	-	-	129.923	-1,6%	41.299	-4,1%	171.222	-2,2%	2 RM-Fiumicino	132.020	-	-	132.020	43.077	175.097				
3 BG-Orio al Serio	135.092	4,2%	1.247	-6,9%	136.339	4,1%	-	-	136.339	4,1%	3 BG-Orio al Serio	129.634	1.340	-	130.974	-	130.974				
4 RM-Ciampino	23.045	6,1%	-	-	23.045	6,1%	14	-	23.059	6,2%	6 RM-Ciampino	21.720	-	-	21.720	-	21.720				
5 MI-Linate	16.284	-1,7%	-	-	16.284	-1,7%	9.060	-0,2%	25.344	-1,1%	4 MI-Linate	16.558	-	-	16.558	9.077	25.635				
6 Treviso	17.746	-1,0%	-	-	17.746	-1,0%	158	54,9%	17.904	-0,7%	9 Treviso	17.924	-	-	17.924	102	18.026				
7 Bologna	14.198	27,6%	9.425	14,4%	23.623	22,0%	1.845	6,2%	25.468	20,7%	5 Bologna	11.130	8.237	-	19.367	1.738	21.105				
8 Catania	6.598	-1,3%	5	-86,5%	6.603	-1,8%	3.237	-3,7%	9.840	-2,4%	12 Catania	6.684	37	-	6.721	3.361	10.082				
9 Venezia	8.957	1,9%	10.539	1,2%	19.496	1,5%	3.223	2,3%	22.719	1,6%	7 Venezia	8.791	10.415	-	19.206	3.151	22.357				
10 Pisa	8.445	-0,5%	2.373	-3,3%	10.818	-1,2%	1.389	21,5%	12.207	1,0%	11 Pisa	8.491	2.455	-	10.946	1.143	12.089				
11 Torino	2.549	-21,3%	9.739	-15,6%	12.288	-16,8%	1.507	23,7%	13.795	-13,7%	8 Torino	3.239	11.537	-	14.776	1.218	15.994				
13 Ancona	3.755	-19,6%	56	-39,1%	3.811	-20,0%	1.162	4,1%	4.973	-15,4%	15 Ancona	4.672	92	-	4.764	1.116	5.880				
14 Rimini	2.625	-22,2%	-	-	2.625	-22,2%	-	-	2.625	-22,2%	17 Rimini	3.376	-	-	3.376	-	3.376				
15 Palermo	2.688	-1,8%	-	-	2.688	-1,8%	2.531	12,7%	5.219	4,7%	14 Palermo	2.738	-	-	2.738	2.246	4.984				
16 Napoli	2.187	-10,7%	3.082	19,0%	5.269	4,6%	2.341	-9,2%	7.610	-0,1%	13 Napoli	2.450	2.589	-	5.039	2.578	7.617				
17 Cagliari	2.702	9,3%	-	-	2.702	9,3%	2.151	31,1%	4.853	18,0%	19 Cagliari	2.472	-	-	2.472	1.641	4.113				
18 Olbia	908	-7,5%	-	-	908	-7,5%	17	-	925	-5,8%	23 Olbia	982	-	-	982	-	982				
19 Bari	1.385	-15,2%	-	-	1.385	-15,2%	2.511	-4,7%	3.896	-8,7%	18 Bari	1.633	-	-	1.633	2.636	4.269				
20 Brindisi	390	-26,6%	-	-	390	-26,6%	346	26,7%	736	-8,5%	29 Brindisi	531	-	-	531	273	804				
21 Forlì	477	-70,2%	-	-	477	-70,2%	-	-	477	-70,2%	21 Forlì	1.601	-	-	1.601	-	1.601				
22 Genova	1.001	64,9%	4.061	-6,1%	5.062	2,6%	1.188	-15,7%	6.250	-1,5%	16 Genova	607	4.326	-	4.933	1.409	6.342				
23 Pescara	984	-5,7%	-	-	984	-5,7%	1.406	26,9%	2.390	11,1%	22 Pescara	1.043	-	-	1.043	1.108	2.151				
24 Firenze	1.553	-17,1%	2.139	45,0%	3.692	10,3%	-	-	3.692	10,3%	28 Firenze	1.873	1.475	-	3.348	-	3.348				
25 Verona	307	-35,4%	9.306	-16,8%	9.613	-17,6%	1.275	16,1%	10.888	-14,7%	10 Verona	475	11.186	-	11.661	1.098	12.759				
26 Alghero	58	-86,2%	-	-	58	-87,6%	635	-13,5%	693	-42,3%	24 Alghero	421	46	-	467	734	1.201				
27 Lamezia Terme	360	-24,5%	121	-12,9%	481	-21,9%	2.084	-0,1%	2.585	-5,1%	20 Lamezia Terme	477	139	-	616	2.087	2.703				
28 Brescia	20.248	237,8%	-	-	20.248	237,8%	-	-	20.248	228,2%	26 Brescia	617	-	-	617	33	850				
29 TS-Ronchi Leg.	258	-14,3%	492	15,2%	750	3,0%	81	65,3%	831	6,9%	25 TS-Ronchi Leg.	301	427	-	728	49	777				
30 Parma	763	230,3%	-	-	763	230,3%	-	-	763	230,3%	23 Parma	231	-	-	231	-	231				
31 Reggio Calabria	194	2,6%	-	-	194	2,6%	-	-	194	2,6%	27 Reggio Calabria	189	-	-	189	-	189				
32 Trapani	88	87,2%	-	-	88	87,2%	12	500,0%	100	104,1%	32 Trapani	47	-	-	47	2	49				
Totali	774.744	6,1%	52.585	-3,2%	827.329	5,5%	95.248	1,3%	922.577	5,0%	Totali	730.192	54.301	784.493	94.049	878.542					

Fonte: Assaeroporti

anno 2007										anno 2006									
Aeroporto	Merce via aerea		Merce avio-camionata		Totale merce		Posta		Totale		Aeroporto	Tonnellate							
	tonnellate	07/06	tonnellate	07/06	tonnellate	07/06	tonnellate	07/06	tonnellate	07/06		Merce via aerea	Merce avio- camionata	Totale merce	Posta	Totale			
1 MI-Malpensa	471.147	16,2%	-	-	471.147	16,2%	15.518	13,5%	486.665	16,1%	1 MI-Malpensa	405.452	-	405.452	13.676	419.128			
2 RM-Fiumicino	130.612	6,0%	-	-	130.612	6,0%	24.219	-41,7%	154.831	-6,0%	2 RM-Fiumicino	123.220	-	123.220	41.541	164.761			
3 BG-Orio al Serio	133.941	-4,0%	508	-53,9%	134.449	-4,4%	-	-	134.449	-4,4%	3 BG-Orio al Serio	139.528	1.102	140.630	-	140.630			
4 Brescia	24.520	3,5%	174	-76,1%	24.694	1,1%	22.461	-	47.155	93,0%	4 Brescia	23.701	727	24.428	-	24.428			
5 Venezia	10.713	6,5%	10.968	-15,4%	21.679	-5,8%	2.284	-37,8%	23.963	-10,2%	5 Venezia	10.062	12.958	23.020	3.674	26.694			
6 MI-Linate	17.473	-5,7%	-	-	17.473	-5,7%	6.024	-32,7%	23.497	-14,5%	6 MI-Linate	16.521	-	16.521	8.946	27.467			
7 RM-Ciampino	23.006	-3,2%	-	-	23.006	-3,2%	-	-	23.006	-3,3%	7 RM-Ciampino	23.763	-	23.763	22	23.785			
8 Bologna	16.882	1,7%	-	-	16.882	-39,5%	1.818	-60,3%	18.700	-42,4%	8 Bologna	16.604	11.288	27.892	4.574	32.466			
9 Treviso	17.568	-10,4%	-	-	17.568	-10,4%	24	-	17.592	-10,2%	9 Treviso	19.598	-	19.598	-	19.598			
10 Pisa	11.660	10,1%	2.079	-8,2%	13.739	6,9%	1.360	22,1%	15.099	8,1%	10 Pisa	10.590	2.265	12.855	1.114	13.969			
11 Torino	1.213	-24,9%	10.587	10,1%	11.800	5,1%	1.866	5,4%	13.666	5,1%	11 Torino	1.618	9.814	11.230	1.771	13.001			
12 Verona	439	-82,3%	8.318	1,5%	8.757	-17,9%	401	-72,7%	9.158	-24,6%	12 Verona	2.475	8.195	10.670	1.468	12.138			
13 Catania	5.327	-13,9%	13	-31,6%	5.340	-14,0%	3.473	14,8%	8.813	-4,6%	13 Catania	6.189	19	6.208	3.028	9.234			
14 Napoli	1.887	-9,1%	2.984	-2,0%	4.871	-4,9%	2.994	-7,3%	7.865	-5,8%	14 Napoli	2.076	3.045	5.121	3.231	8.352			
15 Ancona	5.143	22,5%	26	-48,0%	5.169	21,7%	959	-9,0%	6.128	15,6%	15 Ancona	4.198	50	4.248	1.054	5.302			
16 Genova	454	16,4%	4.155	-7,2%	4.609	-5,3%	999	-16,3%	5.608	-7,5%	16 Genova	390	4.477	4.867	1.194	6.061			
17 Cagliari	2.734	6,5%	-	-	2.734	6,5%	2.268	1,6%	5.000	4,2%	17 Cagliari	2.568	-	2.568	2.231	4.799			
18 Palermo	2.459	-12,9%	-	-	2.459	-12,9%	1.925	-18,5%	4.384	-15,5%	18 Palermo	2.823	-	2.823	2.383	5.186			
19 Bari	1.483	19,1%	-	-	1.483	19,1%	2.557	16,2%	4.040	17,3%	19 Bari	1.245	-	1.245	2.200	3.445			
20 Pescara	1.984	41,1%	-	-	1.984	41,1%	1.307	-9,4%	3.291	15,5%	20 Pescara	1.406	-	1.406	1.443	2.849			
21 Lamezia Terme	205	-20,5%	-	-	205	-22,3%	1.876	-7,2%	2.081	-9,0%	21 Lamezia Terme	258	6	264	2.022	2.286			
22 Rimini	1.566	-24,6%	-	-	1.566	-24,6%	-	-	1.566	-27,5%	22 Rimini	2.118	-	2.118	83	2.201			
23 Olbia	1.497	68,4%	-	-	1.497	68,4%	8	-69,2%	1.505	64,5%	23 Olbia	889	-	889	26	915			
24 Firenze	67	-67,6%	1.331	-35,9%	1.398	-38,8%	-	-	1.398	-38,8%	24 Firenze	207	2.078	2.285	-	2.285			
25 TS-Ronchi Leg.	324	-18,0%	837	51,6%	1.161	22,6%	54	-31,6%	1.215	16,4%	25 TS-Ronchi Leg.	395	652	947	79	1.026			
26 Alghero	127	27,0%	-	-	127	27,0%	648	27,1%	775	27,0%	26 Alghero	100	-	100	510	610			
27 Reggio Calabria	335	70,1%	-	-	335	70,1%	-	-	335	70,1%	27 Reggio Calabria	197	-	197	-	197			
28 Brindisi	186	-14,3%	-	-	186	-14,3%	70	-77,1%	256	-51,1%	28 Brindisi	217	-	217	306	523			
29 Forlì	37	-94,0%	-	-	37	-94,0%	-	-	37	-94,0%	29 Forlì	618	-	618	-	618			
30 Trapani	13	-82,2%	-	-	13	-82,2%	14	-75,0%	27	-79,1%	30 Trapani	73	-	73	56	129			
Totali	885.032	7,9%	41.978	-25,5%	927.010	5,6%	95.125	-1,5%	1.022.135	4,9%	Totali	821.097	56.378	877.473	96.610	974.083			

Fonte: Assaeroporti



anno 2008										
Aeroporto	Merce via aerea		Merce avio camionata		Totale merce		Posta		Totale	
	tonnellate	08/07	tonnellate	08/07	tonnellate	08/07	tonnellate	08/07	tonnellate	08/07
1 MI-Malpensa	403.585	-14,3%	-	-	403.585	-14,3%	12.367	-20,3%	415.952	-14,5%
2 RM-Fiumicino	137.425	5,2%	-	-	137.425	5,2%	15.781	-34,8%	153.206	-1,0%
3 BG-Orto al Serio	122.266	-8,7%	132	-74,0%	122.398	-9,0%	-	-	122.398	-9,0%
4 Brescia	9.571	-61,0%	55	-68,4%	9.626	-61,0%	30.341	35,1%	39.967	-15,2%
5 Venezia	20.817	94,3%	8.024	-26,8%	28.841	33,0%	1.843	-19,3%	30.684	28,0%
6 Bologna	24.680	46,2%	-	-	24.680	46,2%	1.816	-0,1%	26.496	41,7%
7 MI-Linate	16.043	-8,2%	-	-	16.043	-8,2%	3.965	-34,2%	20.008	-14,8%
8 RM-Ciampino	19.637	-14,6%	-	-	19.637	-14,6%	7	-	19.644	-14,6%
9 Torino	1.249	3,0%	8.875	-16,2%	10.124	-14,2%	1.674	-10,3%	11.798	-13,7%
10 Pisa	8.367	-28,2%	1.635	-21,4%	10.002	-27,2%	1.457	7,1%	11.459	-24,1%
11 Catania	5.623	5,6%	41	215,4%	5.664	6,1%	3.144	-9,5%	8.808	-0,1%
12 Treviso	8.644	-50,8%	-	-	8.644	-50,8%	2	-91,7%	8.646	-50,9%
13 Verona	534	21,6%	6.975	-16,1%	7.509	-14,3%	5	-98,8%	7.514	-18,0%
14 Ancona	5.490	6,7%	26	0,0%	5.516	6,7%	925	-3,5%	6.441	5,1%
15 Napoli	1.388	-26,4%	2.182	-26,9%	3.570	-26,7%	2.231	-25,5%	5.801	-26,2%
16 Genova	379	-16,5%	3.868	-6,9%	4.247	-7,9%	1.064	6,5%	5.311	-5,3%
17 Cagliari	2.536	-7,2%	-	-	2.536	-7,2%	2.355	3,9%	4.891	-2,2%
18 Palermo	2.118	-13,9%	-	-	2.118	-13,9%	2.202	14,4%	4.320	-1,5%
19 Bari	1.357	-8,5%	-	-	1.357	-8,5%	2.544	-0,5%	3.901	-3,4%
20 Pescara	2.170	9,4%	-	-	2.170	9,4%	1.169	-10,6%	3.339	1,5%
21 Lamezia Terme	132	-35,6%	-	-	132	-35,6%	1.846	-1,6%	1.978	-4,9%
22 Firenze	85	26,9%	1.840	38,2%	1.925	37,7%	-	-	1.925	37,7%
23 Rimini	1.884	18,0%	-	-	1.884	18,0%	-	-	1.884	18,0%
24 Alghero	625	392,1%	-	-	625	392,1%	682	5,2%	1.307	68,6%
25 TS-Ronchi Leg.	187	-42,3%	927	10,8%	1.114	-4,0%	1	-98,1%	1.115	-8,2%
26 Olbia	802	-46,4%	-	-	802	-46,4%	-	-	802	-46,7%
27 Reggio Calabria	180	-46,3%	-	-	180	-46,3%	-	-	180	-46,3%
28 Brindisi	125	-32,8%	-	-	125	-32,8%	6	-91,4%	131	-48,8%
29 Trapani	13	0,0%	-	-	13	0,0%	14	-	27	-
30 Forlì	4	-89,2%	-	-	4	-89,2%	-	-	4	-89,2%
Totali	797.916	-9,8%	34.580	-17,6%	832.496	-10,2%	87.441	-8,1%	919.937	-10,0%

Fonte: Assaeroporti

MOVIMENTAZIONE MERCI NEGLI AEROPORTI ITALIANI														
anno 2008										anno 2007				
Aeroporto	Merce via aerea		Merce avio camionata		Totale merce		Posta		Totale		Aeroporto	Merce via aerea		Totale
	tonnellate	08/07	tonnellate	08/07	tonnellate	08/07	tonnellate	08/07	tonnellate	08/07		tonnellate	08/07	
1 MI-Malpensa	403.585	-14,3%	-	-	403.585	-14,3%	12.367	-20,3%	415.952	-14,5%	MI-Malpensa	471.147	-	471.147
2 RM-Fiumicino	137.425	5,2%	-	-	137.425	5,2%	15.781	-34,8%	153.206	-1,0%	RM-Fiumicino	130.612	-	130.612
3 BG-Orto al Serio	122.266	-8,7%	132	-74,0%	122.398	-9,0%	-	-	122.398	-9,0%	BG-Orto al Serio	133.941	508	134.449
4 Brescia	9.571	-61,0%	55	-68,4%	9.626	-61,0%	30.341	35,1%	39.967	-15,2%	Brescia	24.620	174	24.894
5 Venezia	20.817	94,3%	8.024	-26,8%	28.841	33,0%	1.843	-19,3%	30.684	28,0%	Venezia	10.713	10.966	21.679
6 Bologna	24.680	46,2%	-	-	24.680	46,2%	1.816	-0,1%	26.496	41,7%	Bologna	16.882	-	16.882
7 MI-Linate	16.043	-8,2%	-	-	16.043	-8,2%	3.965	-34,2%	20.008	-14,8%	MI-Linate	17.473	-	17.473
8 RM-Ciampino	19.637	-14,6%	-	-	19.637	-14,6%	7	-	19.644	-14,6%	RM-Ciampino	23.006	-	23.006
9 Torino	1.249	3,0%	8.875	-16,2%	10.124	-14,2%	1.674	-10,3%	11.798	-13,7%	Torino	1.213	10.587	11.800
10 Pisa	8.367	-28,2%	1.635	-21,4%	10.002	-27,2%	1.457	7,1%	11.459	-24,1%	Pisa	11.660	2.079	13.739
11 Catania	5.623	5,6%	41	215,4%	5.664	6,1%	3.144	-9,5%	8.808	-0,1%	Catania	5.327	13	5.340
12 Treviso	8.644	-50,8%	-	-	8.644	-50,8%	2	-91,7%	8.646	-50,9%	Treviso	17.568	-	17.568
13 Verona	534	21,6%	6.975	-16,1%	7.509	-14,3%	5	-98,8%	7.514	-18,0%	Verona	439	8.318	8.757
14 Ancona	5.490	6,7%	26	0,0%	5.516	6,7%	925	-3,5%	6.441	5,1%	Ancona	5.143	26	5.169
15 Napoli	1.388	-26,4%	2.182	-26,9%	3.570	-26,7%	2.231	-25,5%	5.801	-26,2%	Napoli	1.887	2.984	4.871
16 Genova	379	-16,5%	3.868	-6,9%	4.247	-7,9%	1.064	6,5%	5.311	-5,3%	Genova	454	4.155	4.609
17 Cagliari	2.536	-7,2%	-	-	2.536	-7,2%	2.355	3,9%	4.891	-2,2%	Cagliari	2.734	-	2.734
18 Palermo	2.118	-13,9%	-	-	2.118	-13,9%	2.202	14,4%	4.320	-1,5%	Palermo	2.459	-	2.459
19 Bari	1.357	-8,5%	-	-	1.357	-8,5%	2.544	-0,5%	3.901	-3,4%	Bari	1.483	-	1.483
20 Pescara	2.170	9,4%	-	-	2.170	9,4%	1.169	-10,6%	3.339	1,6%	Pescara	1.984	-	1.984
21 Lamezia Terme	132	-35,6%	-	-	132	-35,6%	1.846	-1,6%	1.978	-4,9%	Lamezia Terme	205	-	205
22 Firenze	85	26,9%	1.840	38,2%	1.925	37,7%	-	-	1.925	37,7%	Firenze	67	1.331	1.398
23 Rimini	1.884	18,0%	-	-	1.884	18,0%	-	-	1.884	18,0%	Rimini	1.566	-	1.566
24 Alghero	625	392,1%	-	-	625	392,1%	682	5,2%	1.307	68,6%	Alghero	127	-	127
25 TS-Ronchi Leg.	187	-42,3%	927	10,8%	1.114	-4,0%	1	-98,1%	1.115	-8,2%	TS-Ronchi Leg.	324	837	1.161
26 Olbia	802	-46,4%	-	-	802	-46,4%	-	-	802	-46,7%	Olbia	1.497	-	1.497
27 Reggio Calabria	180	-46,3%	-	-	180	-46,3%	-	-	180	-46,3%	Reggio Calabria	335	-	335
28 Brindisi	125	-32,8%	-	-	125	-32,8%	6	-91,4%	131	-48,8%	Brindisi	186	-	186
29 Trapani	13	0,0%	-	-	13	0,0%	14	-	27	-	Trapani	13	-	13
30 Forlì	4	-89,2%	-	-	4	-89,2%	-	-	4	-89,2%	Forlì	37	-	37
Totali	797.916	-9,8%	34.580	-17,6%	832.496	-10,2%	87.441	-8,1%	919.937	-10,0%	Totali	885.032	41.978	927.010

Fonte: Assaeroporti



MOVIMENTAZIONE MERCI NEGLI AEROPORTI ITALIANI - ANNI 2009/2010															
Aeroporto	Anno 2009					Anno 2010									
	Merce via aerea	Merce avio camionata	Totale merce	Posta	Totale	Merce via aerea		Merce avio camionata		Totale merce		Posta		Totale	
	tonnellate					tonn.	10/09	tonn.	10/09	tonn.	10/09	tonn.	10/09	tonn.	10/09
Milano Malpensa	333.721		333.721	10.328	344.047	422.429	26,6			422.429	26,6	10.245	-0,8	432.674	25,8
Roma Fiumicino	126.983		126.983	12.005	138.988	153.679	21,0			153.679	21,0	10.866	-9,5	164.545	18,4
Bergamo	99.573	781	100.354		100.354	106.056	6,5	865	10,8	106.921	6,5			106.921	6,5
Bologna	24.629		24.629	2.698	27.329	26.177	6,3	9.655		35.832	45,5	1.967	-27,1	37.799	38,3
Venezia	25.155	6.112	31.268	1.264	32.533	29.294	16,5	8.184	33,9	37.478	19,9	131	-89,6	37.609	15,6
Brescia	4.862	33	4.895	31.175	36.070	4.254	-12,5	12	-63,6	4.266	-12,8	30.054	-3,6	34.320	-4,9
Milano Linate	13.655		13.655	3.372	17.027	15.519	13,7			15.519	13,7	3.543	5,1	19.062	12,0
Roma Ciampino	16.983		16.983		16.983	18.002	6,0			18.002	6,0			18.002	6,0
Catania	6.353	8	6.361	2.168	8.529	8.235	29,6	1	-87,5	8.236	29,5	974	-55,1	9.210	8,0
Torino	1.253	5.299	6.553	388	6.942	1.212	-3,3	7.141	34,8	8.353	27,5		-100,0	8.353	20,3
Pisa	4.852	1.052	5.900	105	6.005	6.018	24,0	818	-22,2	6.836	15,9	121	15,2	6.957	15,9
Ancona	4.640	11	4.651	965	5.616	5.349	15,3		-100,0	5.349	15,0	925	-4,1	6.274	11,7
Napoli	1.068	2.192	3.259	2.394	5.655	925	-13,4	1.947	-11,2	2.872	-11,9	2.454	2,5	5.326	-5,8
Verona	400	5.783	6.183	152	6.335	531	32,8	4.099	-29,1	4.630	-25,1	4	-97,4	4.634	-26,9
Genova	359	3.136	3.496	1.171	4.668	578	61,0	3.013	-3,9	3.591	2,7	325	-72,2	3.916	-16,1
Cagliari	1.957		1.957	2.016	3.973	1.810	-7,5			1.810	-7,5	1.802	-10,6	3.612	-9,1
Treviso	2.763		2.763		2.763	2.932	6,1			2.932	6,1			2.932	6,1
Palermo	1.245		1.245	2.063	3.308	1.002	-19,5			1.002	-19,5	1.850	-10,3	2.852	-13,8
Bari	268		268	1.786	2.054	247	-7,8			247	-7,8	2.155	20,7	2.402	16,9
Pescara	1.235		1.235	1.196	2.431	846	-31,5			846	-31,5	1.270	6,2	2.116	-13,0
Lamezia Terme	121		121	1.867	1.988	117	-3,3			117	-3,3	1.823	-2,4	1.940	-2,4
Alghero	1.136		1.136	366	1.702	1.445	27,2			1.445	27,2	1	-99,7	1.446	-15,0
Trieste - Ronchi dei L.	204	681	885		885	126	-38,2	533	-21,7	659	-25,5			659	-25,5
Firenze	239	695	936		936	183	-23,4	391	-43,7	574	-38,7			574	-38,7
Rimini	629		629		629	400	-36,4			400	-36,4			400	-36,4
Olbia	220		220		220	221	0,5			221	0,5			221	0,5
Reggio Calabria	124		124		124	191	54,0			191	54,0			191	54,0
Brindisi	128		128	231	359	154	20,3			154	20,3		-100,0	154	-57,1
Trapani	13		13	3	16	10	-23,1			10	-23,1		-100,0	10	-37,5
Forlì	1		1		1		-100,0			0	-100,0			0	-100,0
Totali	674.769	25.783	700.552	77.713	778.470	807.942	19,7	36.659	42,2	844.601	20,6	70.510	-9,3	915.111	17,6

Fonte: Assaeroporti

Fig. 8: Movimentazione merci negli aeroporti Italiani anni 2004-2010 (fonte Assoaeroporti)



2 L'AEROPORTO DELLE MARCHE "RAFFAELLO SANZIO" – stato attuale.



Fig. 9

L'aeroporto delle Marche "Raffaello Sanzio" è situato a Falconara Marittima a circa 18 chilometri da Ancona, capoluogo della Regione Marche. Esso è facilmente raggiungibile in quanto è inserito in un nodo di interesse strategico dell'intero sistema di accessibilità regionale, costituito da:

- l'autostrada A14 che transita ad ovest dell'aeroporto (il casello autostradale è situato a circa 1500m dalla struttura aeroportuale);
- la SS.16 Adriatica, che collega la parte settentrionale dell'Adriatico con quella centro-meridionale, ne lambisce il confine;
- la SS.76, che collega il capoluogo marchigiano con l'asse Perugia-Roma, connette direttamente il terminal;
- gli assi ferroviari Bologna – Pescara e Roma - Ancona che servono l'aeroporto attraverso la stazione ferroviaria posta a 200 metri dall'aerostazione;
- il Porto dorico, che è collegato all'aeroporto attraverso l'asse attrezzato e la SS.76.

Essendo inoltre situato a circa metà della costa adriatica, collocato tra il porto di Ancona e l'interporto di Jesi, è candidato a costituire con queste strutture la Piattaforma intermodale centro-adriatica.

2.1 Società di Gestione

La società di gestione dell'aeroporto "Raffaello Sanzio" è stata costituita nel 1968 con il nome di "Aerdorica Sogesam S.r.l.", poi trasformatasi in "Aerdorica S.p.A." nel 1988.

L'Aerdorica SpA ha come oggetto sociale: lo sviluppo, la progettazione, la realizzazione l'adeguamento, la gestione, la manutenzione, l'uso di impianti e di infrastrutture per l'esercizio

dell'attività aeroportuale, nonché l'espletamento, a carattere non prevalente, di attività connesse e collegate.

L'Aerdorica gestisce l'Aeroporto delle Marche in regime di "anticipata occupazione del sedime aeroportuale ex art. 17 Legge 135/97", ottenuta a far data dal 19/05/1998, in attesa dell'affidamento della gestione totale ai sensi dell'art.10, c.13 L. 537/93 da parte dell'ENAC.

In data 5 maggio 2005 l'Aerdorica S.p.A ha conseguito il "Certificato di Aeroporto" rilasciato dall'ENAC e nel corso del 2008 ha ottenuto, da parte dell'ENAC, il rilascio della concessione trentacinquennale.¹

Nel novembre 2009 è stata sottoscritta, dal Presidente dell'Aerdorica e dal Direttore dell'ENAC, la convenzione per l'affidamento della concessione per la progettazione, sviluppo e realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali nell'Aeroporto di Ancona.

L'iter per il rilascio della concessione si perfezionerà definitivamente con la sottoscrizione dei Decreti da parte del Ministero dei Trasporti e del Ministero dell'Economia.

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 con una base allargata, 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 la quota minoritaria.

¹

La conversione del D.L. n. 203/2005 ha determinato con piena efficienza dall'esercizio 2006, la contrazione di alcune fattispecie di fatturazione delle società di gestione aeroportuale italiane, quali la soppressione della maggiorazione del 50% dei diritti aeroportuali applicata nei casi di approdo e partenza nelle ore notturne, la riduzione della misura dei diritti aeroportuali attualmente in vigore fino alla data di introduzione del sistema di determinazione degli stessi, nonché la soppressione delle royalties sulla fornitura carburante e catering, e di qualsivoglia sovrapprezzo per tale servizio non effettivamente concesso ai costi sostenuti per l'offerta del medesimo servizio, da parte dei gestori aeroportuali e dai fornitori dei servizi; la misura della penalizzazione è stata ridotta per le società che hanno iniziato il procedimento di certificazione della contabilità analitica, procedimento che l'Aerdorica ha iniziato e concluso con la certificazione del rendiconto 2005 e 2006. A parziale riduzione degli effetti negativi la legge ha provveduto a ridurre del 75% il canone di concessione da corrispondere ad ENAC.

Le istituzioni comunitarie, prima con la decisione della Commissione Europea sul caso Charleroi e da ultimo con l'emanazione di una comunicazione della medesima Commissione sul tema "Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali", hanno assunto una posizione rispetto alla possibilità di erogazione di contributi ed alla prassi di incentivare l'utilizzo degli scali da parte delle compagnie aeree. Mentre si intende favorire lo sviluppo delle strutture aeroportuali, vengono individuati precisi limiti, sia temporali che quantitativi, nell'ambito dei quali gli incentivi possono essere riconosciuti (principio della trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione).

Azionisti	Numero di azioni	%
Regione Marche	3.526.177,00	35,6192%
Provincia di Ancona	594.317,00	6,0034%
Comune di Ancona	125.441,00	1,2671%
Provincia di Pesaro/Urbino	11.174,00	0,1129%
Camera di Commercio	446.930,00	4,5146%
Provincia di Ascoli Piceno	94.840,00	0,9580%
Provincia Macerata	100.194,00	1,0121%
Comune di Senigallia	8.404,00	0,0849%
Comune di Jesi	236,00	0,0024%
Comune di Falconara M.ma	60.184,00	0,6079%
Comune di Chiaravalle	3.466,00	0,0350
Totale soci pubblici	4.971.363,00	50,2175%
Fiduciaria Marche	4.725.483,00	47,7338%
Consorzio Viaggi e Vacanze	26,00	0,0003%
Aeroclub Ancona	1.858,00	0,0188%
Fra.pi S.p.A.	200.933,00	2,0297%
Totale soci privati	4.928.300,00	49,7825%
Totale Capitale Sociale	9.899.663,00	100,00 %

Azionisti	Numero di azioni	%
Regione Marche	4.967.393	50,1774%
Provincia di Ancona	594.317	6,0034%
Comune di Ancona	125.441	1,2671%
Provincia di Pesaro/Urbino	11.174	0,1129%
Camera di Commercio	446.930	4,5146%
Provincia di Ascoli Piceno	94.840	0,9580%
Provincia Macerata	100.194	1,0121%
Comune di Senigallia	8.404	0,0849%
Comune di Jesi	236	0,0024%
Comune di Falconara M.ma	60.184	0,6079%
Comune di Chiaravalle	3.466	0,0350
Totale soci pubblici	6.412.579	64,7757 %
Fiduciaria Marche	3.284.267	33,1755%
Consorzio Viaggi e Vacanze	26	0,0003%
Aeroclub Ancona	1.858	0,0188%
Fra.pi S.p.A.	200.933	2,0297%
Totale soci privati	3.487.084	35,22427 %
Totale Capitale Sociale	9.899.663	100,00 %

Fig. 10: Composizione "societaria" alla data del 31 dicembre 2010

La Regione Marche, per accelerare lo sviluppo dell'aeroporto e facilitare l'ingresso di nuovi soci privati nella compagine, con l'approvazione della recente Legge n. 6 del 17/03/2009, promuove l'ingresso di nuovi soci nella Società Aerdorica S.p.A., anche con la partecipazione di soggetti diversi da quelli indicati nella precedente Legge n.6/1984 e con l'eventuale riduzione del capitale pubblico, che non può comunque risultare inferiore al 20 per cento.

La procedura di "privatizzazione" è stata avviata ed il nuovo socio verrà selezionato sulla base di una gara ad evidenza pubblica, così come previsto dalla normativa comunitaria.

2.1.1 Consiglio di Amministrazione

La società è gestita da un Consiglio di Amministrazione, nominato dall'Assemblea dei Soci ed è composto da 3 membri che durano in carica per tre esercizi sociali.

Il Consiglio di Amministrazione, in accordo alla normativa vigente, ha completi poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione della società e può deliberare per tutti gli atti necessari allo svolgimento dell'attività aziendale eccetto per quelle materie che la legge riserva all'assemblea dei soci.

Il Consiglio di Amministrazione viene convocato periodicamente dal Presidente del Consiglio stesso.

2.1.2 Collegio Sindacale

In accordo alla legislazione vigente l'assemblea dei soci della Società ha eletto anche il Collegio Sindacale composto di tre membri effettivi e due membri supplenti.

Il Collegio sindacale vigila sull'osservanza delle legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento.

2.1.3 Organico

L'organico del Gruppo Aerdorica è composto di 94,3 FTE (valore medio 2008), nel 2007 contava 102,3 risorse, mentre al 31/12/2006 erano 105,7.

L'occupazione totale indotta (cooperative, appalti, subconcessioni ed indotto aeronautico e commerciale) è di circa 440 unità. Enti di Stato, Forze dell'ordine e Enav (controllori di volo) rappresentano invece circa 160 persone, per un totale complessivo di addetti aeroportuali che nell'anno è di circa 600 unità.

2.1.4 Attività

Le principali attività svolte dalla società Aerdorica sono quelle relative alla progettazione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture dell'aeroporto di Ancona necessarie per la gestione dell'aeroporto e delle attività commerciali, inclusa l'assistenza a terra alle compagnie aeree.

In particolare l'Aerdorica è responsabile delle seguenti attività:

- Manutenzione, pianificazione e gestione delle infrastrutture utilizzate dai passeggeri e dagli operatori nel sedime aeroportuale e delle infrastrutture relative al traffico aereo (runway, vie di rullaggio, aree di sosta aeromobili);
- Fornitura di servizi di assistenza a terra ai passeggeri, alle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto;
- Fornitura di carburante alle compagnie aeree;

- Gestione e sviluppo dei servizi commerciali forniti da terzi come: ristorazione self service, bar, edicola, negozi, sportelli bancari, agenzie di autonoleggio, duty free shop.

Le fonti di reddito di Aerdorica spa, suddivise per tipologia di attività sono:

- *Attività Avio*: Servizi di assistenza a terra, Diritti aeroportuali, Diritti del servizio di sicurezza, Servizi di rifornimento carburante
- *Attività non Avio*: Sub – concessioni, Noleggi auto, Servizi di biglietteria, Pubblicità.

2.2 Traffico Passeggeri e Merci

A partire dal 1992, dopo la contrazione di volato registrata a causa degli eventi bellici nel Golfo Persico, lo scalo marchigiano ha registrato una significativa performance in termini di crescita del trasportato passeggeri, con valori percentuali incrementali superiori alla media di crescita del comparto nazionale.

Tali risultati sono stati raggiunti, più in particolare, grazie all'avvio di nuovi servizi di feederaggio, con frequenza pluri-giornaliera, verso un primario hub internazionale (Air Dolomiti-Lufthansa da e per Monaco di Baviera); all'avvio dei servizi low-cost sullo scalo marchigiano da parte di Ryanair (da e per Londra Stansted); all'inaugurazione di nuovi servizi verso l'Est Europa (Bucarest in primis). A tali driver di sviluppo si è affiancato un più marginale consolidamento cumulato dei volumi di trasportato sulle principali rotte domestiche servite dal vettore nazionale, a fronte, peraltro, di adattamenti dei livelli di capacità da parte di quest'ultimo (inserimento in flotta dell'ATR72 e, più recentemente, del Do328 al posto degli MD80 su servizi da e per MXP e FCO) e della modifica dello scalo operato sull'area milanese (da LIN a MXP secondo i dettami del decreto Bersani Bis).

Più nel dettaglio per fornire uno spaccato degli andamenti registrati negli anni precedenti e le relative motivazioni si evince che:

- l'esercizio 2002 è stato caratterizzato da una dinamica lievemente positiva, grazie alla permanenza per tutta la stagione estiva del secondo volo su Londra, all'avvio del nuovo collegamento bisettimanale su Barcellona ed al lancio, negli ultimi due mesi dell'anno, del collegamento giornaliero su Parigi, questi ultimi brokerati dalla controllata Evolavia.
- il 2003, invece, ha beneficiato dell'avvio di una catena d'operazioni a domanda con vocazione outgoing verso le aree di Sharm El-Sheik, Palma de Maiorca, Ibiza e Timisoara, affiancati da un ulteriore consolidamento nel periodo estivo sui servizi per Barcellona.
- il 2004, marginalmente incrementale rispetto al precedente esercizio, ha visto una crescita del volato charter, con il consolidamento dei servizi in oggetto lanciati nel corso del 2003, che ha permesso di compensare la contrazione di traffico registrata nei servizi di linea e nell'aviazione generale.

- il 2005 ha registrato una dinamica negativa nelle performance di trasportato, che sconta nello specifico la riduzione delle rotazioni sugli scali di Parigi e Palermo (intermediati da Evolavia) e su Olbia.

L'evidenza del 2006 segnala una sostanziale tenuta del volume di passeggeri rispetto ai valori dell'esercizio precedente, che tuttavia non rileva ancora compiutamente l'avvio del nuovo servizio per Liverpool operato da Ryanair, ma che certamente sconta la significativa riduzione di capacità operata sulle rotte intermedie da Evolavia (Parigi, Barcellona e Palermo), con impatto indotto sul consolidato di movimenti di aeromobili. Di rilievo, invece, appare la performance delle attività cargo, che gode della accresciuta presenza sullo scalo di DHL.

Si sottolinea come alla fine del 2001 si contavano circa 451 mila passeggeri che hanno raggiunto il numero di 464 mila nel corso dell'anno 2002, per arrivare a 500 mila nel 2007. Per le merci (inclusa la posta) si registrano invece nell'anno 2006 incrementi di circa il 6,6% rispetto all'anno precedente, incremento riconfermato anche nell'anno 2007.

Circa le rotte, Londra è la prima destinazione per passeggeri movimentati con voli di linea (107.551 pax nel 2006) seguita da Roma, Milano e Monaco: tra i voli charter invece il primo è quello per Sharm El Sheik con 14.567 pax, seguito da Palma/Ibiza e Mosca.

	Passeggeri	Var	Movimenti	Var	Merci	Var
		%		%		%
2002	463.837	2,8	19.977	2,7	5.903	13,0
2003	522.373	12,6	19.320	(3,3)	5.468	(7,4)
2004	528.425	1,2	19.234	(0,4)	5.880	7,5
2005	485.929	(8,0)	18.861	(1,9)	4.973	(15,4)
2006	481.588	(0,8)	16.132	(20,3)	5.303	6,6
2007	500.126	3,85	16.060	(0,45)	6.129	15,6
2008	416.331	(16,7)	14.370	(10,4)	6.442	5,6
2009	432.806	4,0	12.688	(11,7)	5.616	(12,8)
2010	520.410	20,2	15.241	20,1	6.274	11,72

Fig. 11: Passeggeri e merci trasportati negli ultimi anni

L'aeroporto regionale "R.Sanzio" ha registrato nel 2007 un **movimento complessivo di passeggeri** di 500.126, con un incremento del 3,85% sul 2006.

~~I voli cargo hanno mostrato, con un totale di 6.130 tonnellate di merce e posta trasportati nel 2007, un incremento del 15,59%, rispetto al 2006. Tale incremento è dovuto all'aumento dei volumi trasportati dagli operatori DHL e Federal Express.~~

~~I movimenti ed il tonnellaggio assistito degli aeromobili sono diminuiti, nel 2007, rispettivamente dello 0,45% e dello 0,78%.~~

Nel 2008 il numero totale di passeggeri (i.e. aviazione commerciale e generale) registrato dall'aeroporto di Ancona è di circa 416.331, con una diminuzione di oltre 84.000 passeggeri rispetto al 2007 (i.e. -16,7%), a causa della cancellazione del volo su Malpensa. Il numero di tonnellate trasportate nel 2008 è di 6.442 (+5,6% sul 2007).

Il traffico passeggeri sviluppato nell'aeroporto di Ancona dall'aviazione commerciale (i.e. vettori di linea, charter e aerotaxi) ha registrato nel corso del periodo 2003-2008, un CARG pari al -4,4% circa. Nello stesso periodo, il CARG registrato dal numero di tonnellate risulta positivo e pari al +3,3%.

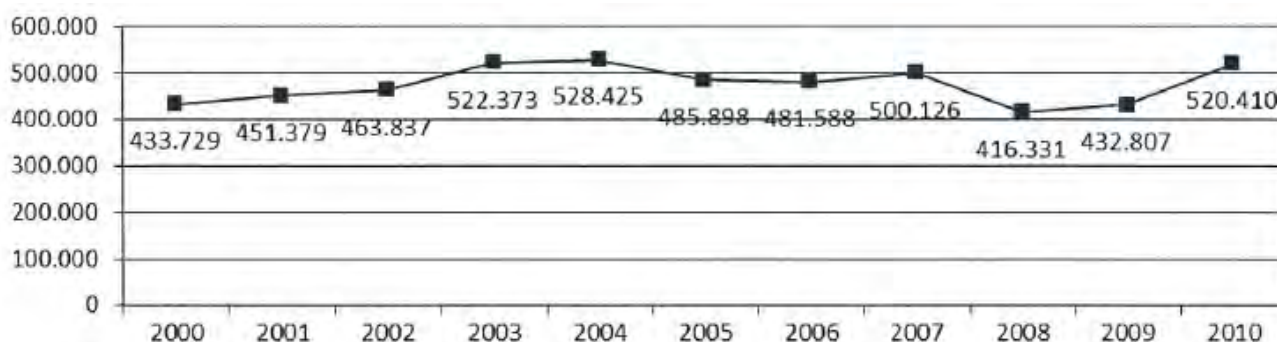


Fig. 12: Evoluzione del traffico passeggeri AOI dal 2000 al 2010

Nell'anno 2008, i collegamenti garantiti, quasi giornalmente, dall'aeroporto "Raffaello Sanzio" sono stati, da e per, i seguenti scali nazionali ed internazionali: Roma-Fiumicino; Milano-Malpensa; Monaco; Mosca; Tirana; Sharm-El-Sheik; Timisoara e Londra-Stansted.

La distribuzione dei voli è caratterizzata da una forte prevalenza di voli di linea, circa l'83% del totale, i voli charter coprono il 14%, mentre il restante 3% riguarda l'aviazione generale.

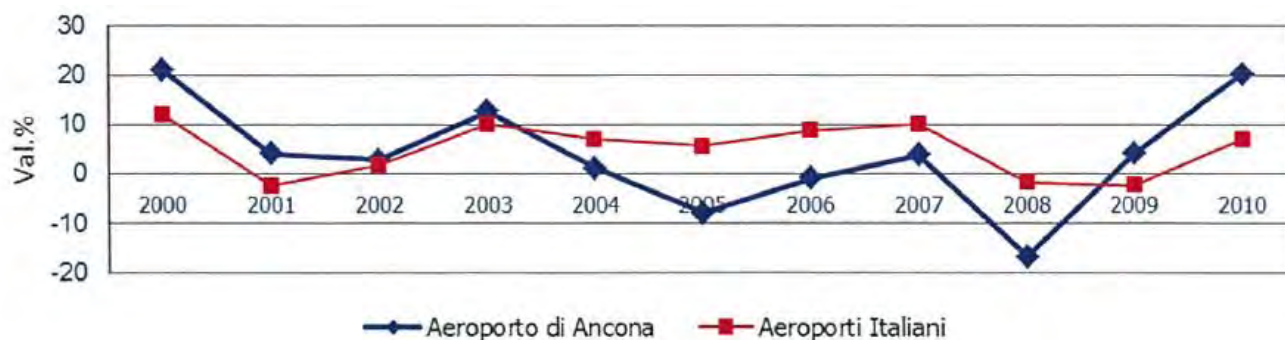


Fig. 13: Traffico passeggeri 2000-2010 – Confronto con gli altri aeroporti italiani

L'Aeroporto delle Marche nell'anno 2010 ha raggiunto i 520.410 passeggeri, con una crescita del traffico pari al 20,2% rispetto all'anno precedente. Si tratta di un risultato significativo per lo scalo marchigiano che chiude il 2010 con un valore decisamente superiore alla crescita media conseguita dagli altri aeroporti italiani pari al 7%.

Nel 2010 quindi lo scalo marchigiano è riuscito a recuperare totalmente, in termini di passeggeri, la mancanza del volo di Milano, grazie all'introduzione di nuove rotte sia nazionali che internazionali. Sono state difatti sviluppate nuove rotte Ryanair su Trapani e Madrid, consolidate le rotte per Duesseldorf Weeze e Bruxelles e potenziato il volo su Londra.

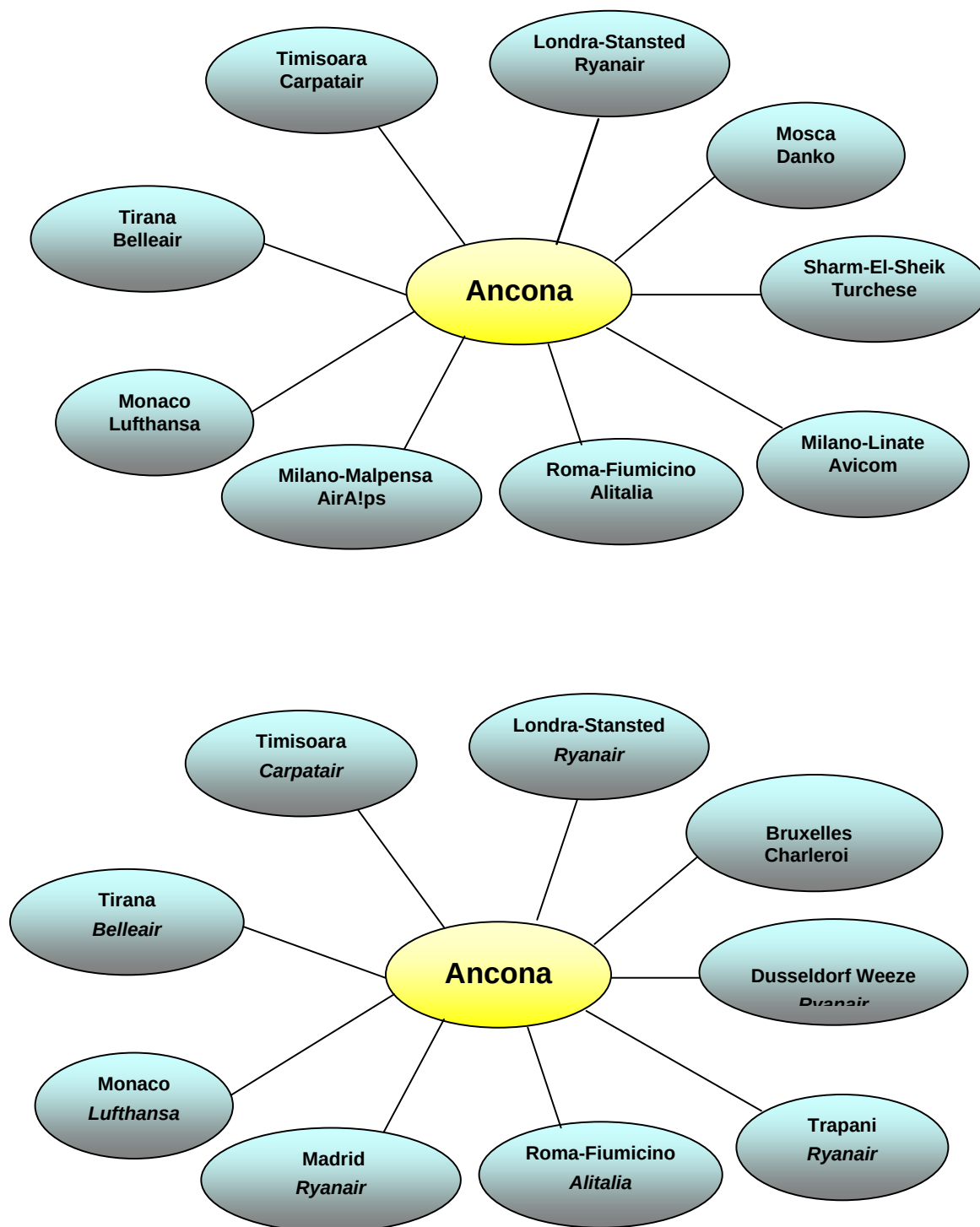


Fig. 14: Collegamenti da/per l'Aeroporto delle Marche (settembre ~~2011~~ ~~2008~~)

Per quanto riguarda il traffico merci, nel 2007 i **voli cargo** hanno mostrato, con un totale di 6.130 tonnellate di merce e posta trasportati, un incremento del 15,59%, rispetto al 2006. Tale incremento è dovuto all'aumento dei volumi trasportati dagli operatori DHL e Federal Express.

Con la crisi economica, a partire dal 2008, vi è stata una notevole riduzione delle tonnellate di merce trasportata e nel 2009 si è registrata una diminuzione pari al 12,8% rispetto all'anno precedente

La timida ripresa economica nel territorio regionale ha determinato nel 2010, rispetto al 2009, un incremento del 15% del traffico della merce trasportata, mentre il settore della posta ha registrato un calo del 3,4%.

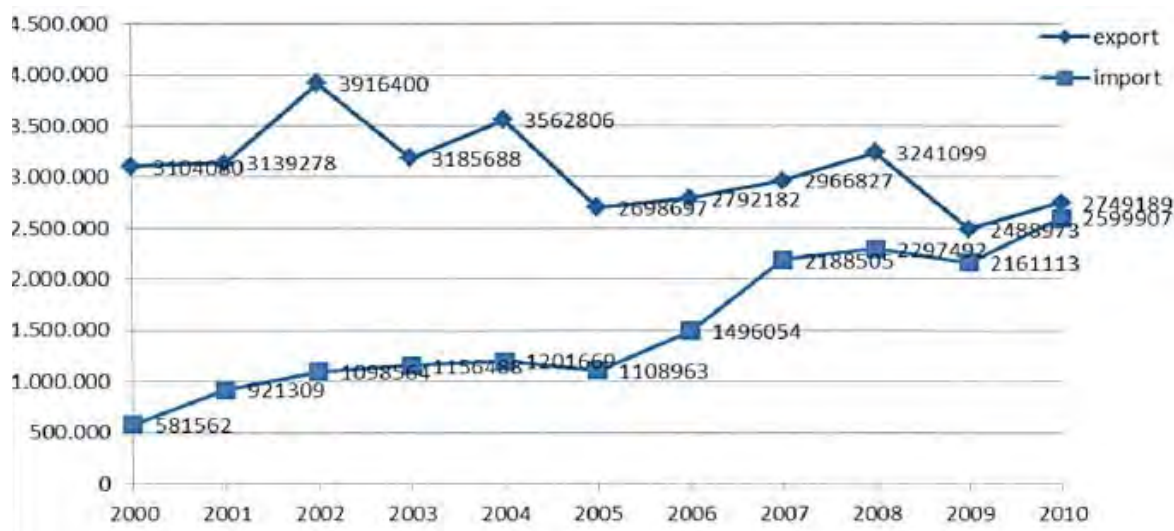


Fig. 15: Valori export-import di merce trasportata dal 2000 al 2010

Come si evince dalla Fig. 15, la componente delle esportazioni sul totale della merce trasportata, dal 2000 al 2010, risulta costantemente maggiore dell'import.

L'incremento dei volumi della merce trasportata è stato determinato, oltre che dalla ripresa economica, anche dall'attivazione delle operazioni della società UPS Italia, la quale ha posizionato, a partire dall'ottobre 2010, un B767-200 che dal lunedì al venerdì collega lo scalo dorico con l'HUB di Colonia.

Tra le altre attività svolte da Aerdorica vi è la **fornitura di carburante alle compagnie aeree**, in particolare nell'anno 2007 sono stati venduti circa 11,8 milioni di litri di carburante, sostanzialmente in linea rispetto all'anno precedente. Il margine lordo è passato da 713 mila € del 2006 a 914 mila € al 2007, con un miglioramento.

I quantitativi venduti, pur essendo sostanzialmente in linea rispetto al 2006, sono ben lontani dai valori registrati negli anni 2000, pari a circa 28,4 milioni di litri e 2001, pari a 17,2 milioni di litri, quando era in essere la fornitura alla RAF, che si occupava del rifornimento in volo agli aerei in pattugliamento nel Kosovo.

2.2.1 Catchment Area dell'Aeroporto di Ancona

La catchment area primaria rappresenta il bacino d'utenza potenziale della struttura aeroportuale, costituito dai flussi di passeggeri (e merce) residenti e/o originante a partire dalla sua base territoriale locale.

Applicando il metodo di calcolo della catchment secondo la formula "1 hr. Drive time" e considerando come fonte secondaria i dati ISTAT 2005, riferiti alla densità abitativa delle province incluse nel raggio

d'azione dello scalo, si giunge ad una prima stima della densità potenziale della catchment area primaria dell'aeroporto (valore di catchment area semplice) di Ancona pari a 1,805 milioni di abitanti, come illustrato dalla **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** sottostante².

Origine	Provincia	Distanza Km	Aeroporto	Provincia	Popolazione
ANCONA	Pesaro	80 Km	ANCONA	ANCONA	470.716
	Macerata	70 Km		Pesaro	376.321
	Ascoli Piceno	125 Km		Macerata	319.650
	Rimini	100 Km		Ascoli Piceno	386.376
				Rimini	298.294
			TOTALE		1.851.357

Fig. 16: Valori della catchment area

In questo senso, non considerando da un lato l'overlapping con gli altri scali e, dunque, la sottrazione di domanda da parte di questi, ma anche i flussi addizionali di pax. che saranno indotti dall'incoming, e dunque moltiplicando il solo dato della popolazione per la propensione al trasporto aereo individuale, pari a 1,4 (dato afferente all'intero contesto nazionale), si giunge a stimare una domanda potenziale di catchment area primaria composta (catchment area semplice* frequenza di volo) pari a 2,527 milioni di pax annui³.

Ipotizzando prudenzialmente una penetrazione di mercato pari all'80% (la penetrazione a livello di catchment area semplice presso lo scalo di Bologna è prossima al 95 per cento), si può notare chiaramente che in entrambi i casi (penetrazione 1: catchment area composta * coefficiente di penetrazione obiettivo e penetrazione 2: catchment area semplice * coefficiente di penetrazione obiettivo) i valori di traffico potenziale in termini di passeggeri trasportabili si collocano in un intorno superiore al milione di passeggeri annui (Fig. 17: Catchment area di Ancona).

² Per motivi di semplicità di calcolo, viene fatta coincidere l'ubicazione dell'aeroporto di Ancona con quella del capoluogo dorico, anche se nei fatti lo scalo è situato nel Comune di Falconara. Sempre per semplicità metodologica, si considera l'intera provincia coinvolta nel 1hr. drive time come parte della catchment area primaria di scalo.

³ Tale assunzione, naturalmente, sconta una semplificazione di fondo legata allo stesso dato utilizzato come coefficiente moltiplicativo, dato che media la propensione al volo dell'utenza business (tendenzialmente superiore a vicina, secondo dati di mercato ad un coefficiente di 3) con quella leisure/turistica /VFR, più correttamente individuabile nell'intorno di un valore medio di 1,1. Peraltro, un'ipotizzabile progressione dell'offerta low-cost comporta tendenzialmente un incremento di entrambi i valori di tipologia di traffico sopra descritti: l'utenza business tipicamente migrerà sul breve raggio sui voli a basso costo (con potenziale effetto addizionale di volo), mentre si produce un effetto stimolatore sulla categoria turistica, prima frenata nei confronti del mezzo aereo dalla barriera tariffaria legata all'alto prezzo di trasferimento del biglietto.

<i>2005</i>	<i>Ancona</i>	<i>Bologna</i>
Passeggeri	485.929	
Bacino di utenza potenziale (catchment area composta)	2.527.000	
Bacino di utenza potenziale (escluso propensione al volo, catchment area semplice)	1.805.000	
Indice di penetrazione target	0,80	0,95
Passeggeri obiettivo: Bacino utenza * penet. 0,80	2.021.000	
Passeggeri obiettivo Smoothed: bacino utenza * penet. 0,80	1.444.000	

Fig. 17: Catchment area di Ancona

2.2.2 Analisi della catchment area primaria (principali evidenze)

- Le catchment area primarie dei quattro scali in analisi (Rimini, Forlì, Pescara, Ancona) si estendono, a prima vista, quasi interamente all'interno dei rispettivi confini regionali (aeroporti quali infrastruttura di riferimento del sistema-Regione di appartenenza).
- Le catchment area più sovrapposte, e dunque la maggiore intensità del confronto competitivo, si registra per i casi degli scali di Rimini e Forlì, distanti tra loro soltanto 50 km. In realtà, tale situazione di overlapping è oggi risolta, per i voli di linea, per lo più a favore di Forlì, data la modesta offerta di volo schedulata a partire da Rimini, tanto più evidente nei momenti di basso picco di stagionalità.



Fig. 18: Analisi della catchment area primaria (densità)

- Nello stesso modo, la significatività della densità di Forlì è relativa, dato che l'inclusione nel suo terreno d'azione delle province di Bologna e di Modena è legata più alla distanza geografica tra i centri abitati in oggetto (coerentemente con il metodo d'analisi utilizzato), che dalle reali motivazioni di volo della popolazione delle province in oggetto, che tendenzialmente volerà a partire dal sedime di Bologna. L'inclusione delle province di Bologna e Modena si giustifica, peraltro, alla luce dell'ubicazione su Forlì di un volo low-cost anche da e per destinazioni nazionali, ciò aumentando il volano di attrazione commerciale dello scalo.

- La scarsa difendibilità della propria catchment area da parte di Rimini va a vantaggio anche di Ancona per il volato schedato, anche se si verifica un chiaro effetto opposto nel caso del volato charter, che, per l'incoming, converge quasi esclusivamente su Rimini.
- La provincia di Pesaro è contesa tra tre diverse catchment area (Forlì, Rimini, Ancona), anche se, sulla base di quanto detto, appare confronto diretto tra Forlì ed Ancona. Allo stesso modo, la provincia di Ascoli Piceno vede la sovrapposizione delle catchment area di Ancona e di Pescara.

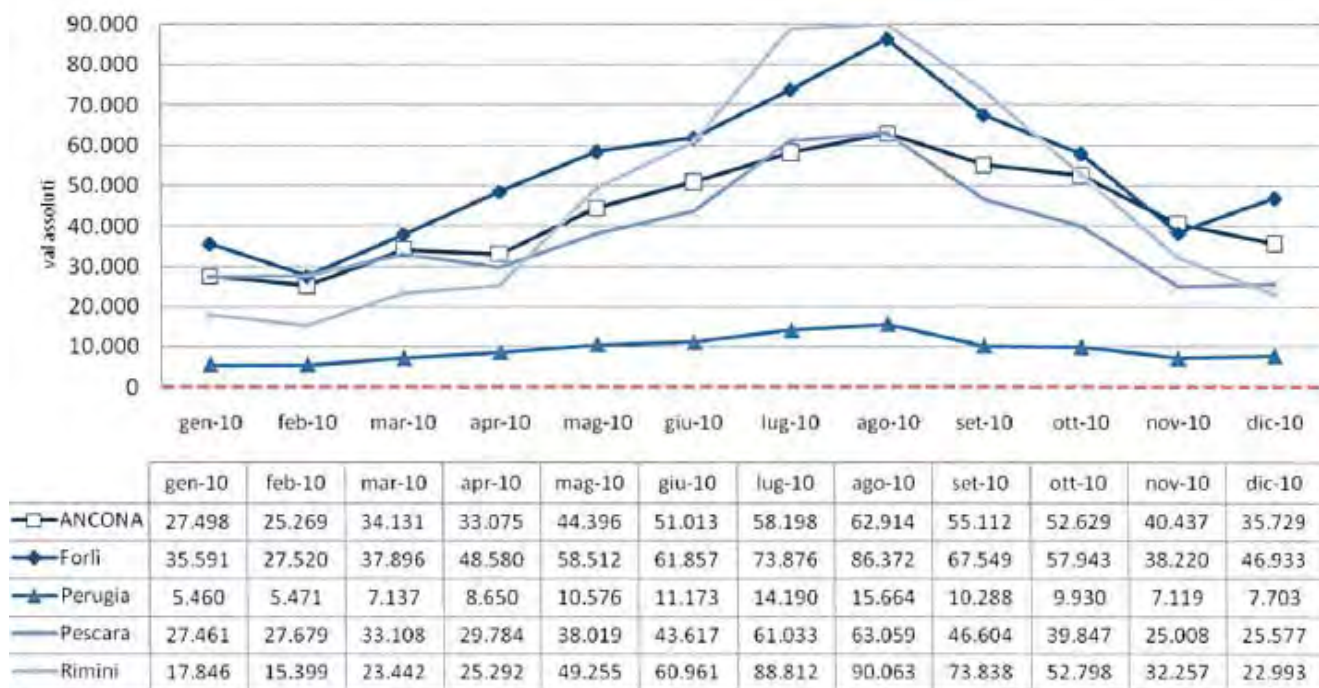


Fig. 19: Andamento Mese Traffico Totale Pax – AOI Catchment Area

Il grafico della Fig. 19 mette a confronto il traffico passeggeri, nell'anno 2010, degli aeroporti della catchment area: Aeroporto di Ancona, Aeroporto di Forlì, Aeroporto di Rimini, Aeroporto di Pescara e Aeroporto di Perugia.

2.3 INFRASTRUTTURE

2.3.1 Dati di riferimento generali dell'aeroporto

L'aeroporto Raffaello Sanzio è un Aeroporto Militare aperto al traffico civile, con Classe Antincendio di VIII categoria ICAO. Occupa un sedime di 194 ha, è operativo H24 e le caratteristiche della pista di volo (lunghezza 2962 metri e larghezza di 45metri) lo rendono idoneo alla quasi totalità degli aeromobili.

In Fig. 20 è riportata l'identificazione delle principali infrastrutture a servizio del traffico commerciale, così come si presenta allo stato attuale l'aeroporto.

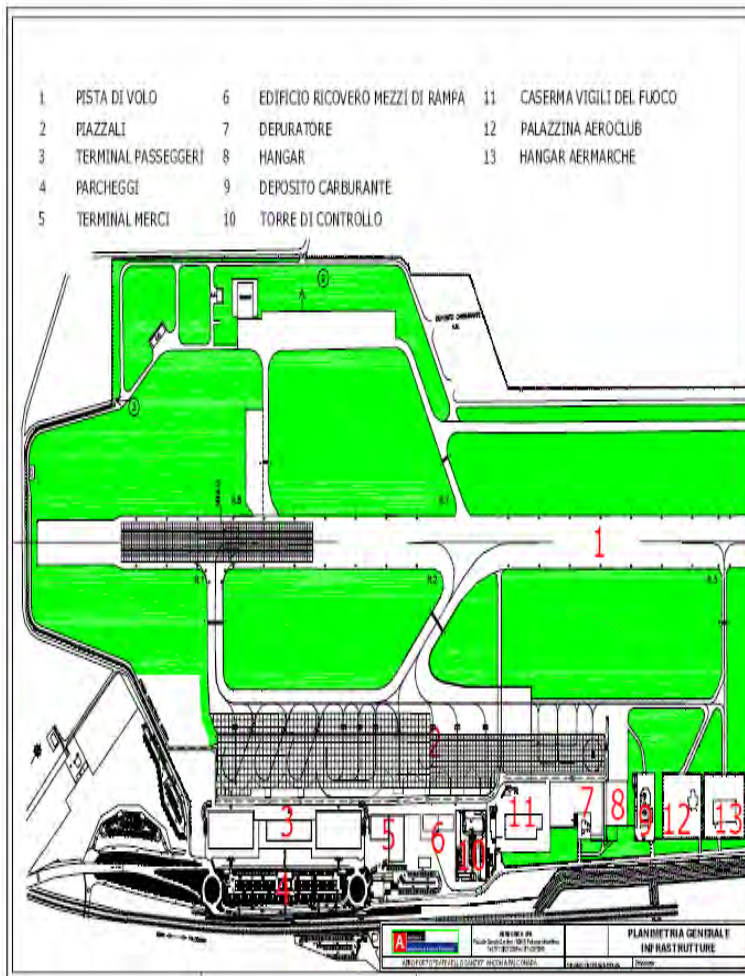


Fig. 20: Identificazione dei principali componenti infrastrutturali

Per la descrizione dell'infrastruttura e della valutazione della sua capacità, si consideri la seguente suddivisione in 4 sotto-sistemi:

SOTTOSISTEMI AIRSIDE

- Pista di volo e vie di rullaggio (Runway & Taxiway)
- Piazzale di sosta (Apron & Gates)

SOTTOSISTEMI LANDSIDE



- Aerostazione (Terminal)
- Parcheggio ed accessi (Access & Parking)

La capacità attuale dell'aeroporto di 8 movimenti/ora è condizionata in larga misura dalla capacità delle infrastrutture air side ed in particolare da quella del sistema pista di volo-vie di rullaggio.

Sul fronte *air side*, gli edifici sono ubicati in prossimità dei piazzali di sosta aeromobili, pertanto l'imbarco dei passeggeri o l'arrivo degli stessi può avvenire anche in maniera diretta, senza l'utilizzo di alcun mezzo.

Sul fronte *land side*, l'intero organismo edilizio, costituito dai tre padiglioni, i due nuovi e quello esistente, occupa una posizione baricentrica rispetto all'area destinata alla sosta delle autovetture.

Internamente, i padiglioni arrivi e partenze, si presentano ciascuno come un grande spazio, delimitato solo dalla facciata continua in vetro. Tale spazio, diviso in due parti dai 3 box funzionali posti lungo l'asse di simmetria longitudinale, consente la netta distinzione tra l'area land side e quella air side.

Lo schema distributivo semplice, unito al rispetto delle norme in vigore sull'eliminazione barriere architettoniche, rendono l'aerostazione accessibile e fruibile anche ai portatori di handicap.

Le attività che il gestore svolge nel terminal passeggeri, essendo unico fornitore di servizi a terra dello scalo, sono tutte quelle necessarie all'accettazione, imbarco e arrivo dei passeggeri.

2.3.2 Pista di volo

L'aeroporto è dotato di una pista di volo (RWY 04/22) caratterizzata da 2 testate in calcestruzzo e da una parte centrale in conglomerato bituminoso le cui principali caratteristiche fisiche sono riassunte nella **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata**.⁸ Esse risultano tutte conformi al Regolamento ENAC.

Le banchine di pista (SHOULDERs) sono simmetriche rispetto all'asse, di larghezza ognuna pari a 7,50m. La larghezza complessiva della pista è quindi pari a 60m. La striscia di sicurezza della pista (STRIP) si estende complessivamente per 3082m lungo la direzione dell'asse pista e per 300 metri nella direzione trasversale.

L'area livellata e priva di ostacoli (CGA) si estende simmetricamente rispetto all'asse pista per 105 metri (piste strumentali). La CGA è raccordata con la pista ed è in grado di sostenere l'aereo critico.

L'area di sicurezza di fine pista (RESA) ha una lunghezza di almeno 90 metri e una larghezza (90 metri) pari almeno al doppio della larghezza della pista.

Designazione numero RWY	04	22
Caratteristica infrastruttura	Strumentale non di precisione	Strumentale di precisione Categoria I
Orientamento Magnetico	043°	223°
Coordinate THR	43°36'29,36"N 13°21'03,86"E	43°37'29,41N 13°22'26,22"E
Elevazione THR	THR 47 ft	THR 29 ft
Dimensione pista (m)	2962x45	
Portanza testata 04	PCN75/R/B7X/T	
Portanza testata 22	PCN68 R/B/X/T	
Portanza pista	PCN100 F/A/W/T	
Tipologia pavimentazione	Testate con pavimentazione del tipo rigido realizzata in calcestruzzo di lunghezza pari a 375 metri. Pavimentazione del tipo flessibile realizzata in conglomerato bituminoso di lunghezza pari a 2242 metri.	
Sistema di raccolta fognario	Canaletta realizzata in calcestruzzo ubicata sui due lati a bordo shoulder	
Tipologia pavimentazione shoulder	Pavimentazione del tipo flessibile in conglomerato bituminoso	
Dimensione CWY (m)	156	176,10
Dimensioni STOPWAY (m)	NIL	NIL
Dimensione STRIP (m)	3082x300	
Dimensione RESA (m)	90x90	116x90
Dimensione CLEARWAY (m)	30	60
Soglia pista	spostata di 195,50 m	spostata di 150 m

Fig. 21: Caratteristiche fisiche pista di volo

2.3.3 Vie di rullaggio

Il sistema di vie di rullaggio (TAXIWAYS) è costituito essenzialmente da una apron taxiway e da 2 raccordi (R1, R2) situati in corrispondenza del piazzale aviazione civile, all'altezza della testata 04. Tali elementi possono essere utilizzati da velivoli con lettera di codice D.

La apron taxiway prosegue lungo il margine del piazzale aviazione generale e termina con un terzo raccordo di collegamento con la pista di volo (R3). Questi ultimi elementi possono essere utilizzati da velivoli con lettera di codice B.

Inoltre in corrispondenza della testata 22, è presente un turnaround pad.

I raccordi (R1, R2, R3) e le apron taxiway sono dotati di una striscia di sicurezza conforme al Regolamento ~~(capitolo 3 paragrafo 7.6.1)~~.

La Distanza minima tra asse pista e posizioni di attesa della taxiway è di 90m, conformemente a quanto richiesto per piste strumentali di precisione categoria I. ~~(Tabella 3.3 del Regolamento)~~.

La distanza di separazione tra l'asse pista e l'asse dell'apron taxiway è pari a 184,00 metri.

2.3.4 Piazzali aeromobili

La superficie complessiva destinata alla movimentazione e allo stazionamento degli aeromobili è pari a 52.780m², di cui 43.690m² destinati all'Aviazione Commerciale (PCN 67 R/C/Y/T), ed i restanti 9.090m² destinati all'Aviazione Generale ed agli elicotteri (PCN 120 R/B/X/T).

L'area destinata allo stazionamento degli Aeromobili Commerciali è dotata di 10 piazzole di sosta idonee ad accogliere aeromobili di Categoria D. La piazzola ubicata in corrispondenza dell'ingresso in piazzale del raccordo 2 consente di accogliere aeromobili di Categoria E, limitando le due piazzole attigue.

L'area destinata all'Aviazione Generale è dotata di 4 piazzole di sosta per aeromobili ad ala fissa ed una per quelli con ala rotante (elicotteri).

2.3.5 Aerostazione passeggeri

Il complesso dell'aerostazione passeggeri è costituito da tre edifici allineati. Alle ali sono situati il padiglione Arrivi e quello Partenze per una superficie complessiva di 7.500m².

Il padiglione Arrivi è agibile dal luglio 2004, quello partenze dal dicembre 2004.

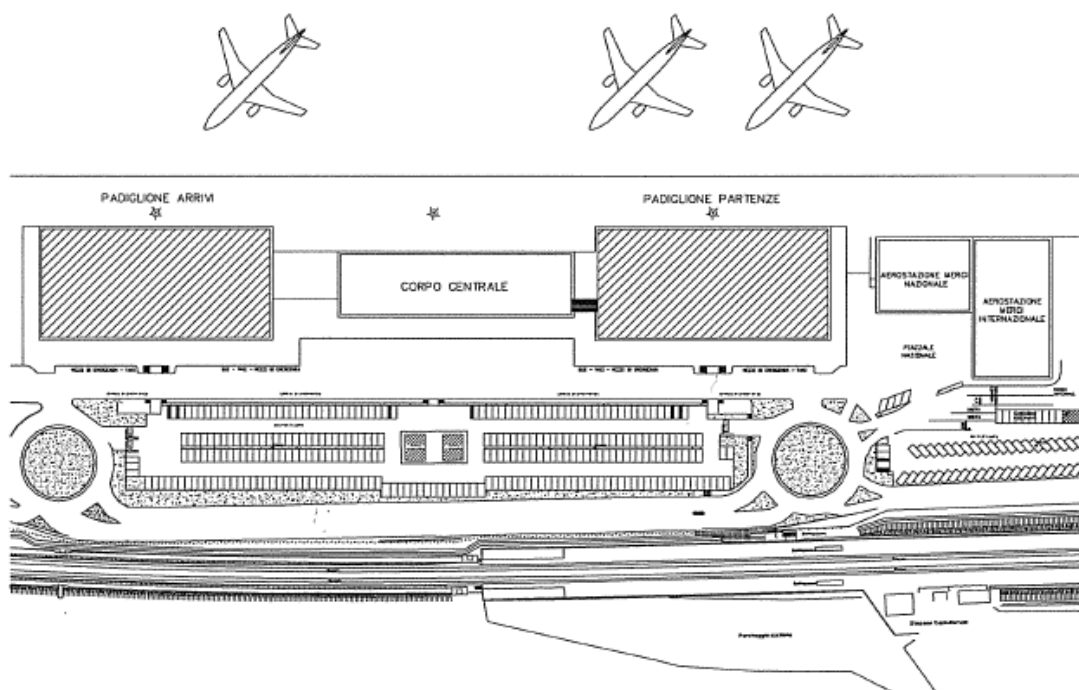


Fig. 22: Aerostazione, piazzali e accessi

Arrivi e Partenze sono collegati da un tunnel interrato di servizio completato nel 2005. Tra i 2 nuovi padiglioni è situato il Corpo Centrale di 2.231m² che, dal 1981 al 2004, è stato sede dell'aerostazione passeggeri.

I nuovi padiglioni sono stati progettati dallo studio Von Gerkan, Marg and Partners di Amburgo per supportare un traffico di circa un milione di passeggeri/anno e realizzati dall'impresa Mucafer Scarl di Manfredonia.



Fig. 23: Aerostazione

2.3.6 Distribuzione orizzontale degli spazi

Sul fronte airside gli edifici sono ubicati in prossimità dei piazzali di sosta aeromobili (configurazione lineare). Pertanto l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri può avvenire in maniera diretta, senza l'utilizzo di alcun mezzo. Sul fronte landside, l'aerostazione è direttamente raggiungibile dall'area destinata alla sosta breve delle autovetture, situata di fronte al complesso edilizio dei tre padiglioni (Fig. 24).

Internamente i nuovi padiglioni arrivi e partenze sono open space delimitati da facciate continue in vetro. Lo spazio interno, diviso in due parti dai box funzionali posti lungo l'asse di simmetria longitudinale, prevede la chiara separazione dell'area landside da quella airside.

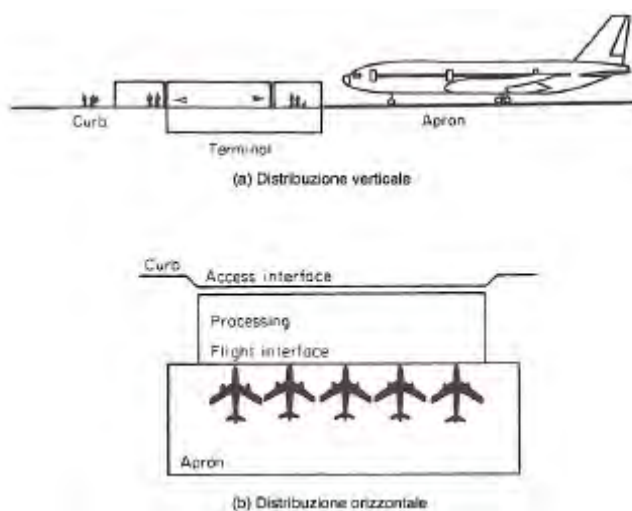


Fig. 24: Layout schematico dell'aerostazione

2.3.7 Distribuzione verticale degli spazi

L'aerostazione adotta un semplice schema a due livelli. Le attività riguardanti i passeggeri (imbarchi, sbarchi, consegna e ritiro bagagli, attività commerciali) si svolgono al livello del piazzale. L'handling dei bagagli avviene al piano interrato.

Questa configurazione, unita al rispetto delle norme in vigore sull'eliminazione barriere architettoniche, rende l'aerostazione perfettamente accessibile e fruibile anche ai portatori di handicap.



Fig. 25: Aerostazione padiglione partenze

2.3.8 Distribuzione funzionale

In Fig. 26 sono evidenziati i 3 padiglioni che costituiscono l'aerostazione, all'interno degli stessi si svolgono le principali attività.

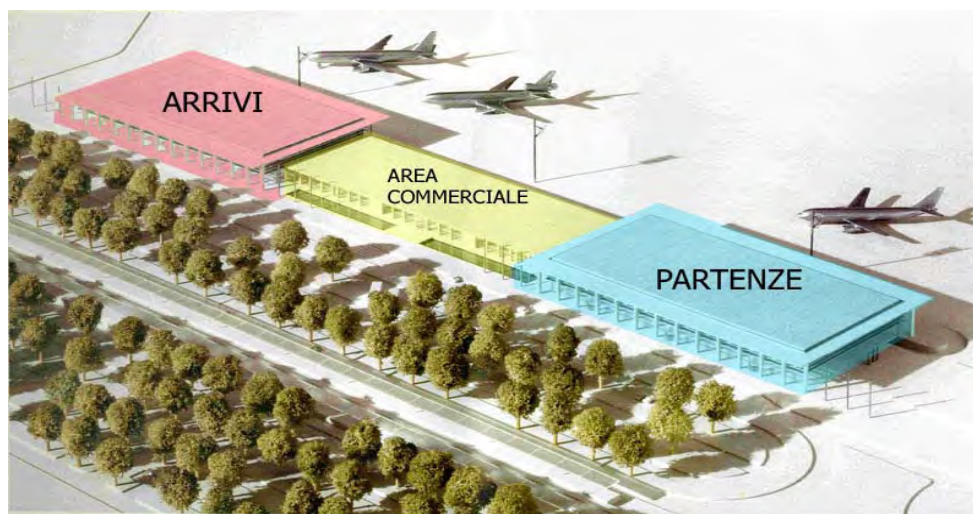


Fig. 26: Schema assonometrico dell'aerostazione

Nel padiglione ARRIVI sono presenti i seguenti spazi funzionali:

- atrio arrivi;
- sala riconsegna bagagli nazionali/Schengen;
- sala riconsegna bagagli internazionali/extra-Schengen;
- caroselli di riconsegna bagagli;
- postazioni di controllo di Polizia, Dogana e Finanza;
- uffici Enti di Stato;
- lost and found;
- noleggio auto;
- cassa parcheggio;
- pronto soccorso, dotato di sala infermeria, sala visite, stanza medico, stanza autisti e servizi dedicati idonei anche ai portatori di handicap.

Nel padiglione PARTENZE sono presenti i seguenti spazi funzionali:

- atrio partenze;
- sala attesa partenze nazionali/Schengen;
- sala attesa partenze internazionali/extra-Schengen;
- n. 12 banchi check-in;
- n. 4 postazioni biglietteria;
- n. 2 postazioni informazione;
- uffici Enti di Stato;
- gates d'imbarco nazionali e Schengen;
- gates internazionali e extra-Schengen;
- nastri di imbarco bagagli;
- servizi generali e concessioni: bar, giornali, tabacchi, libreria, shop, banca, etc.

Nel CORPO CENTRALE attualmente sono presenti i seguenti servizi:

- uffici operativi Aerdorica;
- ristorante self-service.

A seguito della prevista ristrutturazione il corpo centrale sarà integrato con i padiglioni laterali.

Saranno pertanto presenti:

- uffici operativi ed amministrativi Aerdorica;
- banchi check-in;
- sale di attesa imbarco;
- uffici ENAC;
- nuovi spazi commerciali e servizi generali.

2.3.9 Altre infrastrutture

L'Aerdorica gestisce altre infrastrutture, quali:

- terminal merci;
- edificio ricovero mezzi di rampa;
- depuratore;
- hangar;



- deposito carburante.

Per quanto riguarda il terminal merci si riportano i principali dati tecnici ed i servizi presenti:

- area stoccaggio: mq 1.800;
- uffici: mq 820 (2 piani fuori terra);
- ufficio doganale;
- magazzino di temporanea custodia;
- uffici società di gestione e compagnie aeree;
- attrezzature per voli cargo;
- punto frontaliero UE d'ispezione veterinaria;
- stanze frigorifere.

Inoltre sono presenti altre infrastrutture in concessione a terzi, quali:

- torre di controllo;
- caserma Vigili del Fuoco;
- palazzina Aeroclub;
- hangar Aermarche.

2.3.10 Sosta ed accessibilità

L'Aerostazione è servita da un sistema di parcheggi a disposizione dei passeggeri costituita da (Fig. 27):

1. aree a pagamento gestite dalla società Raffaello, società controllata al 99% da Aerdorica e per il restante 1% dalla Aernet S.r.l.:
 - parcheggio a raso in area antistante l'aerostazione passeggeri: 293 posti auto;
 - parcheggio multipiano in area a 100m dal padiglione partenze: 328 posti auto;
 - parcheggio a raso situato in un'area oltre la linea ferroviaria, collegata al piazzale antistante l'Aerostazione da un sottopasso pedonale 84 posti auto.
2. aree destinate ad uso esclusivo del servizio di autonoleggio:
 - parcheggio a raso posto a lato del padiglione arrivi, in area di sedime: 18 posti auto;
 - parcheggio a raso lungo via del Fossatello a lato del padiglione arrivi: 283 posti auto.
3. area riservata per parcheggio dipendenti:
 - parcheggio a raso situato di fronte alla palazzina uffici Cargo: 85 posti auto.

Inoltre, la società Raffaello S.r.l. **realizzerà, entro il 2009** , un nuovo parcheggio a raso con autolavaggio per 260 posti auto lungo via del Fossatello. La Raffaello S.r.l. è già proprietaria del terreno e della relativa concessione edilizia.

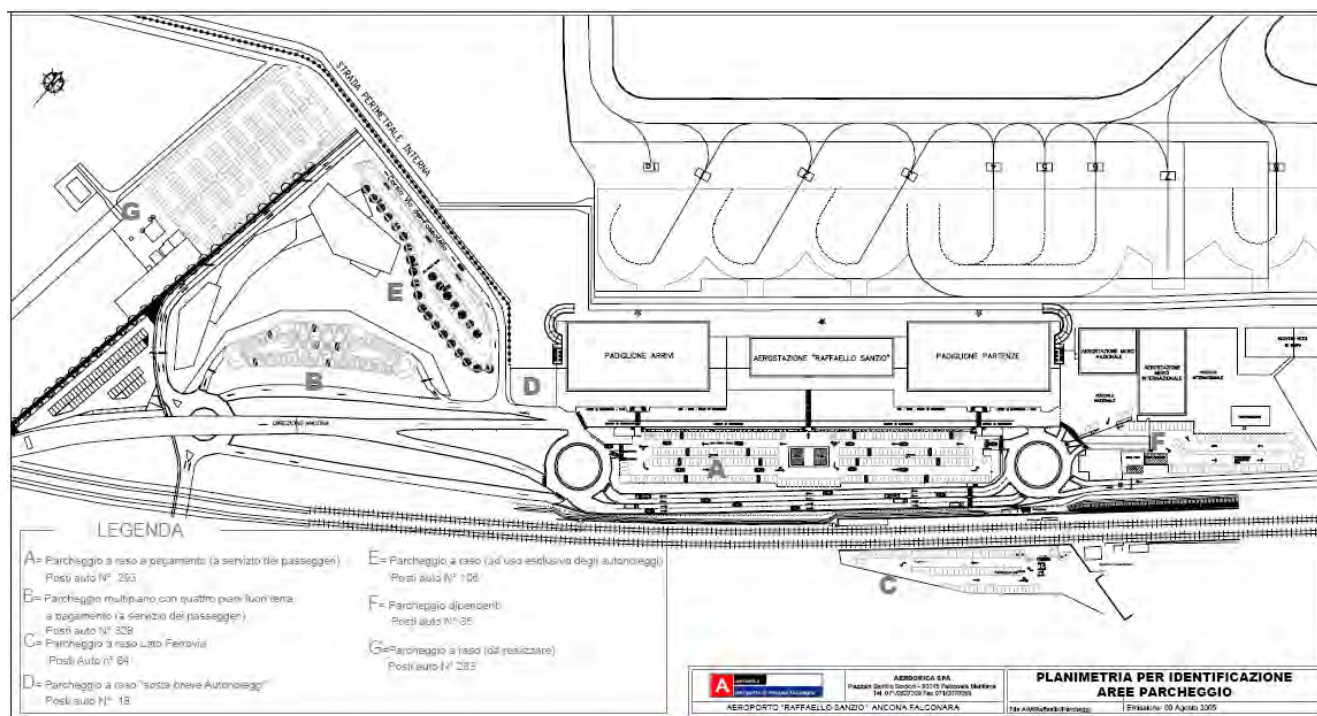


Fig. 27: Identificazione delle aree di sosta

2.4 INTERVENTI ESEGUITI (2000-2006)

Nel periodo 2000-2006, sono stati realizzati presso l'Aeroporto delle Marche diversi investimenti che hanno portato alla configurazione attuale ed hanno permesso di ottenere un'aerostazione con standard elevati:

- 8200 mq di aerostazione passeggeri;
- 1800 mq di terminal merci;
- 35.000 mq di piazzale sosta aeromobili;
- 350 posti-auto;
- 1080 mq di ricovero per mezzi di rampa;
- 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.

Il nuovo parcheggio per autovetture 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.

In dettaglio, sulla base di quanto previsto nell'ambito del "Programma Interventi" redatto e presentato all'ENAC il 13/01/1999, contestualmente all'istanza di richiesta per l'affidamento in concessione della gestione totale dell'aeroporto di Ancona-Falconara, perfezionata e aggiornata nel febbraio 2008, gli interventi già eseguiti e quelli in corso di esecuzione sono:

1. Completamento deposito carburanti 2000 – 2001
2. Ampliamento piazzali di sosta aeromobili 2000 – 2001
3. Completamento edificio ricovero mezzi di rampa 2001 – 2002
4. Ampliamento edificio Cargo 2002 – 2004
5. Adeguamento viabilità e parcheggi 2003
6. Nuova aerostazione passeggeri 2001 – 2005
7. Riqualifica pavimentazione bituminosa pista di volo 2006

2.4.1 Completamento deposito carburanti

Tra i servizi svolti dall'Aerodroma vi è quello di rifornimento di carburante agli aeromobili, recentemente la gestione di tale servizio è stata affidata all'esterno. Prima della messa in esercizio del nuovo deposito carburante, lo stoccaggio era effettuato utilizzando in concessione l'ex deposito carburante dell'Aeronautica Militare. Tale soluzione risultava non conveniente in quanto l'area di stoccaggio era distante rispetto alla zona operativa (piazzali di sosta aeromobili). Il nuovo deposito è stato realizzato su un'area facilmente raggiungibile dal piazzale. Lo stoccaggio avviene in tre serbatoi verticali fuori terra da 200m³ cadauno, per una capienza complessiva di 600m³. I lavori, iniziati nel Novembre 2000 sono stati ultimati nei primi mesi del 2002. Le operazioni di collaudo, condotte dalla commissione ENAC, si sono concluse nel Giugno 2002.

Il costo complessivo dei lavori è stato pari a 0,64 Milioni di Euro.

2.4.2 Ampliamento piazzali di sosta aeromobili

La superficie destinata a piazzali di sosta aeromobili, pari a circa 35.000m², risultava ormai insufficiente visto lo sviluppo operativo dello scalo. Si è pertanto proceduto alla realizzazione di una nuova superficie destinata a piazzali di sosta aeromobili pari a 18.000m². I lavori, iniziati nell'Ottobre 2000, si sono conclusi nel Settembre 2001. Le operazioni di collaudo condotte dalla commissione ENAC sono state completate nel 2002.

Il costo complessivo dei lavori è stato pari a 3,20 Milioni di Euro.

2.4.3 Completamento edificio ricovero mezzi di rampa

L'intervento di completamento dell'edificio, a carattere industriale, destinato al ricovero degli automezzi di rampa ha compreso la realizzazione di un secondo blocco adiacente e simmetrico al primo, che completa l'organizzazione funzionale e distributiva del fabbricato nel suo complesso. In effetti i due blocchi, interconnessi tra loro, simili nella struttura ma differenti nelle specifiche funzioni, raggiungono una perfetta integrazione poiché il primo blocco è destinato ad autorimessa mentre il secondo alla manutenzione degli autoveicoli. Ciascuno dei due blocchi (18,0m x 30,0m), con struttura in acciaio, contiene inoltre una serie di locali destinati ad uffici e magazzini su due livelli. Una grande

pensilina sul fronte air side completa la copertura al fine di ospitare gli autoveicoli di servizio sui piazzali.

I lavori, iniziati nel Luglio 2000, si sono conclusi nel Maggio 2002. Le operazioni di collaudo sono state completate.

Il costo complessivo dei lavori è stato pari a 0,72 Milioni di Euro.

2.4.4 Ampliamento Edificio Cargo

L'attuale aerostazione merci si articola in due corpi di fabbrica. Il primo edificio, agibile dal 1983, destinato a magazzino nazionale, ed il magazzino internazionale, di recente realizzazione, agibile dal marzo 2004 (Fig. 28). Adiacente al lato landside del magazzino internazionale è stata realizzata una palazzina uffici dove trovano ubicazione gli uffici degli Enti di Stato che svolgono la loro attività nell'ambito della movimentazione merci. Al piano primo si trovano gli uffici doganali e del CITES, mentre il piano terra della palazzina uffici è stato oggetto di recenti interventi di adeguamento al fine di riorganizzare la viabilità di accesso in area sterile realizzando il nuovo varco colonne sul fronte della palazzina uffici. Il piano è stato pertanto suddiviso in modo da realizzare spazi congrui ad ospitare l'ufficio della Polizia di Stato, della Guardia di Finanza, del Responsabile Merci Aerodrica ed un'area isolata ad uso esclusivo del P.I.F. (Posto Ispettivo Frontaliero).

Il costo dei lavori di ampliamento è stato pari a 1,1 Milioni di Euro.

Il costo per i lavori di adeguamento uffici e spostamento varco colonne è stato pari a 0,07 Milioni di Euro.



Fig. 28: Il nuovo edificio adibito a magazzino internazionale

2.4.5 Adeguamento viabilità e parcheggi

L'ubicazione e la conformazione dell'area destinata alla viabilità adiacente all'aerostazione, compresa tra la linea ferroviaria Ancona – Roma e l'aerostazione stessa, ha costituito un forte vincolo alle scelte progettuali. Il Progetto di adeguamento della viabilità esterna aeroportuale, è nato per dare risposta alle sopravvenute esigenze, scaturite dalla realizzazione dei nuovi padiglioni arrivi e partenze e dall'ampliamento dell'aerostazione cargo. I lavori hanno compreso:

- la sistemazione della viabilità antistante l'aerostazione passeggeri;
- la sistemazione della viabilità aeroportuale antistante all'edificio cargo in funzione del futuro spostamento del varco;
- la sistemazione dell'area destinata a parcheggio dipendenti aeroportuali antistante all'edificio cargo.

Rispetto alla situazione precedente sono state effettuate le seguenti modifiche:

- la viabilità sul fronte adiacente i binari è passata da una corsia per ogni senso di marcia a 2 corsie per ogni senso di marcia;
- l'area antistante l'aerostazione è stata resa accessibile esclusivamente a mezzi pubblici, taxi, eventuali mezzi degli Enti di Stato ed è stata realizzata una corsia riservata ai mezzi di emergenza;
- è stata realizzata una seconda rotatoria nella zona tra l'aerostazione cargo e il nuovo padiglione partenze, che consente di regolare il traffico in entrata al varco doganale ed al parcheggio custodito;
- è stato realizzato un marciapiede con elementi in calcestruzzo che garantisce un collegamento sicuro dei due padiglioni e l'area destinata a parcheggio nei pressi della stazione di Castelferretti.

Il costo dei lavori di adeguamento è stato pari a 1,1 Milioni di Euro.



Fig. 29

2.4.6 Nuova aerostazione passeggeri

Il progetto preliminare (approvato da ENAC) del nuovo terminal era organizzato in tre fasi, in modo tale da garantire sempre la piena funzionalità della struttura generale. Il progetto prevedeva uno sviluppo lineare da est a ovest con la realizzazione dei nuovi terminal arrivi e partenze, in quanto l'area è delimitata a nord dai piazzali di sosta e a sud da un'area parcheggio e dalla linea ferroviaria. Le tre fasi sono state suddivise come segue:

1. Costruzione dei nuovi terminal arrivi e partenze e della centrale tecnologica.
2. Ristrutturazione e ampliamento del corpo centrale con il ripristino della simmetria.
3. Realizzazione di un sottopasso ferroviario e parcheggio a sosta lunga per gli utenti dell'aeroporto e delle ferrovie.

La realizzazione del progetto generale è attualmente al completamento della fase 1.



Fig. 30

La struttura dell'attuale aerostazione presenta uno schema distributivo molto semplice, articolato su tre livelli:

- piano interrato (-2,90m), diviso in due zone una destinata allo smistamento bagagli, l'altra destinata alle unità di trattamento aria a servizio dei padiglioni. Nel piano interrato del padiglione arrivi è ubicata centrale termica, al piano interrato del padiglione partenze è ubicata la riserva idrica antincendio e la riserva idrico-sanitaria.

La superficie totale è di 3200m² per ciascun padiglione. I piani interrati dei due padiglioni sono collegati tra loro da un tunnel realizzato nel 2005.

- piano terra (0,00m) destinato al movimento passeggeri ed agli uffici operativi. All'interno del grande spazio vetrato si trovano tre box adibiti ad attività funzionali. I tre corpi delimitano longitudinalmente le hall d'ingresso dalla zona sterile. La superficie complessiva è di 3750m².

- piano primo (+3,20m), all'interno dei tre box interni, collegati tra loro da una passerella vetrata ed adibiti ad uffici. La superficie è di 920m².

La centrale tecnologica, situata all'interno dell'area parcheggi, è costituita da un piano interrato e due piani in elevazione. Un blocco destinato a centrale elettrica e l'altro a centrale frigorifera a servizio della nuova aerostazione passeggeri.

I lavori, iniziati nell' Ottobre 2001, si sono conclusi nel Maggio 2005 con la realizzazione del tunnel interrato di collegamento tra padiglione arrivi e partenze. Il padiglione arrivi è divenuto operativo nel giugno 2004 ed il padiglione partenze nel dicembre 2005, dopo la realizzazione degli arredi fissi e dei chioschi commerciali non facenti parte dell'appalto.

Le operazioni di collaudo sono in fase di completamento.

Il costo complessivo dei lavori è stato pari a 0,24 Milioni di Euro.

2.4.7 Riqualifica Pavimentazione Bituminosa Pista di Volo

Il progetto di riqualifica della pavimentazione bituminosa ha previsto 3 tipologie di intervento:

- *Intervento A*: demolizione e ricostruzione, con aumento dello spessore totale, dell'intera sovrastruttura su una fascia centrale di 16m simmetrica rispetto alla center line, dalla progressiva 2+085km alla progressiva 2+603km;
- *Intervento B*: demolizione e ricostruzione dell'intero pacchetto in conglomerato bituminoso ammalorato su una fascia centrale di 16m simmetrica rispetto alla center line, dalla progressiva 1+805km alla progressiva 2+085km;
- *Intervento C*: demolizione e ricostruzione dello strato superficiale in conglomerato bituminoso su una fascia centrale di 16m simmetrica rispetto alla center line, dalla progressiva 0+375km alla progressiva 1+805km.

I lavori sono stati realizzati in modo da non interferire con l'operatività dello scalo aeroportuale.

Gli interventi B e C sono stati effettuati nelle ore notturne. L'intervento A è stato eseguito con lavori 24/24h realizzando una variazione temporanea della configurazione della pista di volo (riduzione delle distanze dichiarate: TORA, TODA, ASDA, LDA). La temporanea variazione di configurazione, attuata attraverso una serie di modifiche fisiche e funzionali all'assetto dell'infrastruttura e supportata dall'elaborazione di nuove procedure di atterraggio, pur comportando una teorica riduzione dei carichi paganti, non ha causato ritardi o annullamenti dei voli.

L'intervento è stato inserito nell'ambito delle attività di manutenzione straordinaria previste dal piano degli interventi 2003/2005 (Art. 17 DL 25/03/97 n. 67). La progettazione e la Direzione Lavori sono state affidate al Centro Sperimentale Interuniversitario di Ricerca Stradale (CIRS). L'esecuzione è stata affidata, mediante pubblico incanto, all'Impresa Sintexcal S.p.a. I lavori, iniziati nel Luglio 2006, si sono conclusi nell'ottobre 2006. Le operazioni di collaudo sono state completate nel Giugno 2007.



Il costo complessivo previsto per intervento è pari a 1,1 Milioni di Euro.

2.4.8 Valutazione finale sullo stato attuale dell'infrastruttura

Nel suo complesso l'aeroporto non presenta criticità dal punto di vista infrastrutturale. Le non conformità evidenziate nel corso dell'iter che ha portato alla Certificazione ENAC dell'Aeroporto, sono state tutte risolte con 2 eccezioni:

- adeguamento pozzetti all'interno della strip, demolizione manufatti A.M., livellamento strip e resa.

L'aeroporto è in attesa di sopralluogo e consegna delle aree da parte dell'A.M.;

- adeguamento della segnaletica verticale dei raccordi con indicazioni di tipo alfabetico.

L'intervento è di competenza ENAV.

Investimenti (Importo dei lavori comprensivo di progettazione, direzione lavori e arredi)	Dimensioni	Investimento (Mln. Di Euro)	Fonti di finanziamento (Mln. Di Euro)		Data inizio lavori	Data fine lavori
			Finanziamento Statale	Aerodrica		
Deposito carburante	600 m ³	0,6	-	0,6	2000	2002
Piazzale Sosta Aeromobili	35.000 mq	3,2	2,4	0,8	2000	2001
Ricovero mezzi di rampa	1080 mq	0,7	-	0,7	2000	2002
Aerostazione Merci	1.800 mq	1,1	-	1,1	2002	2004
Parcheggio Multipiano	350 posti	1,1	-	1,1	2002	2003
Viabilità		0,5	0,2	0,3	2004	2004
Aerostazione Passeggeri (Arrivi+ Partenze+Centrale Tecnologica)	8.200 mq	23,9	20	3,9	2001	2005
Riquifica pavimentazione bituminosa pista di volo	2,2 Km	1,1		1,1	2006	2006
TOTALE		32,1	22,6	9,6		

Fig. 31: Gli investimenti degli ultimi anni

3 PIANI INDUSTRIALI E PROGRAMMA DI INTERVENTI

3.1 IL PIANO INDUSTRIALE 2007-2011

In data 28 settembre 2006 l'Assemblea dei soci della "Aerdorica SpA" ha approvato all'unanimità il piano industriale 2007-2011, così come disposto dall'art. 2, della L.R. n. 8/2006.

Il piano industriale prevede un apporto di capitale sociale 2007-2011 nella seguente misura: Anno 2006: euro 5.300.000,00 - Anno 2008: euro 3.700.000,00 - Anno 2010: euro 3.000.000,00.

L'aumento di capitale è necessario anche per raggiungere il valore richiesto dall'ENAC al fine del conferimento ad Aerdorica della gestione totale quarantennale dell'aeroporto Ancona-Falconara.

Il Piano Industriale, assecondata la crescita naturale della domanda potenziale del bacino di utenza, si basa sullo sviluppo di collegamenti low cost, riconoscendo alle compagnie facilitazioni pari a quelle attualmente applicate.

Il Business Plan non consente di remunerare il capitale investito, tuttavia permette di dare prospettive di sviluppo all'aeroporto di Ancona-Falconara. La sua realizzazione, anche se non si basa sui contributi più favorevoli alle compagnie, si pone come un obiettivo impegnativo e richiede il concorso ~~prioritariamente~~ della Regione ~~e quindi~~ delle Amministrazioni Provinciali, delle CCIAA e del sistema economico-produttivo marchigiano, poiché prevede di sviluppare l'offerta, e non la domanda, dei voli. Pertanto necessita della promozione della Regione Marche e dei suoi elementi di eccellenza, particolarmente indirizzata ai paesi di destinazione dei nuovi collegamenti.

La soluzione più logica ed equa, infatti, è che i soggetti istituzionali, che debbono strategicamente promuovere lo sviluppo delle Marche, e quelli economici produttivi, Aerdorica compresa, che ne traggono vantaggi, si facciano carico della gestione di Evolavia.

Questa, in un piano di sviluppo, può porsi come un "asset" e come "incubatrice" di nuovi voli e come tale diventare strumento strategico del "Sistema Marche" per la promozione e lo sviluppo della Regione per le cosiddette "reti lunghe".

3.2 IL PIANO INDUSTRIALE 2008-2012

L'assemblea dei soci della Aerdorica S.p.A. ha approvato, nel mese di novembre 2007, il "Piano Industriale 2008-2012", nel quale si riportano le principali azioni poste in essere.

3.2.1 Incremento del traffico passeggeri e merci

In virtù dell'infrastruttura aeroportuale esistente e dell'ampio potenziale di traffico a disposizione dell'aeroporto è ~~sicuro~~ obiettivo primario di Aerdorica sviluppare il traffico passeggeri e merci.

Le principali linee di sviluppo che il management persegue sono l'incremento della connettività con il resto del mondo, attraverso l'aumento delle frequenze verso gli hub europei (Parigi, Londra, Francoforte, Roma), in modo da migliorare la possibilità di mobilità degli abitanti della regione,



l'incremento dei servizi "low cost" di vettori europei ~~in modo~~ così da generare traffico in entrata "incoming", l'implementazione di un network di rotte domestiche che permettano l'interscambio tra le Marche e le altre regioni italiane.

Il Piano Industriale quinquennale considera di incrementare il traffico aeroportuale dagli attuali 500.000 circa passeggeri, registrati nel corso del 2007 a circa 705.000 passeggeri nel 2012.

3.2.2 Attività Commerciali

L'Aerdorica intende ampliare le attività commerciali, al fine di generare nei prossimi anni canoni fissi di affitto e royalties incrementative. ~~Al fine di~~ Per poter raggiungere questo obiettivo, la Società si sta concentrando sia sulla razionalizzazione degli spazi commerciali preesistenti sia sulla ristrutturazione del corpo centrale che dovrebbe avvenire nell'immediato futuro.

L'obiettivo primario è quello di incrementare il numero di passeggeri che visitano gli spazi commerciali dell'Aeroporto e aumentare la spesa media di ciascuno.

3.2.3 Razionalizzazione

L'Aerdorica intende continuare a razionalizzare le proprie attività di business, aumentando la redditività, focalizzandosi sullo sviluppo dei core business e incrementando la qualità dei servizi offerti alle compagnie aeree. Il processo di razionalizzazione sarà concentrato sulle seguenti attività:

- outsourcing delle attività a basso valore aggiunto e ridefinizione delle attività da svolgere direttamente. Nell'ambito di questo processo rientra la gestione da parte di terzi, già avviata nel 2008, dell'attività di rifornimento del carburante e, successivamente la gestione diretta delle attività di carico e scarico bagaglio nonché lo sfalcio erba e la cura del verde.
- riduzione dei costi fissi, in particolare le utenze, gli oneri finanziari, i costi assicurativi e le consulenze.
- ristrutturazione dei processi organizzativi.
- aumento graduale del traffico passeggeri e merci che genererà un miglioramento dei ricavi avio;
- incremento sensibile dei ricavi non avio già a partire dal 2008, a seguito della ricontrattazione di alcuni contratti di sub-concessione, del contratto relativo agli spazi pubblicitari, nonché ad un più efficiente e utilizzo degli spazi da sub-concessionare. Inoltre con la ristrutturazione del corpo centrale si verranno a creare nuovi spazi, da affittare a sub concessionari, sia nuovi spazi pubblicitari.

3.2.4 Ricavi da attività avio

Nel quinquennio è stato previsto un aumento graduale del traffico passeggeri e merci che genererà un miglioramento dei ricavi avio.

Si è ipotizzato di potenziare l'offerta di volato regionale su destinazioni nazionali a prevalente vocazione di business. Attualmente lo scalo dorico in Italia ha connessioni solamente su Milano e



Roma tramite l'Alitalia mentre potrebbero essere potenziati i collegamenti con il Sud-Italia (Catania e Napoli) e il Nord Italia (Torino). ~~A questo scopo è stato avviato nel mese di settembre 2008 un volo su Milano Linate, attraverso una partnership commerciale con un vettore regionale, l'Avicom di Montegiorgio (AP), in grado di fornire un l'aerotaxi di 19 posti.~~

E' stato inoltre previsto un aumento dell'offerta di voli low-cost su destinazioni internazionali ad alta attrattività turistica soprattutto a livello di incoming.

La dinamica dei passeggeri e dei movimenti nel periodo esaminato sono illustrate nelle tabelle e nei grafici che seguono (Fig. 32, Fig. 33, Fig. 34, Fig. 35):

	2008	2009	2010	2011	2012	2012/2008 %
LINEA	571.707	594.575	612.413	630.785	644.978	3%
CHARTER	45.234	47.043	48.455	49.908	51.031	3%
AVIAZ. GEN.	8.373	8.708	8.969	9.238	9.446	3%
PASSEGGERI	625.314	650.326	669.837	689.931	705.455	3%
TRANSITI	7.150	7.436	7.659	7.889	8.066	3%
TOTALE PASSEGGERI	632.464	657.762	677.496	697.820	713.521	3%

Fig. 32: Tabella dinamica passeggeri

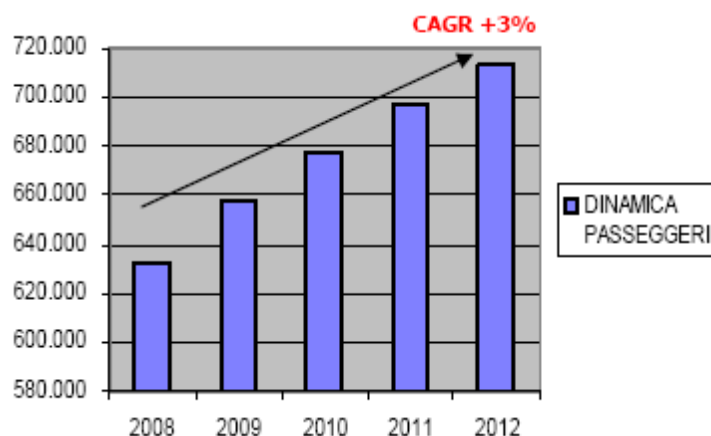


Fig. 33: Grafico dinamica passeggeri

	2008	2009	2010	2011	2012	2012/2008 %
NAZIONALI	7.013	7.117	7.117	7.256	7.398	1%
COMUNITARI	4.549	4.703	4.853	4.986	5.028	3%
EXTRA COMUNITARI	1.004	1.004	1.004	1.004	1.004	0%
AVIAZ. GEN.	4.616	4.716	4.766	4.866	4.916	12%
CARGO	1.792	1.942	2.042	2.142	2.262	6%
POSTALE	519	540	640	690	710	8%
TOTALE MOVIMENTI	19.493	20.022	20.422	20.944	21.318	2%

Fig. 34: Tabella dinamica movimenti

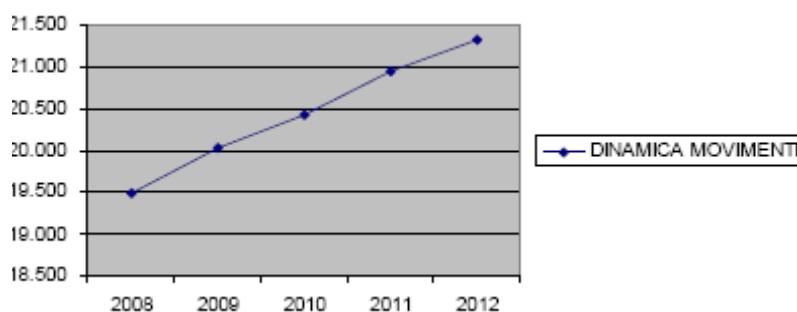


Fig. 35. Grafico dinamica movimenti

3.2.5 Ricavi non avio

Il sensibile incremento dei ricavi non avio già a partire dal 2008 è una conseguenza sia di una maggiore redditività degli spazi attuali sia di un potenziamento dell'attuale offerta non avio dell'aerostazione.

In particolare è stata effettuata ad una ricontrattazione del contratto relativo alla gestione degli spazi pubblicitari esistenti ottenendo un incremento del corrispettivo del 60% per l'anno 2008 rispetto all'anno 2006 (+36% 2007 vs. 2006, +18% 2008 vs. 2007).

Si è proceduto inoltre ad un pieno utilizzo degli spazi da concedere in sub concessione, dando in gestione quanto rimasto ancora non utilizzato nel padiglione partenze cercando anche di sfruttare pienamente il padiglione arrivi.

Sono state programmate delle attività di esposizione prodotti, eventi artistici e culturali che rendono l'aeroporto una vetrina importante.

A partire dal 2008, inoltre, nei ricavi non avio saranno incluse anche le fees per il servizio di rifornimento carburante che verrà appaltato a terzi. La scelta di appaltare questo terzi è stata motivata dal fatto che la gestione in proprio è risultata troppo onerosa e poco remunerativa.

I lavori di ristrutturazione del corpo centrale i quali, in base al programma degli investimenti quinquennali, si dovranno concludere entro il 2010 e quindi si verranno a creare nuovi spazi da affittare sia a sub concessionari sia nuovi spazi pubblicitari da vendere.

La società Raffaello S.r.l., controllata da Aerdorica S.p.A. al 99%, ha inoltre previsto un incremento delle tariffe del parcheggio ~~già dal presente mese di novembre~~ che si tradurrà quindi in maggior introiti per la società stessa e per l'Aerdorica S.p.A., la quale percepisce dalla sua controllata una royalties sugli incassi derivanti da questa attività.

Le attività non aviation hanno mostrato buoni margini di crescita, grazie soprattutto alla gestione del parcheggio. Già a partire dalla fine del mese di giugno 2009 la gestione del parcheggio è passata direttamente ad Aerdorica S.p.A., e, anche grazie all'incremento del numero di passeggeri in transito nell'aeroporto, si è registrato un aumento del fatturato del 28% rispetto al 2009.

Per quanto concerne le attività in sub concessione nel corso del 2010, relativamente all'area Food è stato inaugurato, nel mese di maggio, il nuovo Bar presso il Padiglione Arrivi.

3.2.6 La dinamica dei costi

Il Piano Industriale 2008-2012 riporta le principali voci di costo analizzandone anche l'evoluzione nel quinquennio

~~Nel seguito verrà fatta una disamina delle principali voci di costo analizzandone anche l'evoluzione nel quinquennio 2008-2012.~~

I costi di facchinaggio e pulizie aeromobili sono la voce di costo più significativa e nel quinquennio mostra una crescita piuttosto contenuta. Rispetto all'anno 2007 (stimata al 31-12-2007 pari a 1.010 migliaia di Euro) questa voce di costo ha subito un drastico ridimensionamento dell'ordine del 40%, in quanto il servizio è già stato acquisito all'interno del Gruppo Aerdorica S.p.A mantenendo lo stesso personale che già operava eliminando, conseguentemente, il mark-up della cooperativa che operava precedentemente.

I canoni di leasing subiscono un leggero incremento in quanto si è ipotizzato di accendere qualche nuovo contratto di leasing per l'acquisto di alcune attrezzature operative.

I principali risparmi di costi operativi che produrranno il loro effetto già dal 2008 sono di seguito elencati:

- ✓ Relativamente alle utenze è in corso una razionalizzazione dei consumi e un'opera di sensibilizzazione nei confronti del personale al fine di conseguire ulteriori risparmi;
- ✓ In merito agli appalti vari di alcuni servizi tra cui la pulizia e cura del verde la Società ha in previsione di indire una gara multiservizi al fine di ottimizzare sia i costi sia le operazioni;
- ✓ In relazione alle spese generali si prevede la riduzione dei costi assicurativi anche in conseguenza dell'outsourcing del rifornimento carburante;
- ✓ Le consulenze sono state drasticamente ridotte al fine di utilizzare in maniera compiuta le professionalità interne.

Le principali variazioni nei dati economici sono il frutto di iniziative intraprese dal management al fine di migliorare la redditività della società nel breve medio periodo.

I costi di esercizio delle società controllate nel periodo in esame sono piuttosto stabili. Gli stessi si riferiscono alla sola società Raffaello S.r.l. mentre l'altra società del Gruppo Aerdorica S.p.a.. Evolavia S.u.r.l., già dall'anno 2007 è stata sottoposta ad una riorganizzazione e razionalizzazione in base alla quale la stessa svolgerà un servizio di call center ridimensionando in questo modo le perdite di conto economico.

E' in corso di valutazione da parte del management della società un progetto di **riorganizzazione delle società del Gruppo che prevede il conferimento di Raffaello S.r.l. nella società Evolavia S.u.r.l.** In questo modo si risparmierebbero notevolmente i costi fissi e si arriverebbe anche ad un migliore utilizzo delle risorse umane.

Per i costi del personale è stata prevista una crescita media di periodo del 2% in quanto si prevede di non incrementare l'organico bensì un utilizzo più efficiente delle risorse umane presenti in azienda.

I contributi della Regione Marche unitamente agli incentivi di co-marketing erogati alle Compagnie Aeree sono stati evidenziati prima dell'utile netto al fine di mostrare l'andamento dell'EBTDA e dell'EBIT al netto di queste voci che sono state estrapolate dalla gestione caratteristica.

La Regione Marche alla fine dell'anno 2006 ha determinato una erogazione dei contributi in conto esercizio a favore della società nella misura sopra rappresentata sino all'anno 2011.

Nell'anno 2012 il risultato netto risentirà dell'assenza dei contributi e sconta maggiori imposte di esercizio a seguito del termine dell'utilizzo delle perdite fiscali pregresse utilizzate nei quattro anni precedenti.

3.3 PROGRAMMA DI INTERVENTI 2008-2043

Nel "programma di interventi 2008-2043" che la società Aerdorica S.p.A. ha presentato all'ENAC, per il rilascio della concessione totale, è riportata la pianificazione degli interventi suddivisa per archi temporali (Fig. 37):

- breve termine (2008-2012)
- medio termine (2013-2021)
- lungo termine (2021-2042).

3.3.1 La programmazione a breve termine (2008–2012)

La programmazione a breve termine si basa su stime di traffico merci e passeggeri che, grazie all'intrinseca inerzia dei sistemi aeroportuali, hanno un notevole grado di affidabilità.

Pertanto, gli investimenti possono essere programmati congruamente alle esigenze di potenziamento infrastrutturale.



Gli interventi programmati nel periodo 2008–2012 sono mirati essenzialmente ad un immediato riscontro in termini operativi e commerciali. È infatti prevista la ristrutturazione del corpo centrale dell'aerostazione passeggeri e la riorganizzazione degli spazi dei nuovi padiglioni al fine di migliorarne l'integrazione airside e landside. Gli obiettivi da conseguire sono:

- l'aumento degli spazi destinati ai passeggeri ed alla clientela non–avio (airside e landside);
- il miglioramento della capacità del sottosistema (nuovi banchi check–in e nuovi gates);
- l'aumento degli spazi destinati alle attività commerciali ed agli enti aeroportuali;
- la realizzazione di un collegamento protetto con la stazione FFSS. La Regione Marche ha previsto, nel POR-FESR 2007-2013, un apposito finanziamento di 1,2 Mln € per la realizzazione di tale collegamento e per lo spostamento della stazione di Castelferretti di fronte all'aerostazione.

Inoltre è previsto il potenziamento del terminal cargo per soddisfare le esigenze di alcuni dei vettori che operano attualmente sullo scalo (es. DHL) e l'ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili al fine di creare uno stand dedicato ad aeromobili di categoria L.

Nel complesso gli investimenti nel periodo 2008–2012 sono stati programmati per far fronte ad una domanda infrastrutturale già presente, generando così un'immediata ricaduta positiva sull'operatività dello scalo.

Gli interventi previsti nel periodo 2008 - 2012 sono mirati essenzialmente ad un immediato riscontro in termini operativi e commerciali. In particolare sono previsti:

1. ristrutturazione del corpo centrale e riorganizzazione degli spazi per l'integrazione, air-side e land-side, con i nuovi padiglioni:
 - aumento degli spazi destinati ai passeggeri (airside e landside);
 - collegamento protetto con la stazione FFSS;
 - potenziamento capacità (check-in, gages);
 - aumento degli spazi destinati alle attività commerciali.
2. potenziamento delle infrastrutture nei termini di ampliamento piazzali di sosta aeromobili. Gli investimenti programmati saranno finanziati dalla Società con il cash flow generato dalla gestione corrente e ricorrendo ad indebitamento a medio-lungo termine.
3. potenziamento del collegamento con la linea ferroviaria Ancona-Roma: è previsto da parte delle Regione Marche un finanziamento di circa 1,2 milioni di euro (successivamente rimodulato in 0,5 Meuro) nel POR 2007-2013, per lo spostamento della stazione FFSS di Castelferretti di fronte all'aeroporto ed il collegamento coperto di questa con l'aerostazione.

4. completamento del polo air-cargo e l'adeguamento della viabilità, sono previsti un finanziamento di circa 880 mila euro nel POR FESR Marche 2007-2013 ed uno di **circa 1,4 €** milioni di euro nel fondi FAS 2007-2013, per la realizzazione del magazzino, il tutto finalizzato a poter sfruttare ogni possibile futura ipotesi di intermodalità.

In Fig. 36 sono illustrati gli investimenti infrastrutturali previsti nel periodo analizzato:

INVESTIMENTO:	COSTO in migliaia di €:	FUNZIONE:	INIZIO LAVORI	FINE LAVORI
<i>Ampliamento magazzino Cargo</i>	200	Ampliamento magazzino Cargo	2008	2009
<i>Ristrutturazione Corpo Centrale (primo lotto)</i>	2.000	Ristrutturazione Corpo Centrale (Primo lotto)	2008	2010
<i>Collegamento Corpo Centrale - Stazione FFSS</i>	500	Collegamento Corpo Centrale - Stazione FFSS	2010	2011
<i>Nuovi Piazzali di sosta aeromobili</i>	1.800	Nuovi Piazzali di sosta aeromobili	2010	2012
	4.500			

Fig. 36: Interventi previsti periodo 2008-2012

Nel complesso gli investimenti nel periodo 2008-2012 sono stati coordinati in modo da generare ricadute positive sull'operatività dello scalo. Si otterranno inoltre nuovi e più funzionali spazi per gli uffici di scalo (all'interno del corpo centrale ristrutturato) e per l'attività di aviazione generale.

Nel paragrafo successivo si riporta il dettaglio degli interventi a medio termine.

3.3.2 La pianificazione a medio termine (2013–2021)

Gli investimenti pianificati per il medio termine (2013–2021) sono mirati ad adeguare le infrastrutture aeroportuali allo sviluppo del traffico merci e passeggeri. Gli interventi dovranno migliorare l'efficienza dei singoli sottosistemi portando ad un incremento globale della capacità dell'infrastruttura e garantendo il mantenimento di elevati livelli di servizio.

Sono previsti:

- la realizzazione dei primi 2 lotti di un nuovo polo destinato al traffico merci. L'area cargo sarà realizzata in una zona separata da quella passeggeri e strategica per i collegamenti con il territorio;
- il potenziamento del sistema di taxiway, con la realizzazione della via di rullaggio parallela1, l'adeguamento del raccordo 3 e della viabilità interna (strada perimetrale).

Altre attività sono state pianificate con il naturale obiettivo di sviluppare ed ottimizzare gli interventi già illustrati per il breve termine:

- completamento della ristrutturazione del corpo centrale (ripristino simmetria dei tre edifici);
- sviluppo delle infrastrutture a servizio degli aeromobili (hangar, piazzali);

- manutenzione straordinaria testate pista di volo.

Nel complesso gli investimenti nel periodo 2013–2021 condurranno l'aeroporto verso il compimento di quanto sarà previsto nel Piano Regolatore Generale. Come indicato dall'ICAO i lavori sono stati pertanto coordinati in modo da portare l'infrastruttura ad una configurazione di sviluppo finale stabile.

3.3.3 *La pianificazione a lungo termine (2022–2043)*

Lo scenario alla base della pianificazione di lungo termine (2022–2043), essendo caratterizzato da un livello intrinseco di incertezza particolarmente elevato, non può che condurre a programmi e linee di sviluppo a carattere indicativo. In linea generale le attività previste sono le seguenti:

- interventi di ripristino strutturale, funzionale e di manutenzione straordinaria sugli elementi che raggiungeranno il compimento della vita utile prevista (aerostazione, pista di volo, piazzali di stazionamento, viabilità interna ed esterna);
- interventi mirati all'ulteriore sviluppo del sistema aeroportuale (terzo lotto area cargo, nuove aree di parcheggio e di ricovero dei mezzi di servizio).

In definitiva gli investimenti previsti nel periodo 2022–2043 sono stati strutturati in maniera tale da cogliere ed accompagnare la progressiva evoluzione del sistema aeroportuale e la sua integrazione con il territorio. Analogamente a quanto previsto per i Master Plan, adeguamenti sostanziali del programma di investimenti saranno necessari per tenere conto delle inevitabili discrepanze tra previsioni e risultati effettivi.

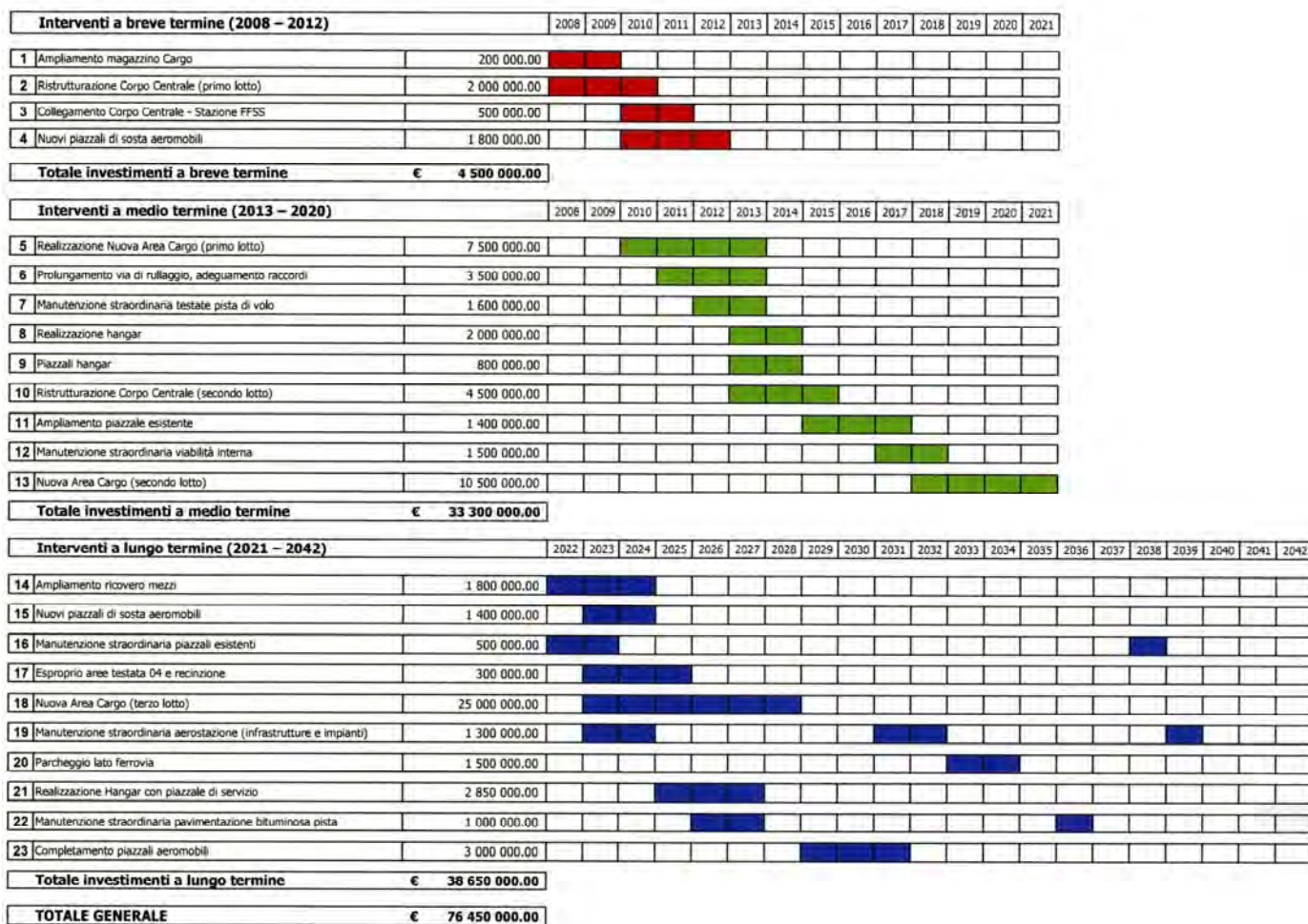


Fig. 37: Cronoprogramma degli interventi

3.4 Piano industriale 2009-2019 – linee guida –.

Il Piano Industriale, approvato nel mese di luglio 2009, evidenzia una situazione caratterizzata dalle seguenti **opportunità** di sviluppo:

- potenzialità di sviluppo del traffico, legate alle caratteristiche del tessuto imprenditoriale, alla vocazione turistica, alla specificità e potenzialità del bacino geografico di riferimento ed al contesto di mercato, contraddistinto da elevati tassi di crescita negli anni più recenti;
- opportunità legate alla partecipazione pubblica, in quanto il socio pubblico può assumere un ruolo importante nel coordinare lo sviluppo e la promozione del territorio nell'interesse della regione e dell'azienda;
- potenzialità dell'infrastruttura aeroportuale moderna ed efficiente, capace di assorbire un traffico potenziale di 1,6 milioni di passeggeri e di conseguenza i margini di sviluppo dei ricavi "non aviation".

La possibilità di cogliere pienamente tali favorevoli prospettive, può realizzarsi solo superando le attuali **criticità**:

- di business, legate allo sviluppo del traffico e all'attuale prassi di mercato che prevede politiche d'incentivazione ai vettori;
- della struttura finanziaria, fortemente pregiudicata dall'indebitamento finanziario, contratto per la realizzazione e l'ammodernamento dell'infrastruttura aeroportuale;
- dei costi di gestione (i.e. organizzativi e strutturali) che possono essere coperti solo al raggiungimento di determinati volumi gestiti.

L'ingresso nel capitale di Aerdorica S.p.A. di un partner in grado di apportare risorse finanziarie e know how adeguati, potrebbe consentire di affrontare e risolvere al meglio le criticità evidenziate, mettendo la società nelle condizioni di beneficiare pienamente delle opportunità prospettate.

3.4.1 Strategie di breve, medio, e lungo periodo.

Le strategie previste dal Piano Industriale sono distinte per fasi temporali:

- anno 2009: creazione di un nocciolo duro di destinazioni con alta frequenza e prezzi al pubblico contenuti;
- entro 2013: consolidamento rotte attivate (incremento load factor e frequenze) ed espansione su destinazioni leisure;
- entro 2019: sviluppo traffico di linea e sfruttamento opportunità di feeding-defeeting su Hub;
- entro 2039: raggiungimento massima capacità aeroportuale.

La **Mission** del Piano Industriale è incentrata sulla *“valorizzazione del sistema aeroportuale di Ancona attraverso lo sviluppo del traffico con un’offerta di servizi aerei che consenta di garantire al territorio e al relativo bacino di utenza naturale un network di collegamenti (da e verso) le principali destinazioni italiane ed europee”*.

L'**Obiettivo strategico** è quello di *“incrementare l’attrattività dell’aeroporto, sviluppandone il ruolo di scalo regionale di riferimento per il relativo bacino di utenza”*.

Le **Linee guida strategiche di sviluppo** sono focalizzate in 3 punti:

1. la **“strategia commerciale”** realizzabile attraverso:

- a. lo *“sviluppo di nuove rotte e nuovi vettori”*, focalizzando l'attenzione su Vettori di linea nazionali ed internazionali (primi tra questi Parigi e Mosca);
- b. lo *“sviluppo del piano del traffico”* da fondare sull'implementazione di *“politiche commerciali di incentivazione”*, basate su tre aspetti: sconti sull'handling, contributi a passeggero variabili a seconda della tratta e del vettore e gli investimenti commerciali sostenuti in parte dalla Società ed in parte da terzi;



- c. lo sviluppo del traffico “*cargo-DHL*”, grazie alla realizzazione di un nuovo polo logistico nel sedime aeroportuale;
 - d. lo “*sviluppo dei ricavi -non aviation-*”, coerentemente con i business model che si stanno consolidando tra gli operatori del settore e sulla base della futura crescita dimensionale dello scalo e degli interventi previsti sull'aerostazione, prevede strategie volte ad un migliore sfruttamento commerciale degli spazi, sviluppando ed attivando nuove linee di ricavo;
 - e. il progetto di revisione del “*modello organizzativo*” .
2. l’“equilibrio finanziario” raggiungibile, nel breve-medio periodo, grazie alla capacità di gestire con efficienza la crescita e lo sviluppo dello scalo.
- La situazione finanziaria della società (che nel 2008 ha fatto registrare oneri finanziari per circa 1 milione di euro) ha portato il Management a valutare interventi di rinegoziazione del debito complessivo a breve, per l'ottenimento di un finanziamento a medio-lungo termine (i.e. 10 anni), al fine di consentire una riduzione degli oneri finanziari. Tale piano permetterà un più ampio respiro finanziario almeno nel periodo di crescita e di sviluppo dell'aeroporto. Nell'arco del periodo di riferimento, 2009-2013, si potrà ottenere un abbattimento complessivo degli oneri finanziari di circa il 70%.
3. gli “investimenti di mantenimento”, pianificando gli investimenti previsti dal Piano di Concessione, al fine di garantire allo scalo l'assorbimento della crescita passeggeri.
- Gli investimenti previsti nel periodo di riferimento 2009-2013, 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 al 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.

La Regione ha acquisito, all'inizio del 2009, da parte della Commissione Europea l'assenso all'"aiuto" a favore dell'Aerodroma per interventi più "ampi" e successivamente, nel gennaio 2010, l'approvazione del ridimensionamento degli stessi.

~~è attualmente in corso la notifica del ridimensionamento degli stessi.~~

Pertanto, ~~Appena~~ appena acquisito il parere favorevole da parte della Commissione, sono state avviate ~~è potuto sarà possibile avviare~~ le procedure per la realizzazione del magazzino cargo ed è in fase di concertazione tra Aerodroma, Regione ed RFI, la definizione del progetto di collegamento pedonale del terminal aerostazione con la stazione ferroviaria.

L'attuale proposta ~~approvata inviata~~ dalla Commissione Europea prevede:

Intervento 1): Riqualifica e Ampliamento Area Cargo.

Costo intervento € 811.000,00

Finanziamento pubblico € 811.000,00

Percentuale finanziamento pubblico (fondi FAS) 100%

Intervento 2): Miglioramento accessibilità polo merci

Costo intervento € 875.000,00

Finanziamento pubblico € 875.000,00

Percentuale finanziamento pubblico (fondi FESR) 100%

Intervento 3): Riqualifica funzionale aerostazione

Costo intervento € 2.500.000,00

Finanziamento pubblico € 2.000.000,00

Percentuale finanziamento pubblico (fondi FAS) 80%

3.5 Azioni Regionali

Sino ad oggi la Regione Marche, in quanto socio di maggioranza dell'Aerodroma 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.

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 Aerodroma, 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.

PARTE 2

AEROPORTO DI FANO

SCHEDA DERIVATA DALLO STUDIO SVIM



INDICE

ANALISI DELLO STATO DI FATTO E DELLA SOCIETA' "FANUM FORTUNAE" SRL	1
La società di gestione.....	1
Le strutture attualmente esistenti nell'aeroporto.....	2
Servizi all'utenza operativi nell'aeroporto	4
Attività aeronautiche operanti nell'aeroporto	4
Limitazioni operative attuali	5
PROSPETTIVE DI SVILUPPO DELL'AVIAZIONE GENERALE	6
Inquadramento normativo	6
Le caratteristiche del mercato del trasporto aereo europeo	7
La dinamica dello sviluppo del trasporto aereo	8
L'aviazione generale in Italia	8
IPOTESI D'INTERVENTO	12
Le ipotesi di sviluppo aeroportuale	12
Inserimento tra le strutture per la Protezione Civile	12
Le ipotesi di specializzazione in aviazione generale.....	15
GLI EFFETTI POTENZIALI SUL SISTEMA AMBIENTALE.....	18
Il sistema ambientale interessato	18
I ricettori sensibili.....	19
Interventi di mitigazione o compensazione degli impatti.....	21
Gli effetti derivanti dai vincoli dettati dalla normativa sulla costruzione di aeroporti	21
La mitigazione degli effetti sulle componenti Rumore e Atmosfera	23
La compensazione degli effetti complessivi sul sistema ambientale	24
Il rafforzamento e la riqualificazione degli impianti a parco urbano	25
CONCLUSIONI.....	26

ANALISI DELLO STATO DI FATTO E DELLA SOCIETA' "FANUM FORTUNAE" Srl

L'aeroporto di Fano è considerato, in base alla normativa vigente, un aeroporto minore, aperto al traffico nazionale privato e d'aviazione generale. Questo determina, come diretta conseguenza, l'impossibilità ad effettuare voli da e per Paesi che non fanno parte del Trattato di Schengen, né voli commerciali, ossia quelli che comportano trasporto pubblico di passeggeri o merci secondo le definizioni del Codice della Navigazione.

Il volo presso tale aeroporto è possibile solo nelle ore diurne ed in condizioni meteorologiche che consentono il volo a vista perché la struttura non è dotata di pista illuminata, né di strumenti per la radionavigazione.

Questo può essere un fattore penalizzante in termini d'espansione futura della struttura in quanto ne limita fortemente, a meno di interventi strutturali e di investimenti rilevanti, le prospettive di sviluppo. La gestione dell'aeroporto di Fano, per ciò che concerne l'attività di volo, dipende direttamente dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e, in particolare, dalla Direzione della Circoscrizione Aeroportuale di Ancona (DCA di Ancona). Date le caratteristiche di aeroporto minore, né il Ministero dei Trasporti né l'ENAC sono mai intervenuti investendo direttamente nell'aeroporto di Fano.

La società di gestione

La società aeroportuale "Fanum Fortunae" Srl è stata costituita nel 1995. I soci di riferimento sono il Comune di Fano, la Provincia di Pesaro-Urbino e la C.C.I.A.A di Pesaro. Lo scopo sociale è amministrare gli investimenti immobiliari realizzati nell'aeroporto di Fano e di fornire servizi qualificati agli utenti, in attesa di poter assumere dall'ENAC la gestione integrale dell'aeroporto stesso. Fino a quando non ci sarà un quadro strategico definito da parte dell'ENAC, le potenzialità di crescita in termini di volumi e fatturato di tale società sono piuttosto ridotte in quanto i possibili scenari di sviluppo sono fortemente condizionati dalla decisione dell'ENAC. Va rilevato che, finora, il mancato ottenimento della certificazione della società di gestione (al momento questa è una società di fatto priva dei requisiti formali) da parte dell'ENAC è attribuibile, secondo i dirigenti compartimentali dell'ENAC di Ancona, ad un'insufficiente attenzione di Fanum Fortunae all'iter burocratico della certificazione. In altri termini, la società di gestione dello scalo fanese ha concluso solo il primo *step* di un iter burocratico ed amministrativo piuttosto lungo ed articolato, a cui non è seguita una politica di rigore e di lobbying presso le istituzioni deputate a rilasciare la certificazione definitiva.

Nello stesso anno di costituzione (1995), il Comune di Fano e la società "Fanum Fortunae" Srl hanno sottoscritto una convenzione di durata ventennale con la quale gli immobili realizzati dal Comune sono dati in comodato gratuito alla società aeroportuale, che si è impegnata a sopportare gli oneri derivanti dalla gestione ordinaria e straordinaria.



Nel 1997, la società aeroportuale ha realizzato la recinzione dell'area d'interesse aeroportuale, con l'approvazione e secondo le specifiche indicate dall'ENAC. Nello stesso anno la società aeroportuale ha realizzato un eliporto con una superficie di m. 30x30, dotato d'illuminazione notturna e sentiero di discesa secondo le norme I.C.A.O., collegata con apposita bretella al piazzale principale. La realizzazione di tale opera rappresenta un'opportunità interessante per potenziare i servizi di elisoccorso ed eliambulanza, in quanto gli investimenti infrastrutturali principali sono già stati realizzati e gli investimenti residuali hanno un peso relativamente basso rispetto alle opere già esistenti.

Alla chiusura del bilancio d'esercizio relativo all'anno 2001, il capitale sociale della Fanum Fortunae è pari a L.1.114.494.678, ossia € 575.588, ed è così ripartito: - Comune di Fano € 196.835,52 pari al 34%; - Provincia di Pesaro-Urbino € 191.046,00 pari al 33%; - C.C.I.A.A. € 191.046,00 pari al 33%.

L'aeroporto di Fano è di fatto gestito dalla società aeroportuale pur in assenza di un'apposita concessione. Questo fatto, unito al sostanziale equilibrio fra le quote dei soci che non determina una maggioranza netta in sede di espressione assembleare, può limitare gli sviluppi futuri dell'opera in quanto aumenta i rischi legati all'ottenimento di una concessione ed alla definizione delle linee strategiche, qualora non ci sia un'unità di intenti da parte degli azionisti attuali. Con riferimento al primo aspetto critico, va rilevato che l'ENAC ha comunque formalmente preso atto dell'esistenza della società di gestione aeroportuale con un verbale di ricognizione redatto nel 2001, affidando ad essa alcuni compiti specifici, tra i quali si possono menzionare lo sfalcio dell'erba per il mantenimento delle condizioni necessarie di operatività della pista e dei raccordi (la società aeroportuale ha provveduto a rendere remunerativa tale incombenza concedendo all'impresa che svolge il servizio il diritto allo sfruttamento agricolo di parte dell'area sulla base di un piano di colture compatibili con l'attività portuale).

Le strutture attualmente esistenti nell'aeroporto

La posizione dell'aeroporto di Fano è ufficialmente definita dalle coordinate geografiche del "reference point" ICAO, pubblicate sull'AIP Italia con i seguenti valori:

- Latitudine= Nord 43° 49' 31";
- Longitudine= Est 13° 01' 40";
- Altitudine= 15 metri sul livello del mare.

L'orientamento della pista, ovvero l'angolo compreso tra il Nord geografico e l'asse centrale della pista stessa, è 49°/229°, ciò implica che non ci siano sorvoli sull'abitato in nessuna fase di volo.





Fig. 1: Palazzina aerostazione

Lo scalo, situato in posizione strategica per la sua vicinanza con importanti vie di comunicazione viarie e ferroviarie, occupa una superficie totale di circa 120 ha, sulla quale sono presenti le seguenti strutture:

- 1) una pista in erba di mt 1.200 di lunghezza totale e di mt. 40 di larghezza;
- 2) una pista di atterraggio per elicotteri con illuminazione notturna;
- 3) piazzale di sosta e manovra per aeromobili in asfalto e bretelle di raccordo con pista;
- 4) una palazzina adibita ad aerostazione della superficie di mq. 642, completamente arredata e suddivisa nei seguenti locali: - ingresso e sala di attesa per passeggeri; - sala riunioni con 70 posti; - uffici della società aeroportuale; - sala operativa a disposizione degli equipaggi di base e di transito; - torre di controllo (non operativa) - un ufficio affittato ad una società privata con licenza di lavoro aereo e scuola di volo (Flying Works Srl); - un ufficio affittato ad un'associazione sportiva (Avio Club Fano); - locali adibiti a bar, cucina e ristorante;
- 5) due hangar di mq. 758 cadauno;
- 6) un edificio, collegato al primo hangar, di mq. 168, adibito ad officina aeronautica ed ad aula di scuola di volo;
- 7) distributori di carburanti benzina Avio 100 LL e kerosene Jet A1;
- 8) parcheggi e strada di collegamento con via E. Mattei.

Ad ovest della pista d'atterraggio, dall'altro lato dell'aeroporto rispetto alle strutture suddette, insistono sul terreno demaniale due vecchie aviorimesse occupate dall'Aero Club Pesaro. Nelle vicinanze è ubicato un fabbricato abitativo, dimora dell'ex custode dell'aeroporto, che ospita gli uffici dell'Aero Club Pesaro.

A nord-est della palazzina aeroportuale esistono una pista per aeromodelli ed un'area ceduta in concessione all'associazione sportiva Alimarche, dove insistono le strutture logistiche dei paracadutisti.

Servizi all'utenza operativi nell'aeroporto

I servizi attualmente operativi sull'aeroporto di Fano sono i seguenti:

- a) servizio di ricovero degli aeromobili in hangar;
- b) servizio d'assistenza radio (informazioni);
- c) rifornimento carburanti (benzina Avio 100 LL e kerosene Jet A1);
- d) telefono pubblico;
- e) servizio antincendio (prima categoria aeroportuale I.C.A.O., corrispondente alla nona classe aeroportuale ex Legge n. 930 del 23 dicembre 1980);
- f) servizio di bar-ristorante.

I servizi di cui alle lettere a, b, c, d sono gestiti dalla società aeroportuale "Fanum Fortunae" Srl.

Il servizio antincendio è gestito dal consorzio CONAF, Consorzio Antincendio Fano, partecipato da Flying Works , Avio Club Pesaro e A.S. Alimarche.

Il servizio di bar-ristorante è gestito da una società privata.

Attività aeronautiche operanti nell'aeroporto

Le attività aeronautiche attualmente operanti nell'aeroporto di Fano sono le seguenti:

- due scuole di volo a motore (Flying Works e Aero Club Pesaro), di cui una ha già ottenuto l'autorizzazione per effettuare corsi per brevetto di pilota commerciale. Questa può essere un'opportunità interessante di sviluppo dell'attività operativa dell'aeroporto;
- una scuola di volo a vela (Aero Club Rimini);
- una scuola di paracadutismo sportivo (A.S. Alimarche);
- un'impresa con licenza di volo aereo, ovvero traino striscioni pubblicitari, aerografia, osservazioni aeronautiche (Flying Works Srl)

- due officine aeronautiche per manutenzioni e riparazioni per conto proprio (Flying Works Srl e Aero Club Pesaro);
- l'attività aeroturistica di due aeroclub di base nell'aeroporto (Avio Club Fano ed Aero Club Pesaro);
- attività sportiva di volo acrobatico (Yak Italia);
- l'attività aeroturistica di alcuni aeromobili privati di base nell'aeroporto;
- l'attività aero-turistica di aeromobili privati o di club di passaggio ed in visita.

Per quanto riguarda il volume di traffico, la società di gestione non dispone di dati ufficiali, in quanto la gestione del traffico compete alla Direzione della Circonscrizione Aeroportuale di Ancona. Sulla base delle stime non ufficiali si può stimare un totale di circa 3.000 movimenti l'anno suddivisi nella maniera seguente: - 30% circa per attività di paracadutismo sportivo; - 30% circa per scuola di volo; - 20% circa per attività di aeroturismo; - 10% circa per volo acrobatico; - 10% circa per striscioni pubblicitari.

Il tipo di aeromobili presenti nell'aeroporto di Fano è, generalmente, compreso tra i seguenti: Partenavia, SIAI, Piper e Cessna (fino al 1981), classificabili come jet a pistoncini ultraleggeri, utilizzati per brevi traversate.

L'elicottero attualmente utilizzato per voli di emergenza, la cui base di partenza è ubicata nei pressi dell'ospedale regionale di Torrette, è un Agusta A109.

Limitazioni operative attuali

Le possibilità operative di sviluppo del traffico aeroportuale nell'aeroporto, allo stato attuale, sono soggette alle limitazioni seguenti:

- limitazione dovuta al servizio antincendi: consente solo il traffico di aeromobili di lunghezza fino a mt. 9 e, in via eccezionale, fino a mt. 18 (prima classe aeroportuale I.C.A.O);
- limitazione dovuta al tipo di pista: consente solo il traffico di aeromobili ad elica o turboelica con peso massimo al decollo di circa $\frac{3}{4}$ tonnellate, capacità di carico massima di circa 20 passeggeri o 20 quintali di merce, certificati per operare su piste in erba;
- limitazione dovuta all'assenza di strumentazione ed illuminazione della pista: consente solo il traffico nelle ore diurne ed in condizioni meteorologiche per il volo a vista (visibilità orizzontale minima di mt. 1.500, escluso elicotteri che possono operare 24 ore su 24);
- limitazione dovuta all'assenza di posto di polizia di frontiera e dogana: consente solo il traffico limitato alle destinazioni nazionali e paesi aderenti al Trattato di Schengen.



PROSPETTIVE DI SVILUPPO DELL'AVIAZIONE GENERALE

Risulta indispensabile indagare lo stato dell'arte e le prospettive di sviluppo di quel settore dell'aviazione, comprensivo anche della protezione civile e della mobilità aerea d'emergenza, che viene classificato come aviazione generale.

Lo stato attuale del traffico aereo e le previsioni di progressivo incremento della domanda di trasporto richiedono, dati i tempi lunghi per la realizzazione delle opere infrastrutturali, una programmazione lungimirante ed interventi differenziati.

La realizzazione di uno studio sulle tematiche aeroportuali diventa uno strumento utile per la definizione sia delle problematiche sia delle opportunità di sviluppo di tale importante settore.

Inquadramento normativo

Il settore aeronautico è interessato, da circa sette anni, da una vasta riforma che ha modificato profondamente le responsabilità ed i soggetti istituzionali che in esso operano. Basti citare la creazione dell'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), dell'ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo) o della recente Agenzia per la Sicurezza del Volo, oltre ai numerosi mutamenti nelle gestioni aeroportuali, dovuti al recente trend delle privatizzazioni ed agli effetti delle politiche di liberalizzazione e della promozione della concorrenza portata avanti a livello europeo. Il comparto non è regolato da un unico ed organico intervento legislativo, anzi si sono accumulati negli anni leggi e regolamenti diversi per ogni singolo argomento, anche se per molti di questi occorre ancora fare riferimento al Codice della Navigazione (C.N.) del 1942.

Le infrastrutture ed il sedime degli aeroporti italiani interessati da traffico commerciale sono di proprietà dello Stato, che ha fissato mediante il provvedimento della **concessione**, la possibilità d'accesso agli operatori abilitati. Tale provvedimento è necessario per investire un singolo operatore del potere di gestire un aeroporto aperto al traffico civile, in quanto si tratta di un'attività appartenente in maniera esclusiva allo Stato (art. 700 C.N.). La scelta fatta dal legislatore era giustificata anche dalle caratteristiche tecnologiche, dalla struttura dei costi e dalle esternalità associate all'industria aeroportuale, oltre che per evitare la gestione privata di monopoli naturali quali gli aeroporti.

Il regime concessorio in vigore nel nostro Paese è fondato, per quanto riguarda i maggiori aeroporti, su **leggi speciali**, mentre su semplici convenzioni ministeriali per gli scali minori. La scelta di affidare gli aeroporti oggi in gestione totale ai relativi concessionari mediante specifiche leggi, permette all'operatore privato di acquisire la legittimazione ad agire in una sfera di competenza statale (art. 694 C.N.).

La durata media delle concessioni si aggira attorno ai 35 anni, anche se due decreti firmati dal Ministro delle infrastrutture, del Tesoro e della Difesa hanno esteso la concessione di due aeroporti a 40 anni, dando maggiore stabilità alla gestione. L'istituto della concessione in gestione totale, di



prossima estensione alla quasi totalità degli scali nazionali, incrementerà il campo d'azione delle società di gestione in un'area finora saldamente in mano pubblica.

Si sta aprendo anche in Italia la via alla privatizzazione degli aeroporti, significa che la gestione e, soprattutto, ***il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali, finora prevalentemente statale, dovrà essere di competenza delle nuove società***, che provvederanno direttamente alla manutenzione ed alla costruzione dell'aeroporto senza poter contare su fondi pubblici, così come accade già da tempo in numerose realtà europee. Il processo di privatizzazione potrebbe rivelarsi però fatale per tutti quegli aeroporti la cui redditività non sia in grado di garantire le condizioni d'autosufficienza e di un sufficiente ritorno sul capitale investito; la maggior parte degli scali di piccole dimensioni non può gestirsi autonomamente, per cui si rende necessario ed auspicabile un periodo temporaneo di transizione, anche in vista di un possibile passaggio degli aeroporti minori alle Regioni.

La Regione, in quanto ente territoriale, mantiene alcune funzioni specifiche legate soprattutto alle responsabilità in ambito di assetto del territorio. Il D.P.R. 24 agosto 1977, n. 616, trasferisce alle regioni le funzioni nelle materie di urbanistica, viabilità, lavori pubblici di interesse regionale attinenti all'assetto ed all'utilizzazione del rispettivo territorio (art. 79). L'articolo successivo chiarisce che per funzioni amministrative relative alla materia "urbanistica" s'intende "la disciplina dell'uso del territorio comprensiva di tutti gli aspetti conoscitivi, normativi e gestionali riguardanti le operazioni di salvaguardia e di trasformazione del suolo, nonché la protezione dell'ambiente".

È chiaro, dunque, che subentrano precise competenze di salvaguardia delle zone urbanizzate dal connesso traffico aereo. L'art. 88 elenca, invece, i settori di competenza statale, tra cui le opere aeroportuali che non riguardano aerodromi esclusivamente turistici. Lo stesso vale anche per le Regioni a statuto speciale, anche se gli interventi statali in materia di aerodromi si devono realizzare, in ogni caso, "previa intesa" con la Regione.

All'interno del settore aeronautico uno spazio particolare è occupato dal volo mediante elicotteri. La legge n. 422 del 1997 ha riconosciuto la competenza della regione nel campo dei servizi di trasporto aereo di interesse regionale: tra questi senza dubbio si collocano i servizi elicotteristici. Sulla base di questo dettato, la Legge Regionale n. 45 del 1998 prevede all'art.5, comma 5 che la Regione Marche "svolge compiti di regolamentazione e di gestione dei servizi elicotteristici". Sempre la stessa legge prevede che la Regione "organizza altresì i servizi elicotteristici di cui all'art. 10 del D.L 422/1997 secondo le modalità previste dagli articoli 17 e 18 del DL medesimo nonché della presente legge".

Le caratteristiche del mercato del trasporto aereo europeo

Anche dopo la tragedia del 11 settembre 2001 negli USA, il trasporto aereo presenta i più elevati tassi di crescita, attuali e prospettici, fra le diverse modalità di trasporto. Negli ultimi dieci anni, gli abbattimenti delle barriere all'entrata soprattutto di tipo normativo e regolamentare, ma anche di tipo



tecnologico ed economico, ha generato degli effetti propulsori sui collegamenti intra-comunitari, ma non ancora in pieno su quelli nazionali.

La crescita e le prospettive non sono, tuttavia, omogenee né a livello di aree mondiali, né a livello di tipologia di traffico. In particolare, il progredire del processo di integrazione europea comporterà un intenso traffico infra-europeo, specie di tipo *point-to-point* ed a vocazione business, con caratteristiche nuove in termini di domanda di qualità e di flessibilità di servizi.

Nei paesi e nelle aree a più alto reddito pro-capite si colgono segnali di maturità che fanno prevedere un assestamento dei tassi di crescita su basi contenute (per i passeggeri) ed un riequilibrio delle quote di trasportato a favore delle merci.

Il trasporto aereo è, per sua natura, intermodale e di conseguenza l'efficienza è condizionata dal funzionamento operativo di ciascuna singola parte: servizi di collegamento aereo, servizi aeroportuali e servizi di accesso all'aeroporto. Al tempo stesso, esso è caratterizzato da singole componenti che talvolta operano con logiche diverse e si confrontano su terreni assai differenti: in particolare, i singoli anelli della catena del trasporto intermodale, per motivi differenti, non sono ugualmente esposti agli effetti della concorrenza.

La politica delle alleanze, portata avanti dalle maggiori compagnie statunitensi ed europee, in collaborazione anche con le principali avioilinee asiatiche e sudamericane, coinvolge più del 60% del mercato mondiale del traffico passeggeri e costringe a considerare le politiche di accordi fra Stati e di concorrenza fra sistemi in un'ottica globale.

Nell'ambito dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (I.C.A.O.), gli Stati e, in particolare gli USA e l'Unione Europea, sono alla ricerca di politiche comuni in termini di normativa ambientale e di accordi per l'integrazione dei mercati, anche se le differenze e le specifiche legislazioni nazionali e comunitarie sono ancora notevoli e richiederanno ancora un lungo processo di integrazione.

Le problematiche legate alla politica ambientale nel settore dei trasporti aerei assumono un'importanza sempre maggiore in considerazione del fatto che ulteriore degrado delle tendenze attuali comporterebbe una reale minaccia per la qualità della vita dei cittadini, per il futuro del settore e per l'impatto ambientale globale, soprattutto in termini di emissione di CO₂ e di rumore.

La dinamica dello sviluppo del trasporto aereo

L'aviazione generale in Italia

La valutazione delle prospettive di sviluppo dell'aeroporto di Fano, come è stato in precedenza rilevato, non può non tenere conto dello stato attuale e prospettico dell'aviazione generale in Italia poiché gli aeroporti minori, tra i quali rientra quello fanese, vivono delle attività legate ad esso.



Va premesso che per aeroporto minore si intende uno scalo non funzionale al grande trasporto di linea, ma utilizzato per le attività degli Aeroclub e delle società di lavoro aereo, dagli aerotaxi, come base per l'aviazione d'affari e per il traffico degli aeromobili privati, ed impiegato anche ai fini della protezione civile.

In aggiunta, occorre rilevare che, sotto il profilo normativo non esistono aeroporti "minori". Il gestore di una infrastruttura aeroportuale può chiedere all'ENAC la certificazione delle dotazioni infrastrutturali e, quindi, servire aeromobili con esse compatibili. Nell'ambito dell'analisi non sono stati rilevati degli aspetti normativi che consentano di riservare alla regione un potere concessorio o autorizzativi per l'apertura o lo sviluppo di tali infrastrutture.

Le competenze che possono essere utilizzate in maniera indiretta, ma ugualmente efficace, sono quelle relative alla programmazione del territorio ed alla tutela ambientale.

Dato questo presupposto, **si ritiene fondamentale che per poter davvero promuovere lo sviluppo dello scalo aeroportuale fanese la *conditio sine qua non* è rappresentata dall'ottenimento della certificazione necessaria da parte dell'ENAC.** Per raggiungere un tale obiettivo è necessario che ci sia la piena disponibilità ad intervenire con gli strumenti più consoni ed a investire nel potenziamento dello scalo fanese sia del potere politico sia degli attuali azionisti di riferimento della società di gestione Fanum Fortunae.

Sotto il profilo funzionale, il traffico aereo chiede di favorire la concentrazione della domanda e dell'offerta: una diffusione di piccole strutture non aumenta il livello di servizio ma, disperdendo la domanda, scoraggia l'offerta e, in definitiva, lo riduce. Questo è valido a livello generale e con riferimento specifico all'aviazione commerciale.

Aeroporti di dimensioni medio piccole e campi di volo svolgono però una funzione importante di supporto alle attività turistiche, sportive, formative (scuole di volo), di servizio aerotaxi e di lavoro aereo. In questa ottica e fuori del contesto strettamente trasportistico, tali iniziative devono essere sostenute e, qualora necessario, anche potenziate. L'aeroporto di Fano può essere sicuramente considerato un esempio di tale tipo.

In Italia esistono 58 aeroporti "minori" che nel 2002 sono stati utilizzati esclusivamente dall'aviazione generale.

Al fine di ricordare quali sono i confini su cui opera l'aviazione generale si ribadisce che i soggetti che utilizzano maggiormente questo tipo di scalo sono:

- Gli Aeroclub che possono svolgere attività sportiva (volo da diporto sportivo –VDS, volo acrobatico, rally aereo e paracadutismo), attività di scuola di volo (brevetti di pilota privato e pilota commerciale, corso per paracadutisti e aeromodellismo), volo a vela, volo a motore (ala fissa), aeromodellismo attività aeroturistica, ecc.;



- Le società di lavoro aereo che coprono una gamma di attività che spazia dalla fotogrammetria, alla fotografia. Alla pubblicità, allo spargimento di sostanze, al trasporto di carichi esterni al mezzo ecc. Una branca del lavoro aereo è costituita dall'elicotteristica che, ad esempio, viene impiegata per assistenza alle piattaforme petrolifere presenti nell'Adriatico.
- Il servizio aerotaxi che consiste nel trasportare un numero di passeggeri inferiore a 12 e svolgono attività di collegamento tra due località a richiesta del committente, dietro pagamento di una tariffa oraria.
- L'aviazione d'affari che è costituita da persone e da società che utilizzano l'aeroplano come bene strumentale per svolgere i propri affari ed anche il trasporto di clienti presso le aziende. Nel Regno Unito, alcune imprese hanno chiesto alle autorità locali di sviluppare un aeroporto nelle immediate vicinanze delle loro sedi per favorire la loro crescita, e in realtà molte di esse hanno localizzato le loro attività più importanti nelle vicinanze di un piccolo aeroporto al fine di beneficiare di un facile e rapido accesso all'Europa (volo *point-to-point*).
- Le attività di protezione civile che riguardano essenzialmente il soccorso antincendio ed il servizio di eliambulanza.

Concentrando l'attenzione sulla realtà italiana, si può facilmente rilevare che l'aviazione generale è molto meno sviluppata che nel resto dell'Europa. Basti pensare che gli aeroporti minori sono pari a 450 in Francia e 680 in Germania. Occorre rilevare, comunque, che le prospettive di crescita dell'aviazione generale in Italia sono stimate dall'ICAO nell'ordine del 6,1% annuo per i prossimi anni.

Tuttavia, perché si possano verificare tali trend è necessario che si verifichino un serie di concause, tra le quali si possono segnalare:

- la sensibilità che le autorità politiche e governative svilupperanno verso questa attività;
- L'oculata e razionale gestione degli scali aeroportuali minori da parte delle rispettive società di gestione;
- La disponibilità dei soggetti privati ad intervenire attraverso investimenti mirati sia a sviluppare le società di trasporto aereo privato sia ad entrare nel capitale delle società di gestione degli scali aeroportuali.

Concentrando l'attenzione sulla realtà italiana, si può facilmente rilevare che l'aviazione generale è molto meno sviluppata che nel resto dell'Europa. Basti pensare che gli aeroporti minori sono pari a 450 in Francia e 680 in Germania: il dato forse più rilevante che sottolinea l'accentuato gap fra l'Italia ed il resto dell'Europa è costituito dal numero di velivoli attualmente registrati: ad una flotta di circa 1000 aeromobili in Italia si contrappongono i 2.800 in Francia e 18.708 in Germania (Fonte: IAOPA 21st World Assembly 2002).



La proprietà degli aeroplani di aviazione generale negli ultimi dieci anni a livello europeo è decisamente aumentata, facendo crescere il ruolo dell'aviazione d'affari, mentre in Italia è avvenuto l'esatto contrario laddove la tendenza a dismettere le flotte privati e ad esportare gli aerei ha preso il sopravvento sulla voglia di investire in tale settore.

Le cause di questo mancato decollo possono essere ricondotte essenzialmente a:

- una politica fiscale decisamente più penalizzante rispetto ad altri regimi fiscali europei per i proprietari degli autovelivoli, anche laddove questi vengano impiegati nell'attività d'affari;
- la scarsa accessibilità allo spazio aereo ed agli aeroporti per i velivoli dell'aviazione generale.

Proprio per questo ultimo e fondamentale motivo si può pensare che lo sviluppo degli aeroporti minori costituisca una delle vie privilegiate per il rafforzamento di un settore che può, senza ombra di dubbio, fungere da volano per lo sviluppo delle economie locali. Non si può, infatti, trascurare il ruolo importante che l'aviazione generale, come parte integrante del Sistema di trasporto Globale, ricopre nel collegare in maniera rapida ed efficiente zone remote con i centri d'affari.

Si pensi, ad esempio, all'utilizzo di aerei privati per viaggi d'affari: le aziende che decidono di ricorrere a tale mezzo di trasporto possono controllare tutte le loro necessità di trasporto, visto che l'aviazione generale serve un numero superiore di destinazioni rispetto agli aeroplani di linea.

Occorre poi analizzare l'efficienza, la flessibilità, l'affidabilità e l'economicità che tale modalità di trasporto è in grado di generare comparandola eventualmente con le forme alternative di mobilità.

Nelle Marche, ad esempio, la dimensione dell'aviazione d'affari è ancora modesta se comparata con le altre zone altamente industrializzate del Paese e con altre regioni europee. Per tale tipologia di attività si sta sempre più affermando la tendenza ad utilizzare aerei di dimensioni ridotte ma dalle prestazioni in termini di velocità e confort elevate (Jet), in quanto il tempo e lo status sociale assumono una importanza determinante nel mondo degli affari.

È necessario, tuttavia, rilevare che per sviluppare a pieno tali potenzialità, gli aeroplani dell'aviazione generale e del lavoro aereo hanno bisogno di aeroporti, non necessariamente dotati di infrastrutture simili a quelle degli aeroporti maggiori. Al contrario, sarebbe sufficiente e necessario dotare gli aeroporti minori delle dotazioni di base quali, ad esempio, la cementificazione o asfaltatura della pista che se mantenuti con la dovuta attenzione presentano dei costi di gestione decisamente ridotti e, ovviamente, il libero accesso agli aeroporti maggiori che consentano l'interscambio con il trasporto aereo regolare.

Sulla base delle evidenze riscontrate finora, si può giungere alla ragionevole conclusione che, visto il suo attuale sottodimensionamento, l'aviazione generale in Italia può avere delle possibilità di sviluppo molto favorevoli, anche se le recenti statistiche sembrerebbero dimostrare il contrario. La valutazione

deve essere, tuttavia, condotta sul trend storico e prospettico di lungo periodo che evidenzia un ritmo di crescita dinamico e sostenuto. Al contrario, le statistiche recenti sono fortemente influenzate in maniera negativa dal contesto economico tutt'altro che favorevole nel triennio 2000-2002. Questa è, tuttavia, una fase negativa limitata nel tempo che si inserisce in uno scenario di crescita di medio-lungo periodo. A supporto di quanto appena affermato è sufficiente rilevare che le prospettive di crescita dell'aviazione generale in Italia sono stimate dall'ICAO nell'ordine del 6,1% annuo per i prossimi dieci anni.

IPOTESI D'INTERVENTO

Le ipotesi di sviluppo aeroportuale

Inserimento tra le strutture per la Protezione Civile

Il Piano Provinciale di Emergenza, al fine di individuare una strategia di protezione civile, analizza, alla luce del quadro normativo di riferimento, il territorio dal punto di vista statistico considerando la densità di popolazione residente, la percentuale di anziani e disabili. Studia, quindi, il suo profilo fisiografico, gli aspetti idrogeologici e geomorfologici e le caratteristiche climatiche per definire, negli aspetti significativi ai fini del piano, l'assetto attuale del territorio ed ottenere una mappatura del rischio cui è sottoposta la popolazione provinciale. Sulla base degli scenari di rischio derivato da alluvione, frane, sisma e terremoti, nonché dal rischio industriale e da incendi boschivi, valuta le procedure di intervento e i modelli operativi.

Le procedure di intervento, dirette ad assicurare una forma di prima assistenza alle popolazioni colpite da eventi naturali o connesse alle attività dell'uomo, coinvolgono diverse funzioni:

- la pianificazione tecnico-scientifica;
- l'assistenza sociale e veterinaria;
- i mass media e l'informazione;
- il volontariato;
- i materiali ed i mezzi,
- il trasporto, la circolazione e la viabilità;
- le telecomunicazioni;
- i servizi essenziali;
- il censimento danni a persone e cose;
- le strutture operative;
- gli enti locali;
- i materiali pericolosi;
- l'assistenza alla popolazione;
- il coordinamento dei centri operativi.



Per l'esercizio delle rispettive funzioni, il Centro Provinciale Coordinamento Soccorsi e il Centro Operativo Provinciale Permanente si avvalgono della Sala Operativa Integrata (SOI) opportunamente attrezzata al fine di tradurre le decisioni strategiche assunte in interventi operativi concreti.

I Settori di Operatività del Centro Provinciale di interesse del presente studio sono il trasporto, la circolazione e la viabilità. La procedura d'intervento scatta nell'ipotesi di intransitabilità di tratti stradali di collegamento e prevede una mobilità alternativa che, tramite l'uso di elicotteri, permetterà il collegamento di tutte le strutture ospedaliere o di soccorso della provincia di Pesaro e Urbino.

I casi di maggiore frequenza prevedono la necessità di allestire servizi di trasporto di ammalati gravi verso luoghi di cura o servizi di approvvigionamento di zone isolate.

Il Piano fornisce le indicazioni inerenti gli enti da attivare in caso di calamità ma non precisa esattamente il ruolo e l'utilizzo dell'aeroporto di Fano. Tuttavia, il *"Programma per assicurare pronti interventi sul territorio provinciale nelle emergenze"*, prevede la realizzazione di elisuperfici dotate di elicotteri e collegate con una base operativa che dovrebbe garantire la mobilità sul territorio nei casi di emergenza.

L'aeroporto di Fano, già provvisto di elisuperficie, è stato scelto come base operativa per il collegamento con tutte le altre elisuperfici previste dal Piano della Mobilità nelle Emergenze della Provincia di Pesaro e Urbino.

Alle previsioni del Piano si può prevedere di sommare ulteriori funzioni di supporto nelle emergenze ambientali, in particolare incendi e altre situazioni pericolose, della struttura aeroportuale di Fano. In questo caso l'aeroporto verrebbe utilizzato per l'atterraggio e il decollo dei velivoli idonei in caso di emergenze ambientali ovvero per il trasporto di mezzi e carichi necessari al sostegno di zone e popolazioni bisognose.

La protezione civile, branca dell'aviazione generale, opera sul contesto locale opera prevalentemente con elicotteri, e l'attuale realtà fanese pone l'infrastruttura esistente in una posizione strategica e di rilevante importanza per tali attività, anche alla luce del Piano provinciale di Protezione Civile e della mobilità aerea di emergenza.

L'elicottero attualmente utilizzato per voli di emergenza, la cui base di partenza è ubicata nei pressi dell'ospedale regionale di Torrette, è un Agusta A109 a carrello retrattile, motorizzato con due turbine Pratt & Whitney che erogano 750 Hp cadauna alla trasmissione, e conferiscono a questo elicottero la sicurezza totale di un classe A. L'Agusta A109 può ospitare sette passeggeri oltre il pilota in configurazione High Density o quattro passeggeri oltre due piloti in configurazione VIP. Viaggia a una velocità di crociera di 287 Km/h con un'autonomia di tre ore e trenta minuti ed è certificato classe A poiché può decollare e atterrare anche con un solo motore. L'Agusta A109 può volare sia di giorno che di notte ed è certificato anche per il volo in mare. E' indicato per il trasporto del personale addetto

alle piattaforme di trivellazione in mare o per l'elisoccorso, anche in considerazione dello spazio disponibile in cabina e della sicurezza attiva e passiva che può offrire come bimotore.

Non si hanno dati puntuali del traffico relativo all'eliporto di Fano, tuttavia nel corso del 2002 il volume di traffico per emergenze e trasferimenti tramite elicotteri ed effettuato dal servizio di elisoccorso del 118 sul territorio della Provincia di Pesaro e Urbino, è stato il seguente:

Anno	Emergenze	Trasferimenti
2002	223	46
Totale	269	

Fonte: 118 – Torrette (AN).

Nella figura successiva sono illustrati e confrontati i differenti tempi d'intervento di un'eliambulanza che interviene sul territorio della provincia di Pesaro e Urbino partendo da Ancona e da Fano.

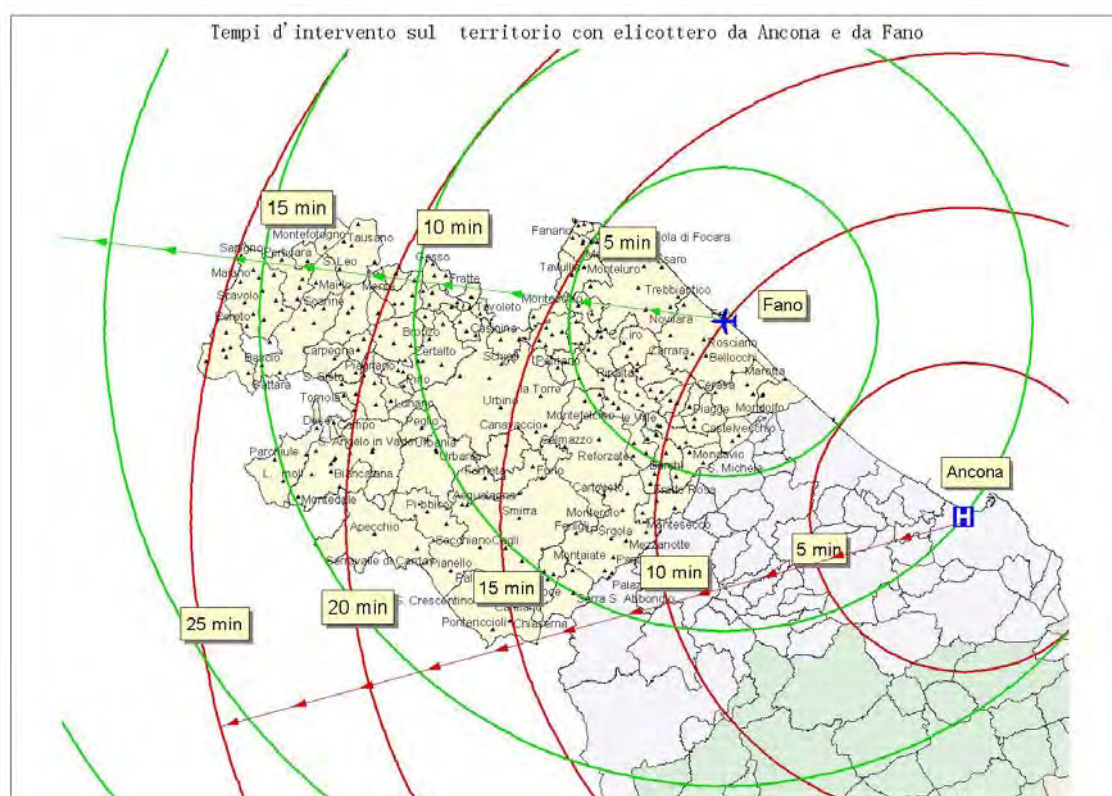


Figura 1 Tempi d'intervento dell'elisoccorso da Ancona (rosso) e da Fano (verde) sul territorio della Provincia di Pesaro e Urbino.

L'utilizzo, sullo scalo danese, di aeromobili come Canadair, che attualmente si servono dello scalo di Falconara, o di velivoli militari per il trasporto di materiali e mezzi, appare remoto, ma non impossibile. Solamente eventi calamitosi ed emergenze su scala internazionale che richiedano ponti aerei

importanti, ad esempio con i Balcani, richiederebbero il supporto della pista di Fano a supporto di quella di Falconara.

L'impiego di aeromobili come Canadair, che attualmente si servono dello scalo di Falconara appositamente attrezzato, o di velivoli militari per il trasporto di materiali e mezzi come i G 222, appare remoto, ma non impossibile, sullo scalo fanese. Prendendo in considerazione gli eventi calamitosi, emerge che, solamente emergenze su scala internazionale che richiedano ponti aerei importanti, ad esempio con i Balcani, richiederebbero il supporto della pista di Fano a supporto di quella di Falconara.

Dal punto di vista teorico tali apparecchi utilizzabili per le emergenze e per la protezione civile potrebbero atterrare sull'attuale pista, tuttavia con alcuni rischi e difficoltà, e il parere espresso dagli esperti su tale questione è che la bitumazione del sedime, per la pratica di tali attività, sarebbe preferibile.

L'attuale struttura funzionale potrebbe subire una trasformazione in seguito alla pavimentazione della pista, consentendo in tal modo l'utilizzo da parte di aeromobili più potenti, del tipo in dotazione al Servizio di Protezione Civile e all'Esercito. In questo settore si utilizzano in genere velivoli Canadair CL-415 anfibi, firebomber con due motori Pratt & Whitney Canada PW123AF da 1775 kW.

Per consentire le operazioni di volo a questo tipo di aeromobili è necessario che la pista abbia delle particolari caratteristiche tecniche, meccaniche e dimensionali, che permettano di classificare l'aeroporto come 2C (*Codice di riferimento dell'aerodromo, ICAO*), dove 2 indica la lunghezza di campo caratteristica dell'aeromobile critico, (il Canadair in questo caso) e C l'apertura alare dell'aeromobile stesso.

In generale, le pendenze trasversali devono essere tali da garantire un rapido deflusso delle acque piovane e non devono eccedere valori di 1,5% per aerodromi del tipo C, che è il tipo preso in considerazione per gli interventi sull'aeroporto di Fano. La pendenza longitudinale deve essere invece non superiore al 2%, valore ottenuto dividendo la differenza tra la massima e la minima elevazione, per la lunghezza della pista.

In ogni caso rimane **indiscussa la rilevanza strategica dell'intera area come base per operazioni di protezione civile.**

La protezione civile, per quanto riguarda le attività di volo, rientra nel settore dell'aviazione generale, pertanto si è ritenuto necessario considerare, nelle prospettive di sviluppo, anche altri utilizzi rientranti in tale settore.

Le ipotesi di specializzazione in aviazione generale

Prendendo in considerazione altri ipotetici utilizzi dell'infrastruttura si rileva che nel raggio di circa quaranta chilometri attorno a Fano, gli aeroporti di Rimini Miramare e Ancona Falconara sono aperti



al traffico civile per attività di 1° e 2° livello. La loro presenza a così breve distanza, e il rapido collegamento tra i suddetti aeroporti e la città di Fano, garantito dall'autostrada A14 e dalla linea ferroviaria adriatica, esclude qualsiasi ipotesi di specializzazione in aviazione civile per le attività di 1° e 2° livello per lo scalo fanese.

Le ipotesi di sviluppo in generale riguardano il campo *dell'aviazione generale di 3° livello*.

Nella prospettiva di un aumento del traffico commerciale, infatti, l'aviazione generale avrebbe sempre meno spazio negli aeroporti maggiori.

Nello studio ISTAO 1999 "Piano Strategico di Sviluppo", l'ipotesi di uno sviluppo delle attività di aviazione generale nello scalo fanese viene confermata e sostenuta; si illustrano anche le necessarie azioni da attuare per accompagnarne e promuoverne la crescita:

- Accordi con l'aeroporto d'Ancona per favorire l'afflusso del traffico di aviazione generale su Fano (compresa l'attività di scuola di volo);
- Organizzazione di corsi con il ricorso a finanziamenti provinciali o regionali;
- Creazione di un sito internet per pubblicizzare lo scalo e mettere in luce i punti di forza (che s'individuano nella possibilità di rifornimento carburante e nell'offerta turistica della zona);
- Sviluppo delle attività ricreative;
- Accordi con strutture ricettive (alberghi e campeggi) per favorire il pernottamento dei soci degli aeroclub e delle associazioni sportive;
- Pubblicità dell'attività di scuola volo presso le strutture scolastiche provinciali;
- Accordi con responsabili dei sistemi di trasporto locali, provinciali e regionali per rendere più facile l'accesso allo scalo;
- Manifestazioni aeronautiche.

Sempre nello studio ISTAO si segnalano ancora le seguenti opportunità di impiego della struttura:

- Passeggiate aeree sulla zona e attività d'Aerotaxi stagionali mirate al turismo incoming;
- Aerotaxi stagionali per le destinazioni più richieste mirate al turismo outgoing;
- Aviazione d'affari quindi noleggio aereo per lavoro mirato alle imprese.

Lo studio non prende in considerazione la questione della realizzazione di un terzo hangar, già peraltro autorizzato, le cui implicazioni non rientrano negli approfondimenti richiesti. La necessità di dotare l'aeroporto di un terzo hangar nasce dal fatto che i due già esistenti non soddisfano la domanda di ricovero dei velivoli; pertanto il nuovo hangar è una necessità legata più all'utilizzo attuale piuttosto che ad un futuro potenziamento dello scalo.

Le ipotesi d'intervento per l'adeguamento e il potenziamento della struttura aeroportuale di Fano comprendono azioni limitate al minimo indispensabile atte al miglioramento della pista di atterraggio e decollo, in particolare prevedono: bitumazione di un tratto dell'attuale pista in erba pari a 1.200 m di lunghezza per 30 m di larghezza, per un investimento stimato di circa 1,5 meuro (al 2003).

Questo piccolo intervento amplificherebbe l'efficienza degli investimenti fino ad ora fatti, ampliando le potenzialità di utilizzo, ma soprattutto offrendo un servizio ad una fetta più ampia della collettività, allo stato attuale marginalmente coinvolta in attività di carattere prevalentemente sportivo e amatoriale.

Con la realizzazione di questo intervento, si verrebbero a creare le condizioni necessarie a consentire le operazioni di volo ad aeromobili di peso maggiore e con sistemi di propulsione diversi (jet), rispetto agli aerei attualmente utilizzati nello scalo.

Qualora la pavimentazione della pista rimanesse in erba, l'esercizio della struttura sarebbe aperto alla sola tipologia di velivoli attualmente presenti nello scalo; riducendo le occasioni di ricavi aggiuntivi a quelle derivanti dal solo incremento del traffico aereo, cioè dalla vendita di carburante e dalla riscossione dei diritti aeroportuali.

La sezione tipo della pista di atterraggio proposta nell'ambito dello studio effettuato da Ital Airport nel Marzo del 1982 prevede la realizzazione di una pista in asfalto larga 30 m con banchine in misto granulare larghe 5 m per ciascun lato ed una pendenza trasversale dell'1,5%. Per la pavimentazione si prevede uno strato di manto bituminoso con uno spessore totale di 15 cm di cui 3 cm di manto di usura, 4 cm di binder e 8 cm di base bituminosa. Il manto bituminoso poggia su uno strato spesso 25 cm di misto granulare. La sezione trasversale della bretella che collega la pista di atterraggio con il piazzale degli aeromobili, presenta una pavimentazione in asfalto larga 15 m e pendenza 1,5% ed una banchina in misto granulare larga 5 m.

GLI EFFETTI POTENZIALI SUL SISTEMA AMBIENTALE

Il sistema ambientale interessato

Il sedime aeroportuale è ubicato sulla sponda sinistra del fiume Metauro, sulla fascia costiera della pianura alluvionale del fiume a sud della città di Fano. La distanza dal centro urbano è di circa 2 Km verso SE. Nonostante la predominanza di una morfologia di tipo collinare nell'area vasta di riferimento, il comprensorio aeroportuale è collocato nell'ambito di questa ristretta pianura, della quale occupa la porzione più aperta e pianeggiante. I rilievi presenti sono modesti e periferici, sono concentrati nei settori WSW e SSW e raggiungono al massimo un'altitudine di 555 metri (M. S. Bartolo). L'aeroporto gode di una posizione ottimale, sia nei riguardi delle caratteristiche morfologiche del sito, sia nei riguardi della felice ubicazione rispetto alla vicinanza ad importanti vie di comunicazione.

Il nodo principale di raccordo infrastrutturale è posto a sud dell'area di studio ed è formato dalla confluenza della SS 3 Flaminia con la SS 16 Adriatica, nonché dalle infrastrutture della superstrada E 78 che si collegano con l'autostrada A 14 Bologna-Bari.

Il territorio circostante l'area aeroportuale è di uso prevalentemente agricolo.

A sud il sedime confina con zone agricole interposte prima del Metauro e delle sue ampie zone golenali; lungo il fiume e ad ovest dell'aeroporto sono attrezzate alcune piste ciclabili che, nel progetto di PRG, dovranno essere estese e circondare per intero il sedime aeroportuale.

Il Piano Regolatore Generale della città, approvato nel maggio 2002, sancisce la prevalenza dei caratteri naturali per l'area in esame; a nord, infatti, confinante con un'area produttiva, è presente un'area agricola di ristrutturazione ambientale che si estende fino alla recinzione dell'aeroporto, costeggiata da una strada sterrata. Tale area confina con un'area agricola di rispetto più prossima alla fascia costiera. Anche ad est e a sud sono presenti aree agricole di rispetto che confinano con la fascia di rispetto fluviale.

La zonizzazione urbanistica indica l'area come appartenente alle zone F5, *zone destinate alla conservazione e alla creazione di attrezzature e servizi pubblici, di uso pubblico e interesse generale per attrezzature di scala urbana e territoriale*, individuandola come area aeroportuale turistica ed eliporto.

Sono escluse da questa zona le destinazioni produttive e residenziali.

All'esterno della fascia di aree agricole che circonda l'aeroporto sono poste, in particolare a nord e ad ovest, le zone urbane che rappresentano l'espansione più recente della città. Tali zone sono composte prevalentemente di tessuti residenziali e zone destinate a servizi collettivi, religiosi, sportivi

e per il tempo libero. Il PRG propone di attrezzare a parco urbano gli ambiti che si frappongono tra tali zone residenziali e il sedime dell'aeroporto, nel settore nord-nord-ovest.

Ad est, tra il sedime aeroportuale e la fascia costiera, si ritrovano gli ambiti della periferia urbana organizzata lungo la SS 16 e, nell'area d'interesse, si segnala la presenza di una zona produttiva artigianale posta tra il corso del fiume e l'aeroporto.

Nel complesso il sistema ambientale interessato dagli interventi di adeguamento e potenziamento dell'aeroporto di Fano presenta caratteri di rilevante interesse ambientale e paesaggistico rappresentati, prevalentemente, dal fiume Metauro e dalle sue ampie zone golenali che alla foce presentano anche diverse zone umide prossime all'alveo.

Le valenze ambientali dell'area sono, d'altra parte, tutelate dai numerosi vincoli istituiti nell'area d'interesse, e riassunti nel PRG e nel PTCP della Provincia di Pesaro. In particolare, è utile sottolineare la presenza della area bioitaly, di interesse nazionale e regionale, che si estende dalla foce per tutto il corso comunale del fiume Metauro e, con andamento simile, il vincolo istituito ai sensi della L.1497/39.

I ricettori sensibili

Ai fini dello studio si considerano *ricettori sensibili* alle trasformazioni indotte dal progetto d'intervento, gli elementi, aree o fattori del sistema ambientale che subiscono o possono subire influenze e modificazioni, dirette o indirette, dell'attuale stato di qualità e/o equilibrio ambientale.

Nella tabella seguente si illustrano le considerazioni operate a questo riguardo suddividendo i ricettori sensibili individuati nell'area di studio in funzione dell'appartenenza alle specifiche componenti ambientali.

COMPONENTI AMBIENTALI	Ricettori sensibili individuati	Qualità ambientale iniziale	Tipologia di impatto potenziale
Ambiente Idrico	Fiume Metauro	Molto elevata	Sversamenti accidentali
	Canale artificiale Albani	Bassa	
	Falda idrica profonda	Elevata	Alterazione deflusso
	Pozzi	Molto elevata	Inquinamento acque
Suolo e Sottosuolo	Incolti	Bassa	Modifica degli usi
Atmosfera	Zone residenziali	Elevata	Alterazione composizione gas atmosferici
	Zone destinate a parco urbano	Elevata	



Rumore	Zone residenziali	Elevata	Aumento pressione sonora e vibrazioni
	Zone destinate a parco urbano	Elevata	
Vegetazione Flora e Fauna	Incolti	Bassa	Sottrazione di vegetazione
	Fauna stanziale	Bassa	Sottrazione habitat
Ecosistemi	Ecosistema fluviale del Metauro	Molto elevata	Alterazione chimico-fisica habitat
Paesaggio	Paesaggio naturale del sistema fluviale	Molto elevata	Alterazione condizioni visuali
Salute Pubblica	Zone residenziali	Elevata	Alterazione biologica provocata da sversamenti accidentali o inquinamento acque
		Elevata	Aumento pressione sonora e vibrazioni
		Elevata	Alterazione composizione gas atmosferici

Come si evince dalla tabella precedente i ricettori che presentano i più elevati livelli di sensibilità nell'area di studio sono individuati principalmente nelle aree residenziali e di servizi collettivi ubicate a margine del sedime aeroportuale (quartiere Vallato/S. Lazzaro e quartiere S. Orso) e nelle risorse naturalistiche protette che strutturano gli ambiti fluviali del Metauro e le ampie zone golenali della sua fascia di pertinenza in corrispondenza del sedime aeroportuale.

Di rilievo ai fini dell'analisi ambientale risulta, anche, la presenza di pozzi destinati all'emungimento di acque potabili.

Infine, si deve sottolineare il buon livello di qualità dell'aria stimata nelle condizioni attuali nella zona diretta d'intervento (sedime e aeree contermini).

Gli effetti di impatto negativo di maggiore rilievo appartengono prevalentemente alla fase di esercizio dell'opera e al prevedibile aumento dei traffici aerei appartenenti sia all'Aviazione Generale che alla Protezione Civile.

Il peggioramento del clima acustico e della qualità dell'aria sono gli effetti potenziali di maggiore rilievo, che andranno approfonditi nelle successive fasi di progettazione degli interventi. Anche in questa fase, e limitatamente alle finalità dello studio di fattibilità, si è ritenuto, tuttavia, di approfondire la valutazione degli effetti ambientali potenziali sul clima acustico, applicando un modello di

simulazione in grado di rappresentare le curve isofoniche e restituire l'andamento del disturbo acustico derivato dall'esercizio aeroportuale attuale e ipotizzato.

In fase di costruzione, gli effetti potenziali non sembrano rilevanti poichè i ricettori sensibili individuati non sono sottoposti ad azioni di progetto significative, ad esclusione dei pozzi rilevati all'interno del sedime aeroportuale per i quali è necessario approfondire il rischio di inquinamento delle acque e/o di alterazione del deflusso.

Interventi di mitigazione o compensazione degli impatti

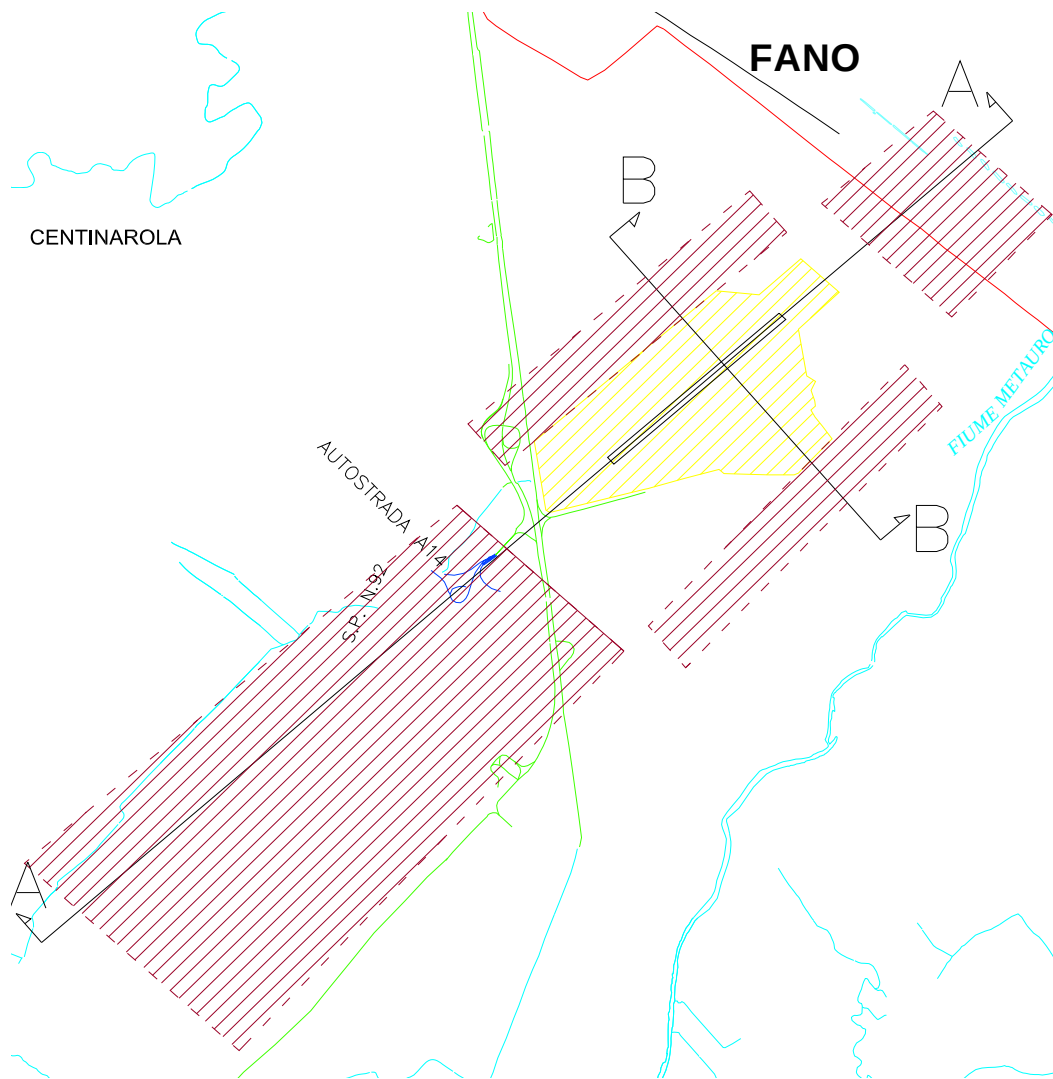
Gli effetti derivanti dai vincoli dettati dalla normativa sulla costruzione di aeroporti

In vicinanza degli aeroporti statali e di quelli privati aperti al traffico aereo civile esistono specifiche limitazioni alla presenza di impianti in elevazione e, in generale, di qualsiasi opera che possa costituire ostacolo alla navigazione aerea, sia nelle direzioni di atterraggio che nelle altre direzioni.

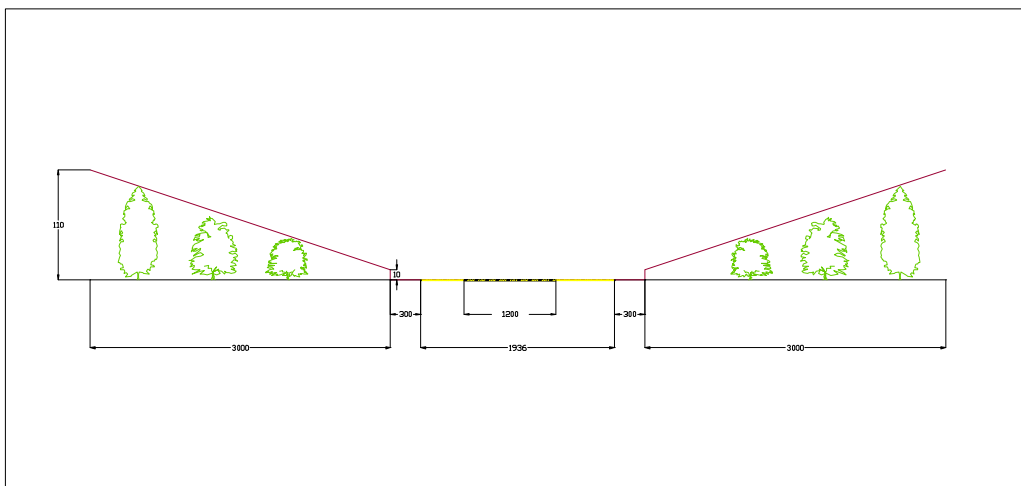
Prevalentemente, le limitazioni si riferiscono alle piantagioni arboree a fusto legnoso, gli impianti di linee elettriche, telegrafiche e telefoniche, le filovie, le funivie e le teleferiche, le antenne radio, ecc.

Nella direzione di atterraggio non possono essere realizzati ostacoli a distanza inferiore ai 300 m dal perimetro dell'aeroporto. Nella stessa direzione non possono essere costituiti ostacoli che, rispetto al livello medio del tratto di perimetro corrispondente alla direzione di atterraggio, superino l'altezza di dieci metri, se l'aeroporto ha una lunghezza di atterraggio pari o superiore ai 1080 m ma inferiore a 1500. Più distante, fino a tre chilometri dal perimetro dell'aeroporto, l'altezza può essere superata di un metro per ogni trenta. Tali altezze non possono superare in ogni caso i 45 m sul livello medio dell'aeroporto. Nelle altre direzioni e fino a 300 m dal perimetro dell'aeroporto non possono essere costituiti ostacoli che rispetto al livello del corrispondente tratto del perimetro dell'aeroporto superino l'altezza di un metro per ogni 7 m di distanza dal perimetro stesso. Dopo il terzo Km, in tutte le direzioni, il limite di altezza di 45 m sul livello dell'aeroporto può essere superato di un metro per ogni 20 m di distanza e cessa ogni limitazione dopo il quarto Km (L. 4 febbraio 1963, n° 58).

Nelle figure seguenti si presentano gli schemi illustrativi delle limitazioni indotte dalle norme descritte in precedenza applicate al caso in esame.

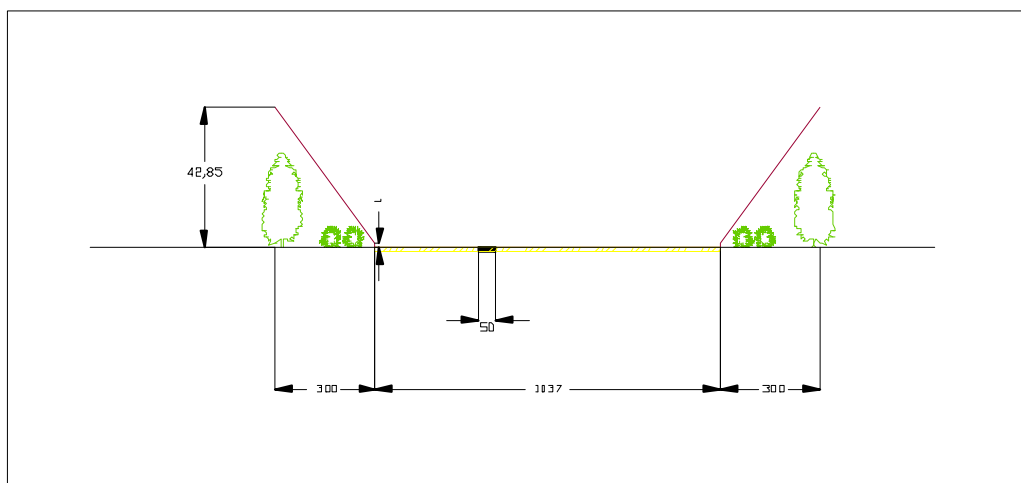


Lay-out dell'aeroporto di Fano



Sezione A-A'





Sezione B-B'

La mitigazione degli effetti sulle componenti Rumore e Atmosfera

Non è facile ridurre eventuali effetti di alterazione del clima acustico dovuto alle attività aeroportuali nel caso essi risultino non compatibili con i limiti stabiliti dalla legge.

Si può agire con dispositivi di mitigazione attiva o passiva.

Gli interventi di mitigazione attiva attengono alle procedure, accorgimenti e azioni destinati a mantenere efficienti gli aeromobili, sono, dunque, dispositivi che vengono previsti direttamente sugli aeromobili.

Diversamente, gli interventi di mitigazione passiva sono accorgimenti che interessano direttamente il ricettore sensibile, sia migliorandone il grado di isolamento da rumore e/o l'assorbimento delle vibrazioni, sia interponendo tra la fonte e il ricettore, nei casi possibili, barriere fonoassorbenti, artificiali o naturali.

Nel caso in esame, le simulazioni del clima acustico effettuate non hanno posto in rilievo ambiti con criticità potenziale; le condizioni di massima alterazione del clima acustico si mantengono sempre all'interno degli ambiti aeroportuali.

Tenendo conto delle limitazioni normative, possono essere previste specie arbustive di altezza inferiore ad 1 m, nelle immediate vicinanze del perimetro aeroportuale. Man mano che ci si allontana si può prevedere la presenza di specie arboree a fusto legnoso più alte, e, scegliendo le specie più idonee allo scopo, adatte a ridurre l'impatto acustico. In particolare, le barriere naturali dovranno essere posizionate in prossimità delle zone residenziali, aree maggiormente a rischio. Le essenze che comporranno le barriere naturali devono essere selezionate in base al patrimonio botanico della zona e devono, in particolare, possedere i seguenti requisiti: sempreverdi, alta densità fogliare, totale assenza di agenti patogeni, sviluppo avanzato e rapida crescita. La idonea disposizione delle barriere

può influire sull'attenuazione del rumore in maniera anche incisiva, arrivando fino ad un abbattimento di 5/10 dB.

La compensazione degli effetti complessivi sul sistema ambientale

Confrontando i risultati riportati nella Matrice TAE, si comprende come gli effetti che le azioni di progetto inducono sul sistema ambientale dell'area d'intervento potranno interessare fattori o elementi di alcune componenti ambientali ("Ambiente idrico", "Suolo e Sottosuolo", "Vegetazione Flora e Fauna"), sia in fase di costruzione che in fase di esercizio, che non sembrano incidere direttamente sulla qualità complessiva del sistema ambientale dell'area vasta di riferimento, in particolare se si adottano misure e accorgimenti di eliminazione o mitigazione degli effetti potenziali negativi fin dalle fasi di analisi e progetto delle opere. D'altra parte, la qualità complessiva del sistema ambientale risulta molto elevata anche perché comprende ambiti di interesse naturalistico e paesaggistico tra i più rilevanti in ambito provinciale ("Ecosistema fluviale"). Sarà quindi opportuno, in ogni caso, considerare i due livelli di approfondimento sulla composizione e qualità degli effetti ambientali indotti dalle azioni di progetto: il livello di interazione diretta *opera-componente*; il livello di interazione indiretta *opera-sistema ambientale* d'area vasta. In termini metodologici, gli strumenti da adottare potranno fare riferimento alla procedura di VIA per l'analisi delle interazioni "dirette"; alla valutazione d'incidenza per l'analisi di quelle "indirette".

La valenza ambientale e paesaggistica dell'area vasta di riferimento dell'aeroporto di Fano, coincidente con il basso corso del Metauro in ambito comunale, è riconosciuta, anche se non sottolineata, nel disegno di piano urbanistico della città, recentemente approvato.

L'ambito aeroportuale e l'area vasta di riferimento compresa tra il corso dell'autostrada A14, la superstrada E78, la SS 16 e il fiume Metauro, rappresenta, infatti, un prezioso "vuoto urbano" dove si mantiene ancora la compresenza o successione di ecosistemi naturali, di agroecosistemi, di sistemi di raccordo tra gli uni e gli altri, che deve senz'altro essere riconosciuto e tutelato.

Le destinazioni di PRG a "Parco urbano e verde attrezzato", a "Zona agricola di ristrutturazione ambientale", a "Zona agricola di rispetto" consentono, infatti, di impedire ulteriori processi di urbanizzazione intensiva e condizionare lo sviluppo dell'area alla conservazione dell'attuale assetto ecosistemico. Tuttavia, è necessario sottolineare l'esigenza di procedere oltre l'adozione di semplici misure di salvaguardia delle attuali relazioni tra gli elementi del sistema ambientale e considerare, per l'area in esame, l'adozione di un *piano d'area* complessivo che assegni ruoli e funzioni e disegni il nuovo progetto d'uso.

E' utile sottolineare, a questo riguardo, che la presenza dell'aeroporto, nelle attuali condizioni d'esercizio e in quelle future, previste nel presente studio, non comporterà alcuna limitazione alla concreta realizzazione delle funzioni programmate.



Il rafforzamento e la riqualificazione degli impianti a parco urbano

Il rafforzamento e la riqualificazione degli impianti a parco urbano, nell'area dell'aeroporto, può costituire un primo passo per sostenere il progetto più ampio di sistemazione urbanistica e di realizzazione del Piano d'area (parco fluviale del Metauro).

In questa direzione, l'U.O. Gestione del Verde Pubblico del Comune di Fano ha avviato, fin dal 2001, alcune attività, predisponendo il progetto preliminare del *Parco del Campo di Aviazione*. Secondo il progetto abbozzato, il parco potrebbe essere suddiviso in tre ambiti, fruibili con tempi e modalità diverse, e strutturato con varie tipologie d'impianto: naturaliforme (forestazione urbana), agraria tradizionale (alberata e siepi), aiuole fiorite.

La tipologia naturaliforme (zona A) è costituita da nuclei boscati immersi in un matrice prativa; la tipologia agraria tradizionale (zona B) ripropone, sia come specie che come geometria, l'alberata tipica delle sistemazioni agrarie ed è prevista all'interno del reticolo costituito dalle piazzole pavimentate in cemento; nei punti da sottolineare per la funzione che esprimono (accesso, riposo, sosta, vista) si può optare per un verde di caratterizzazione da raccordare con le tipologie d'impianto precedenti. I campi e prati aperti (zona C) costituiscono la tipologia più a diretto contatto con zone a grande frequentazione.

Il progetto preliminare di iniziativa comunale prevede, nel futuro, la possibilità di acquisire ulteriori ambiti e manufatti esistenti per organizzare meglio l'offerta e supportare anche la fruizione turistica del parco.

Il progetto, come si evince dalla breve sintesi precedente, si limita ad affermare l'opportunità e la possibilità di intervenire per la costituzione del Parco del Campo d'Aviazione graduando gli investimenti pubblici necessari nel tempo; purtroppo non si procede a ipotizzarne il disegno progettuale, la definizione delle problematiche, la risoluzione tecnica e gestionale delle stesse, soprattutto, non si affronta, in una visione sistemica, il rapporto del parco ipotizzato con gli altri ambienti naturali dell'area rappresentati dalle zone umide e dal corso del Metauro.

Nell'ottica, al contrario, di approfondire le relazioni (e le potenzialità di valorizzazione turistica degli interventi) tra l'ambito aeroportuale e il sistema ambientale complessivo in cui è inserito, si dovrà, in linea generale, affrontare il tema della progettazione della rete ecologica locale come insieme articolato di azioni territoriali atte a mitigare gli effetti della frammentazione ambientale di origine antropica ai diversi livelli di organizzazione ecologica presenti nell'area in esame.

In particolare, obiettivo del piano d'intervento sarà, quello di trovare soluzioni alla frammentazione dell'area naturale del basso corso e della foce del Metauro determinata dai programmi d'uso del territorio circostante (residenza, aree attrezzate per lo svago e lo sport, verde pubblico e privato) e dal potenziamento delle infrastrutture di trasporto (viabilità primaria e secondaria, potenziamento dell'aeroporto di Fano).



Conclusioni

Riassumendo i risultati a cui ogni singola parte dello studio è arrivata, si può ragionare nei seguenti termini.

- L'attuale struttura aeroportuale è ben organizzata e, tralasciando per ora la questione della pista di atterraggio, completamente realizzata ed efficiente per l'utilizzo attuale dell'infrastruttura. Gli investimenti fino ad ora realizzati ed i servizi offerti sono in grado di offrire ottime prestazioni anche per un incremento dell'attività dello scalo.

La società di gestione aeroportuale Fanum Fortunae presenta dei risultati nel complesso positivi, in quanto evidenzia un miglioramento nel corso del tempo sia degli indici operativi sia di quelli finanziari, sta crescendo la quota di flusso di cassa operativo che può essere destinata ad altre esigenze monetarie senza compromettere il mantenimento della struttura operativa, anche se va rilevata, tuttavia, la ridotta redditività.

L'elemento di maggiore favore agli occhi di un analista finanziario della società Fanum Fortunae è rappresentato dall'assenza di debito consolidato di tipo finanziario a fine 2002. Questo rappresenta decisamente un punto di forza nella definizione di eventuali strategie di sviluppo e potenziamento della struttura aeroportuale anche, attraverso le forme di finanza evoluta e con il coinvolgimento dei soggetti privati.

- In Italia esistono 58 aeroporti "minori" che nel 2002 sono stati utilizzati esclusivamente dall'aviazione generale.

Al fine di ricordare quali sono i confini su cui opera l'aviazione generale di ribadisce che i soggetti che utilizzano maggiormente questo tipo di scalo sono:

- gli Aeroclub che possono svolgere attività sportiva, attività di scuola di volo per brevetti privati e commerciali, volo a vela, volo a motore (ala fissa), aeromodellismo attività aeroturistica, ecc.;
- le società di lavoro aereo che coprono una gamma di attività che spazia dalla fotogrammetria, alla fotografia, alla pubblicità, allo spargimento di sostanze, al trasporto di carichi esterni al mezzo ecc. Una branca del lavoro aereo è costituita dall'elicotteristica che, ad esempio, viene impiegata per assistenza alle piattaforme petrolifere presenti nell'Adriatico;
- il servizio aerotaxi che consiste nel trasportare un numero di passeggeri inferiore a 12 e svolgono attività di collegamento tra due località a richiesta del committente;
- l'aviazione d'affari che è costituita da persone e da società che utilizzano l'aeroplano come bene strumentale per svolgere i propri affari ed anche il trasporto di clienti presso le aziende;
- le attività di protezione civile che riguardano essenzialmente il soccorso antincendio ed il servizio di eliambulanza.

Concentrando l'attenzione sulla realtà italiana, si può facilmente rilevare che l'aviazione generale è molto meno sviluppata che nel resto dell'Europa. Basti pensare che gli aeroporti minori sono pari a 450 in Francia e 680 in Germania. Occorre rilevare, comunque, che le prospettive di crescita dell'aviazione generale in Italia sono stimate dall'ICAO nell'ordine del 6,1% annuo per i prossimi dieci anni.

Tuttavia, perché si possano verificare tali trend è necessario che si verifichino una serie di concause, tra le quali si possono segnalare:

- la sensibilità che le autorità politiche e governative svilupperanno verso questa attività;
- l'oculata e razionale gestione degli scali aeroportuali minori da parte delle rispettive società di gestione;
- la disponibilità dei soggetti privati ad intervenire attraverso investimenti mirati, sia per sviluppare le società di trasporto aereo privato, sia per entrare nel capitale delle società di gestione degli scali aeroportuali.

La protezione civile, branca dell'aviazione generale, opera sul contesto locale prevalentemente con elicotteri, e l'attuale realtà fanese pone l'infrastruttura esistente in una posizione strategica e di rilevante importanza per tali attività, anche alla luce del Piano provinciale di Protezione Civile e della mobilità aerea di emergenza.

L'utilizzo, sullo scalo fanese, di aeromobili come Canadair, che attualmente si servono eventualmente di Falconara, o di velivoli militari per il trasporto di materiali e mezzi, appare remoto, ma non impossibile. Solamente eventi calamitosi ed emergenze su scala internazionale che richiedano ponti aerei importanti, ad esempio con i Balcani, richiederebbero il supporto della pista di Fano a quella di Falconara.

Dal punto di vista teorico tali apparecchi utilizzabili per le emergenze e per la protezione civile potrebbero atterrare sull'attuale pista, tuttavia con alcuni rischi e difficoltà, ed il parere espresso dagli esperti su tale questione è che la bitumazione del sedime, per la pratica di tali attività, sarebbe preferibile.

Prendendo in considerazione altri ipotetici utilizzi dell'infrastruttura si rileva che nel raggio di circa quaranta chilometri attorno a Fano, gli aeroporti di Rimini Miramare e Ancona Falconara sono aperti al traffico civile per attività di 1° e 2° livello. La loro presenza a così breve distanza, e il rapido collegamento tra i suddetti aeroporti e la città di Fano, esclude qualsiasi ipotesi di specializzazione in aviazione civile per le attività di 1° e 2° livello per lo scalo fanese. Le ipotesi di sviluppo in generale riguardano il campo dell'aviazione generale di 3° livello. Nella prospettiva di un aumento del traffico commerciale, infatti, l'aviazione generale avrebbe sempre meno spazio nei suddetti aeroporti maggiori.



Alla luce di quanto emerso finora, l'ipotesi di adeguamento dello scalo fanese che prende maggiormente peso, è quella di interventi limitati al minimo indispensabile atti al miglioramento della pista di atterraggio e decollo attraverso la bitumazione di un tratto pari a 1.200 m di lunghezza per 30 di larghezza. Questo piccolo intervento applicherebbe l'efficienza degli investimenti fino ad ora fatti, ampliando le potenzialità di utilizzo, ma soprattutto offrendo un servizio ad una fetta più ampia della collettività, allo stato attuale marginalmente coinvolta in attività di carattere prevalentemente sportivo ed amatoriale.

In funzione di questa ipotesi si è verificata la fattibilità finanziaria dell'investimento e la sua compatibilità con il contesto territoriale ed ambientale le cui deduzioni si possono riassumere come segue.

I risultati ottenuti dimostrano che la realizzazione del potenziamento "leggero" dello scalo aeroportuale di Fano, attraverso la tecnica del project financing, rappresenta una soluzione validamente applicabile. Sulla base delle ipotesi formulate, la redditività prospettica dell'investimento è positiva e pari a € 115.000 su un orizzonte temporale di venti anni.

Tale risultato favorevole è ulteriormente supportato dall'analisi di sensibilità delle variabili, con la quale si è cercato di capire l'impatto sul risultato finale, misurato dal valore attuale netto dell'investimento, derivante dalla variazione inattesa dell'andamento di una determinata variabile.

L'analisi delle matrici ambientali prese in esame fanno emergere che:

- gli impatti potenziali per la componente aria indotti dalle azioni di progetto in fase di costruzione risultano del tutto trascurabili ed in linea generale, si può concludere che, per la componente in esame, gli effetti potenziali dell'adeguamento e potenziamento delle strutture aeroportuali, nelle ipotesi di esercizio adottate, comporterà effetti di livello trascurabile;

- per quanto riguarda la componente rumore, dall'analisi delle curve isofoniche derivate dalle elaborazioni numeriche non si ravvisano particolari situazioni di potenziale inquinamento acustico e tutte le ipotesi valutate sono ampiamente contenute nei limiti di norma;

- per l'ambiente idrico la bitumazione della pista non rappresenta, sia per le caratteristiche dell'acquifero, sia per l'ampiezza delle superfici che andranno impermeabilizzate rispetto a quelle totali dell'area, una limitazione alla naturale capacità di alimentazione delle falde per mezzo delle acque meteoriche. Anche la fase di esercizio, salvo opportuni interventi di salvaguardia, non rappresenta un particolare rischio per le acque sotterranee.

In conclusione le analisi sullo stato di fatto complessivo, anche in riferimento alle esigenze espresse dal territorio e dalla collettività, le prospettive di sviluppo di un particolare settore dell'aeronautica, gli approfondimenti condotti sull'ipotesi d'intervento, portano lo studio a non negare di per se la possibilità di realizzare un limitato intervento di bitumazione dell'attuale pista di decollo ed atterraggio.

Occorre sottolineare tuttavia che, nel corso dei lavori, sono emerse anche altre istanze ed esigenze altrettanto importanti per la collettività e cioè la realizzazione di un parco urbano nei pressi dell'attuale area aeroportuale. A tal proposito lo studio ha preso in considerazione anche questa problematica ed ha concluso che la sua realizzazione non è affatto incompatibile con l'adeguamento aeroportuale così come prospettato, ma anzi fornirebbe, nel caso ce ne fosse ancora bisogno, un elemento ulteriore di isolamento dell'area residenziale dal resto delle attività aeronautiche.

In definitiva, in riferimento alle due esigenze espresse dalla collettività per l'utilizzo dell'area oggetto dello studio, non emergono delle priorità preferenziali, ma anzi i due interventi dovrebbero essere inquadrati unitariamente in un unico piano d'area di riqualificazione e sviluppo della zona in cui, l'adeguamento della pista debba inserirsi armoniosamente in un contesto ambientale che faccia parte esso stesso del progetto infrastrutturale, naturalmente delimitato nella sua fisicità e nella sua funzionalità, presente e futura, dal parco.

L'intero intervento è pertanto riconducibile a due lotti di un unico progetto in cui si potrebbe prevedere in prima battuta la realizzazione del parco e poi l'adeguamento della pista; ciò è mosso dal fatto che, come già espresso nel lavoro, al potenziamento dell'aeroporto è propedeutica un'attività volta all'ottenimento da parte dell'ENAC delle certificazioni necessarie per la gestione delle attività di volo, condizione necessaria allo sviluppo delle ipotesi progettuali suggerite nello studio.

PARTE 3

AVIOSUPERFICI ed ELISUPERFICI



SOMMARIO

1	LA NORMATIVA NAZIONALE	1
2	ENAC: GESTIONE, AUTORIZZAZIONE, SORVEGLIANZA	2
3	LE AVIO-ELISUPERFICI PRESENTI SUL TERRITORIO DELLA REGIONE MARCHE..	7
3.1	SCHEDA DELLE AVIOSUPERFICI	8
3.1.1	AVIOSUPERFICIE DEL FERNANO	8
3.1.2	BORE IN CHIANTI	9
3.1.3	GUIDO PACI.....	10
3.1.4	SAN CASSIANO.....	11
3.1.5	MADONNA DI LORETO	12
3.1.6	SANT'ANNA	13
3.1.7	TRONTO.....	14
3.1.8	VALCESANO.....	15
3.2	SCHEDA DELLE ELISUPERFICI	16
3.2.1	ALBERICO GENTILI	16
3.2.2	BRANCADORO	17
3.2.3	C.R.I. FOSSOMBRONE	18
3.2.4	IL CASONE.....	19
3.2.5	MERLONI - FABRIANO.....	20
3.2.6	MERLONI - MELANO	21
3.2.7	MONTEROSATO	22
3.2.8	OSPEDALE DI FERMO.....	23
3.2.9	OSPEDALE LE TORRETTE	24
3.2.10	S.E.I.	25
3.2.11	TOD'S	26
4	S.A.T. SOCIETÀ AEROPORTO DEL TRONTO S.P.A..	27
5	IL PIANO DI SVILUPPO DELL'AVIOSUPERFICIE DI MONTEGIORGIO "GUIDO PACI".	29

1 La normativa nazionale

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1 febbraio 2006, costituisce la più recente norma di attuazione della legge n. 518 del 2 aprile 1968, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio. Tali norme, orientate alla liberalizzazione del trasporto aereo sul territorio nazionale, introducono i concetti di:

- “aviosuperficie”, quale area idonea alla partenza e all'atterraggio di aeromobili, ma che non appartengano al demanio aeronautico; di cui all'art. 692 del codice di navigazione¹ (R.D. 30 marzo 1942, n. 327) e su cui insista un aeroporto privato di cui all'art. 704.
- “elisuperficie”, quale aviosuperficie destinata all'uso esclusivo degli elicotteri, ma che non sia un eliporto;
- “idrosuperficie”, quale aviosuperficie destinata all'uso esclusivo di idrovolanti o elicotteri muniti di galleggianti.

Il decreto, pur conservando le precedenti disposizioni di semplificazione degli adempimenti burocratici per la realizzazione e l'uso di infrastrutture aeroportuali prevede sempre l'uso di “trasporto pubblico” (art. 22), ma introduce significative limitazioni che si riferiscono alla natura dei voli.

L'uso di aviosuperfici per attività di trasporto pubblico con velivoli e' consentito esclusivamente per i voli:

- non di linea;
- con massa massima al decollo non superiore a 5700 Kg e numero dei posti passeggeri non superiore a 9.

Il decreto, inoltre, attribuisce all'Enac una funzione e un ruolo di controllo, infatti i gestori delle aviosuperfici trasmettono all'Enac, almeno quaranta giorni prima della data di inizio della gestione, copia del nulla osta rilasciato dal questore della provincia di residenza o della sede legale della persona giuridica, previa valutazione anche della inesistenza di controindicazioni agli effetti dell'ordine e della sicurezza pubblica e dello Stato, gli estremi per la sua identificazione e per quella del proprietario dell'area destinata all'aviosuperficie, i dati caratteristici dell'aviosuperficie e ogni altra documentazione richiesta.

Le informazioni e i dati relativi alle aviosuperfici ed elisuperfici, per le quali è stata iniziata l'attività, sono trasmesse dall'Enac al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti; al Ministero dell'Interno, al

¹ Il Codice della navigazione detta:

Art. 694 (Aerodromi privati). - Ferme restando le attribuzioni degli enti locali e fatti salvi gli effetti derivanti dall'applicazione delle leggi speciali vigenti, la realizzazione e l'ampliamento da parte dei privati, sul suolo di proprietà privata, di aerodromi e di altri impianti aeronautici, sono autorizzati dall'ENAC.

Art. 695 (Mutamenti relativi ai diritti su aerodromi e su altri impianti privati). - L'alienazione, la locazione, la costituzione di usufrutto e qualunque altro atto dispositivo di aerodromi o di altri impianti aeronautici privati sono preventivamente comunicati all'ENAC, anche ai fini dell'esercizio dei poteri di vigilanza.

Ministero della difesa; al Ministero dell'Economia e delle Finanze, all'Agenzia delle Dogane alla società Enav e alla Regione e al Comune competenti, nel cui territorio sono realizzate le opere. Inoltre, informazioni e dati relativi alle aviosuperfici ed elisuperfici sono diffusi dall'Enac per via informatica, mediante pubblicazione nel sito ufficiale dell'Ente.

2 ENAC: gestione, autorizzazione, sorveglianza

L'esperienza acquisita e la volontà di perseguire l'iniziativa di decentramento delle attività connesse con l'istituzione delle avio/elisuperfici verso le Strutture periferiche di ENAC, hanno portato alla determinazione:

- A)** di predisporre e pubblicare sul sito dell'Ente in alternativa all'attuale elenco delle avio/elisuperfici gestite in attività, una scheda per ogni singola infrastruttura operativa.

La nuova pubblicazione risponde alla necessità di dover dare attuazione all'art. 4.6 del decreto 1° febbraio 2006, normativa di riferimento per l'istituzione e l'uso di avio/elisuperfici, e contestualmente recepisce la volontà di fornire agli Operatori del settore ed all'utenza in genere, informazioni puntuali e di interesse.

Le schede pubblicate suddivise per regioni e in ordine alfabetico, riportano, tra l'altro, per singola infrastruttura:

- la località di ubicazione ed il recapito anche telefonico;
- le Strutture di ENAC e di Pubblica sicurezza territorialmente competenti;
- i dati gestionali;
- le caratteristiche fisiche della pista o della piazzola;
- le attività di destinazione dell'infrastruttura;
- l'autorizzazione all'uso, ove richiesta dalla normativa, con indicazione della data di rilascio e di relativa scadenza.

Le singole schede saranno completate con una o più foto significative di ciascuna realtà.

Su quest'ultimo aspetto sarà anche richiesta la collaborazione dei Gestori che si auspica, nel reciproco interesse, fattiva e sostanziale.

- B)** di richiamare l'attenzione di tutti gli Operatori del settore sulle sotto elencate necessità, derivanti dall'applicazione del decreto 1° febbraio 2006:

1) Necessità di dover attivare le procedure di gestione:

- per tutte le aviosuperfici indipendentemente dal numero dei movimenti.

L'attività di lavoro aereo e la pratica del volo in montagna in attività diversa dal trasporto pubblico sono comunque possibili anche su aviosuperfici occasionali (art. 8.2 e art. 24.3)

- per tutte le elisuperfici con attività superiore a 100 movimenti (50 atterraggi + 50 decolli) per anno in condizioni VFR diurno (art. 7.3a), fatta eccezione per l'attività di lavoro aereo in condizioni VFR diurno sempre possibile su elisuperfici occasionali indipendentemente dal numero dei movimenti (art. 19.3).



2) Necessità per il Gestore di dover attivare le procedure di gestione, nonché di dover richiedere una preliminare autorizzazione di ENAC all'uso dell'infrastruttura:

- per le elisuperfici basi operative HEMS (art. 3.a delle norme operative HEMS edizione 2 del 1° marzo 2004);
- per le elisuperfici a servizio di destinazioni Sanitarie (art. 4.c delle norme operative HEMS edizione 2 del 1° marzo 2004);
- per le elisuperfici in elevazione (art. 13.8);
- per le elisuperfici con attività notturna (art. 15.2);
- per le elisuperfici adibite a base operativa per attività di trasporto pubblico (art. 17.2);
- per le elisuperfici adibite a base per le operazioni per attività aeroscolastica (art. 18.4);
- per le aviosuperfici adibite a trasporto pubblico con velivoli (art. 22.4);
- per le aviosuperfici adibite a base per le operazioni di attività aeroscolastica con velivoli (artt. 23.2 e 23.3).

3) Necessità per il Gestore di dover richiedere il rinnovo triennale dell'autorizzazione all'uso delle infrastrutture di cui al punto precedente (appendice 1 al decreto 1° febbraio 2006).

4) Necessità per il Gestore di dover dare tempestiva comunicazione all'Ente, al Comune ed all'Autorità di Pubblica sicurezza, dell'inizio della gestione operativa dell'avio/elisuperficie e di ogni elemento innovativo successivamente intervenuto in ordine alla gestione stessa, all'uso ed alle caratteristiche fisiche ed impiantistiche dell'infrastruttura (art. 4.4 del decreto 1° febbraio 2006).

5) Necessità per il Gestore di istituire un sistema di raccolta e conservazione per almeno cinque anni, in attuazione dell'art. 5.2 del decreto 1° febbraio 2006, dei dati di cui al comma 1 dello stesso articolo.

E' da escludere la possibilità di raccolta dei dati su fogli singoli, non preliminarmente rilegati e numerati progressivamente. Resta ovviamente salva in proposito ogni diversa indicazione fornita dalle Autorità di Pubblica sicurezza.

6) Necessità di dotazione di assistenza antincendio:

- per le elisuperfici in elevazione (art. 14 . 1.1). E' intesa in elevazione (art. 1.6) una elisuperficie posta su una struttura avente elevazione di tre metri o più rispetto al livello del terreno;
- per le elisuperfici che costituiscono la base per le operazioni di trasporto pubblico e HEMS (art. 14 . 1.2);
- per le elisuperfici a servizio di strutture ospedaliere e quelle utilizzate per attività di trasporto pubblico, ove si svolgono con continuità operazioni di trasporto con una media giornaliera di movimenti uguale o superiore a due per ogni semestre di riferimento (art. 14 . 1.3);
- per le elisuperfici che costituiscono la base per le operazioni di attività aeroscolastica (art. 14 .1.4);
- per le aviosuperfici adibite a trasporto pubblico con velivoli (art. 22);

- per le aviosuperfici che costituiscono la base per le operazioni per attività aeroscolastica (art. 23).

- C)** di elencare le Strutture periferiche dell'Ente, con indicazione del recapito e relative competenze territoriali.
- D)** di specificare la documentazione e le informazioni essenziali, da presentarsi a cura del Gestore per l'istituzione operativa di una avio/eli/idrosuperficie:

1) istanza riportante:

- i dati identificativi, compreso il domicilio, del gestore e del proprietario dell'area di ubicazione dell'infrastruttura;
- il nominativo, la località di insediamento e l'indirizzo dell'infrastruttura. Il recapito telefonico, necessario per determinate attività, e di Fax disponibili sulla stessa;
- il recapito telefonico e di fax del Gestore;
- le caratteristiche fisiche della pista o della piazzola (lunghezza, larghezza, tipo di pavimentazione) con indicazione della pendenza per le piste di volo e per le elisuperfici in elevazione e con descrizione della segnaletica, degli impianti e degli equipaggiamenti di dotazione;
- le coordinate geografiche, l'altitudine rispetto al livello del mare, l'orientamento per le piste di volo, l'elencazione, con descrizione, degli eventuali ostacoli ricadenti lungo le direttrici di approdo decollo;
- le attività di destinazione;
- l'eventuale operatività notturna, per le sole elisuperfici;
- l'eventuale destinazione dell'infrastruttura a sede di base dell'Operatore;
- i sistemi di protezione o di procedure adottati per mantenere sgombera da persone, animali e cose, l'area destinata alle operazioni;
- la data di inizio della gestione e la durata della stessa.

2) copia di un documento di identità in corso di validità, del gestore firmatario dell'istanza;

3) copia del nulla osta per la gestione dell'infrastruttura, rilasciato dal Questore della provincia di residenza dello stesso gestore o della sede legale della persona giuridica (art. 4.1);

4) documentazione attestante la disponibilità dell'area per l'attività di destinazione, sottoforma anche di dichiarazione da parte del proprietario dell'area stessa. In quest' ultimo caso la dichiarazione deve essere accompagnata da una copia di un documento di identità in corso di validità, del o dei dichiaranti.

Concessione d'uso per area dello Stato o di Enti pubblici;

5) documentazione probante o dichiarazione del gestore sul possesso delle autorizzazioni urbanistiche per le elisuperfici in elevazione, con indicazione delle soluzioni tecniche adottate per evitare il propagarsi di incendi e per la evacuazione e/o raccolta del combustibile eventualmente fuoriuscito dall'elicottero, nonché della portanza determinata per ciascun punto della superficie e delle strutture di sostegno della piazzola;



- 6)** dichiarazione del gestore di ottemperanza alla normativa nazionale e locale vigente, in materia di uso del territorio e di tutela dell'ambiente;
- 7)** dichiarazione del gestore sulla necessità o meno dell'assistenza antincendio per le elisuperfici, in attuazioni della previsione dell'art. 14 del decreto 1° febbraio 2006. Nel caso di necessità ne dovrà essere dichiarata la conformità alla normativa vigente emanata dal Ministero dell'Interno, con riguardo alla classificazione antincendio della piazzola, alla disponibilità degli agenti estinguenti e dotazioni, alla presenza, nel corso delle operazioni, del necessario personale abilitato per l'assistenza antincendio e l'impiego delle relative dotazioni. La dichiarazione consente l'attivazione operativa dell'elisuperficie ma non esclude la necessità per il Gestore di dover sempre attivare le procedure con il predetto Ministero dell'Interno, per l'ottenimento del decreto istitutivo del servizio;
- 8)** elaborato grafico dell'infrastruttura, a firma di un tecnico o dello stesso gestore, riportante le caratteristiche fisiche della pista/piazzola (lunghezza), la segnaletica di dotazione, il profilo altimetrico in asse per le sole piste di volo, gli eventuali ostacoli circostanti con particolare riguardo alle direzioni di approdo/decollo;
- 9)** studio aeronautico per le elisuperfici soggette ad autorizzazione all'uso da parte dell'Ente, con localizzazione dei sentieri di decollo e di atterraggio fondamentali prescelti e gli eventuali ostacoli ivi ricadenti;
- 10)** valutazioni sull'impatto acustico da parte del Comune nel cui territorio ricade l'infrastruttura. In alternativa il Gestore deve dichiararne la non necessità in attuazione dell'art. 8, punti 1 e 2, della Legge 447/1995 e successive integrazioni, o l'impossibilità in assenza degli adempimenti di competenza della Regione di cui all'art. 1.2 del decreto Ambiente del 31 ottobre 1997. Le valutazioni del Comune non sono comunque necessarie per le elisuperfici adibite ad attività di emergenza e di soccorso.

Per le aviosuperfici destinate ad attività di trasporto pubblico o aeroscolastica il Gestore deve anche indicare sull'elaborato grafico di cui al punto **8)** le caratteristiche fisiche delle strip (appendice 3 al Decreto 1° febbraio 2006), nonché produrre il rilievo degli ostacoli nelle direzioni di approdo e di decollo, in applicazione e con le modalità di cui agli artt. 22.6 e 23.2c del sopra citato Decreto, e dichiarare la disponibilità di dotazioni e personale qualificato per assicurare i primi interventi di soccorso e antincendio.

Per le aviosuperfici destinate ad attività di trasporto pubblico lo stesso gestore deve inoltre determinare (art. 22.6), per la relativa approvazione da parte di ENAC:

la corsa disponibile per il decollo; la distanza disponibile per il decollo; la distanza disponibile per l'accelerazione-arresto; la distanza disponibile per l'atterraggio.

Da rilevare, nel contesto di quanto sopra esposto, che l'Ente ha in atto le procedure per l'emanazione del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli eliporti.

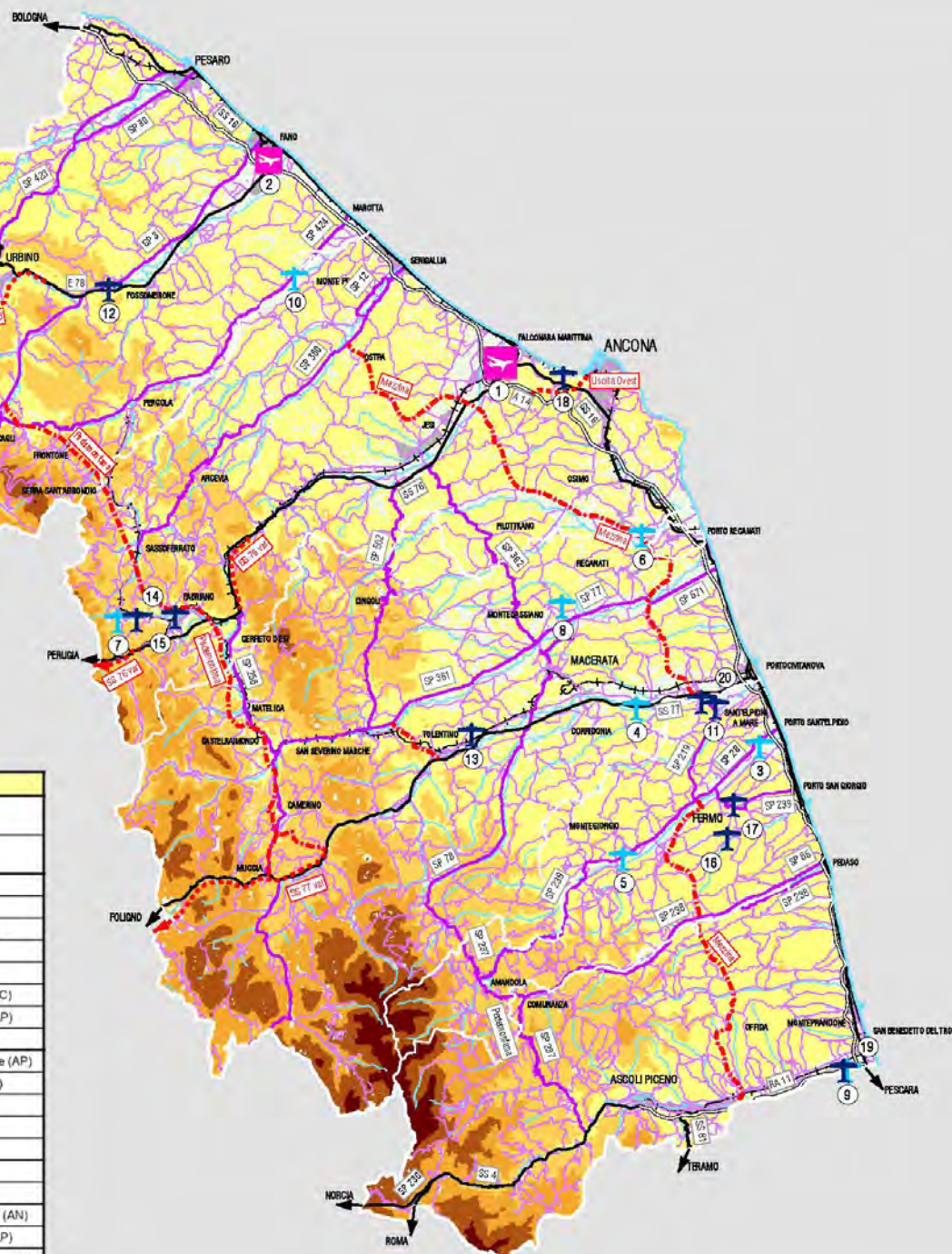
La relativa entrata in vigore comporterà ovviamente la necessità di dover individuare le infrastrutture cui lo stesso regolamento troverà applicazione, in funzione prevalentemente della localizzazione delle piazzole ma anche delle attività di relativa destinazione.

Saranno altresì individuate soluzioni transitorie, che tengano conto delle situazioni vigenti.



**PIANO REGIONALE
INFRASTRUTTURE
TRASPORTO MERCI E LOGISTICA**

	n°	DENOMINAZIONE	CITTA'
AEROPORTI	1	AEROPORTO DELLE MARCHE "RAFFAELLO SANZIO"	Falconara (AN)
	2	AEROPORTO DI FANO	Fano (PU)
AVIOSUPERFICI	3	AVIOSUPERFICIE DEL FERMANO	Fermo (AP)
	4	BORE IN CHIANTI	Corridonia (MC)
	5	GUIDO PACI	Montegiorgio (AP)
	6	MADONNA DI LORETO	Recanati (MC)
	7	SAN CASSIANO	Fabriano (AN)
	8	SANT' ANNA	Montecassiano (MC)
	9	TRONTO	Monteprandone (AP)
	10	VALCESANO	Montepranzo (PU)
	11	BRANCADORO	Sant'Elpidio a Mare (AP)
ELISUPERFICI	12	C.R.I. FOSSOMBRONE	Fossombrone (PU)
	13	IL CASONE	Tolentino (MC)
	14	MERLONI - FABRIANO	Fabriano (AN)
	15	MERLONI - MELANO	Fabriano (AN)
	16	MONTEROSATO	Fermo (AP)
	17	OSPEDALE DI FERMO	Fermo (AP)
	18	OSPEDALE LE TORRETTE	Torrette di Ancona (AN)
	19	S.E.I.	Monteprandone (AP)
	20	TOD'S	Sant'Elpidio a Mare (AP)



AVIO-ELISUPERFICI



VIABILITA' ESISTENTE



VIABILITA' DI PROGETTO





3 Le Avio-Elisuperfici presenti sul territorio della Regione Marche

TIPO	N°	NOTIFICA ENAC	NOMINATIVO	LOCALITÀ	PROVINCIA	ALTITUDINE s.l.m. (mt.)	DIMENSIONI CARATTERISTICHE HE (mt.)	ATTIVITÀ	OPERATIVITÀ	SCADENZA AUTORIZZAZIONE
AVIOSUPERFICI	1	✓	AVIOSUPERFICIE DEL FERMANO	Località San Marco alle Paludi - Fermo	(AP)	16	Fondo in erba dim. 550x20	Turistica, protezione civile, VDS	Diurna	
	2		BORE IN CHIANTI	Località Bore di Chienti - Corridonia	(MC)	80	Fondo in erba dim. 1200x30	Turistica	Diurna	
	3		GUIDO PACI	Contrada Piane - Montegiorgio	(AP)	125	Fondo in erba dim. 800x40	Turistica, Paracadutismo VDS	Diurna	
	4		MADONNA DI LORETO	Recanati	(MC)	28	Fondo in erba dim. 680x24	Turistica	Diurna	
	5	✓	SAN CASSIANO	Località San Cassiano - Fabriano	(AN)	436	Fondo in erba dim. 480x50	Turistica, VDS	Diurna	
	6	✓	SANT'ANNA	Località Sant'Anna - Montecassiano	(MC)	120	Fondo in erba dim. 600x20	Turistica, sportiva, VDS	Diurna	
	7		TRONTO	Località Centobuchi - Montepandone	(AP)	7	Fondo in erba dim. 600x18	Turistica, VDS	Diurna	
	8	✓	VALCESANO	Località Castelvechio - Monteporzio	(PU)	58	Fondo in erba dim. 820x40	Volo a vela, VDS	Diurna	
ELISUPERFICI	9	✓	ALBERICO GENTILI	San Ginesio	(MC)	468	Fondo in cls dim. 35x35	Elisoccorso e Protezione Civile	Diurna e notturna	
	10	✓	BRANCADORO	Fraz. Casette d'Ete - Sant'Elpidio a Mare	(AP)	15	Fondo in cls dim. 20x20	Turistica, TPP, scuola	Diurna e notturna	18/11/2010
	11		C.R.I. FOSSOMBRONE	Fossombrone	(PU)	118	Fondo in cls dim. 21x21	Elisoccorso	Diurna e notturna	
	12		IL CASONE	Tolentino	(MC)	192	Fondo in cls dim. Ø 22	Turistica	Diurna e notturna	
	13		MERLONI - FABRIANO	Fabriano	(AN)	318	Fondo in cls dim. Ø 30	Trasporto pubblico, Lavoro aereo, Turistica	Diurna e notturna	19/07/2009
	14		MERLONI - MELANO	Fabriano	(AN)	391	Fondo in cls dim. Ø 30	Trasporto pubblico, Lavoro aereo, Turistica	Diurna	19/07/2009
	15		MONTEROSATO	Fermo	(AP)	101	Fondo in cls dim. 20x20	Trasporto pubblico, Lavoro aereo, Turistica	Diurna e notturna	03/04/2009
	16	✓	OSPEDALE A. MURRI	Fermo	(AP)	251	Fondo in cls dim. 20x20	Elisoccorso	Diurna	06/03/2010
	17		OSPEDALE LE TORRETTE	Torrette di Ancona	(AN)	128	Fondo in cls dim. 30x30	Elisoccorso	Diurna	18/06/2006
	18		S.E.I.	Centobuchi - Montepandone	(AP)	6	Fondo in cls dim. 24x60	Privata	Diurna	
	19	✓	TOD'S	Località Brancadoro Sant'Elpidio a Mare	(AP)	27	Fondo in erba (zona contatto cls) dim. 210x70	Trasporto Pubblico Passeggeri	Diurna	

3.1 SCHEDE DELLE AVIOSUPERFICI**3.1.1 AVIOSUPERFICIE DEL FERMANO**

Denominazione	AVIOSUPERFICIE DEL FERMANO
Tipologia	aviosuperficie
Indirizzo	Località San Marco alle Paludi
Cap	63023
Città	Fermo
Provincia	ASCOLI PICENO
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Roma
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	DE MARCHI Ilario
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	Ascoli Piceno
Rilasciato il	29-05-2003
Data inizio gestione	
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna
Ente di pubblica sicurezza	Commissariato di P.S. di Fermo (AP)

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°13'25" N - 13°44'30" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	16 mt
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	550 x 20
Pavimentazione	erbosa
Classificazione	

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico		Elisoccorso		Aeroscolastica		Turistica	SI
Lavoro Aereo		Privata		Protezione civile	SI	Corpo Forestale	
Paracadutismo		Volo a vela		VDS	SI		

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS		A Servizio di Destinazione sanitaria	
In elevazione		Con operatività notturna	
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Base operativa per attività aeroscolastica	
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	

Data autorizzazione all'uso	
Scadenza autorizzazione	
Note	



3.1.2

BORE IN CHIANTI

Denominazione	BORE IN CHIANTI
Tipologia	aviosuperficie
Indirizzo	Località Bore in Chianti di Corridonia
Cap	62014
Città	Corridonia (MC)
Provincia	MACERATA
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Venezia
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	SANTONI Mario
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	MACERATA
Rilasciato il	10-03-2006
Data inizio gestione	20-04-1990
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna
Ente di pubblica sicurezza	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°15'41" N - 13°33'57" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	80 mt
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	1200 x 30
Pavimentazione	erbosa
Classificazione	AsNP

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	☐	Elisoccorso	☐	Aeroscolastica	☐	Turistica	SI
Lavoro Aereo	☐	Privata	☐	Protezione civile	☐	Corpo Forestale	☐
Paracadutismo	☐	Volo a vela	☐	VDS	☐		

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS	☐	A Servizio di Destinazione sanitaria	☐
In elevazione	☐	Con operatività notturna	☐
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Base operativa per attività aeroscolastica	☐
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐

Data autorizzazione all'uso	
Scadenza autorizzazione	
Note	



3.1.3

GUIDO PACI

Denominazione	GUIDO PACI
Tipologia	aviosuperficie
Indirizzo	Contrada Piane 10
Cap	63025
Città	Montegiorgio (AP)
Provincia	ASCOLI PICENO
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Venezia
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	ROSSI Cesare
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	ASCOLI PICENO
Rilasciato il	12-07-1996
Data inizio gestione	20-07-1996
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna
Ente di pubblica sicurezza	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°06'18" N - 13°33'03" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	125 mt
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	800 x 40
Pavimentazione	Erbosa
Classificazione	AsNP

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico		Elisoccorso		Aeroscolastica		Turistica	SI
Lavoro Aereo		Privata		Protezione civile		Corpo Forestale	
Paracadutismo	SI	Volo a vela		VDS	SI		

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS		A Servizio di Destinazione sanitaria	
In elevazione		Con operatività notturna	
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Base operativa per attività aeroscolastica	
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	

Data autorizzazione all'uso	
Scadenza autorizzazione	
Note	



3.1.4

SAN CASSIANO

Denominazione	SAN CASSIANO
Tipologia	aviosuperficie
Indirizzo	Località san Cassiano
Cap	60044
Città	Fabriano (AN)
Provincia	ANCONA
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Roma
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	AGOSTINELLI Benito
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	Ancona
Rilasciato il	14-09-2001
Data inizio gestione	06-05-2008
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna
Ente di pubblica sicurezza	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°20'24" N - 12°49'37" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	mt. 436
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	480 x 50
Pavimentazione	erbosa
Classificazione	

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	☐	Elisoccorso	☐	Aeroscolastica	☐	Turistica	SI
Lavoro Aereo	☐	Privata	☐	Protezione civile	☐	Corpo Forestale	☐
Paracadutismo	☐	Volo a vela	☐	VDS	SI		

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS	☐	A Servizio di Destinazione sanitaria	☐
In elevazione	☐	Con operatività notturna	☐
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Base operativa per attività aeroscolastica	☐
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐

Data autorizzazione all'uso	
Scadenza autorizzazione	
Note	



3.1.5

MADONNA DI LORETO

Denominazione	MADONNA DI LORETO
Tipologia	aviosuperficie
Indirizzo	Via Musone 22 - Loc. Squartabue
Cap	62019
Città	Recanati (MC)
Provincia	MACERATA
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Venezia
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	GRISOLIA Sergio
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	MACERATA
Rilasciato il	11-01-2005
Data inizio gestione	24-02-2005
Durata gestione	scadenza disponibilità area
Scadenza disponibilità area	28-03-2010
Operatività	Diurna
Ente di pubblica sicurezza	Compagnia CC di Civitanova Marche

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°26'25" N - 13°34'11" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	28 mt
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	680 x 24
Pavimentazione	Erbosa
Classificazione	AsNP

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	☐	Elisoccorso	☐	Aeroscolastica	☐	Turistica	SI
Lavoro Aereo	☐	Privata	☐	Protezione civile	☐	Corpo Forestale	☐
Paracadutismo	☐	Volo a vela	☐	VDS	☐		

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS	☐	A Servizio di Destinazione sanitaria	☐
In elevazione	☐	Con operatività notturna	☐
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Base operativa per attività aeroscolastica	☐
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
Data autorizzazione all'uso			
Scadenza autorizzazione			
Note			



3.1.6

SANT'ANNA

Denominazione	SANT' ANNA
Tipologia	aviosuperficie
Indirizzo	Contrada Sant'Anna
Cap	62040
Città	Montecassiano (MC)
Provincia	MACERATA
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Venezia
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	MANFREDINI Giuseppe
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	MACERATA
Rilasciato il	21-06-1995
Data inizio gestione	12-12-1995
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna
Ente di pubblica sicurezza	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°21'55" N - 13°27'30" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	120
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	600 x 20
Pavimentazione	Erbosa
Classificazione	AsNP

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	☐	Elisoccorso	☐	Aeroscolastica	☐	Turistica	SI
Lavoro Aereo	☐	Privata	☐	Protezione civile	☐	Corpo Forestale	☐
Paracadutismo	☐	Volo a vela	☐	VDS	SI		

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS	☐	A Servizio di Destinazione sanitaria	☐
In elevazione	☐	Con operatività notturna	☐
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Base operativa per attività aeroscolastica	☐
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
Data autorizzazione all'uso			
Scadenza autorizzazione			
Note			



3.1.7 TRONTO

Denominazione	TRONTO
Tipologia	aviosuperficie
Indirizzo	Località Centobuchi
Cap	63033
Città	Monteprandone (AP)
Provincia	ASCOLI PICENO
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Venezia
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	CATAPANO Gianfranco
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	Ascoli Piceno
Rilasciato il	07-07-2005
Data inizio gestione	24-02-2005
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna
Ente di pubblica sicurezza	Commissariato di P.S. di San benedetto del Tronto

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	42°53'19" N - 13°52'19" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	7 mt
Orientamento	25 / 07
Dimensione pista (metri)	600 x 18
Pavimentazione	Erbosa
Classificazione	AsNP

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	☐	Elisoccorso	☐	Aeroscolastica	☐	Turistica	SI
Lavoro Aereo	☐	Privata	☐	Protezione civile	☐	Corpo Forestale	☐
Paracadutismo	☐	Volo a vela	☐	VDS	SI		

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS	☐	A Servizio di Destinazione sanitaria	☐
In elevazione	☐	Con operatività notturna	☐
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Base operativa per attività aeroscolastica	☐
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
Data autorizzazione all'uso			
Scadenza autorizzazione			
Note			



3.1.8

VALCESANO

Denominazione	VALCESANO
Tipologia	aviosuperficie
Indirizzo	Località Piane di Castelvechio
Cap	61040
Città	Monteporzio (PU)
Provincia	PESARO
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Venezia
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	ROSSETTI Antonio
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	Pesaro e Urbino
Rilasciato il	09-12-2006
Data inizio gestione	12-08-1994
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna
Ente di pubblica sicurezza	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°42'00" N - 13°04'00" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	150 ft
Orientamento	30 / 21
Dimensione pista (metri)	820 x 40
Pavimentazione	Erbosa
Classificazione	AsNP

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico		Elisoccorso		Aeroscolastica		Turistica	
Lavoro Aereo		Privata		Protezione civile		Corpo Forestale	
Paracadutismo		Volo a vela	SI	VDS	SI		

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS		A Servizio di Destinazione sanitaria	
In elevazione		Con operatività notturna	
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Base operativa per attività aeroscolastica	
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
Data autorizzazione all'uso			
Scadenza autorizzazione			
Note			



3.2 SCHEDE DELLE ELISUPERFICI**3.2.1 ALBERICO GENTILI**

Denominazione	ALBERICO GENTILI
Tipologia	elisuperficie
Indirizzo	
Cap	63026
Città	San Ginesio
Provincia	MACERATA
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Roma
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	LOMBI Fabio
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	MACERATA
Rilasciato il	04/09/2009
Data inizio gestione	24/11/2009
Durata gestione	30/04/2012
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna / Notturna
Ente di pubblica sicurezza	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°13'18" N - 13°46'56" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	468 metri
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	35 x 35
Pavimentazione	bitume
Classificazione	

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico		Elisoccorso	SI	Aeroscolastica		Turistica	
Lavoro Aereo		Privata		Protezione civile	SI	Corpo Forestale	
Paracadutismo		Volo a vela		VDS			

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS		A Servizio di Destinazione sanitaria	
In elevazione		Con operatività notturna	SI
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Base operativa per attività aeroscolastica	
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
Data autorizzazione all'uso	24-11-2009		
Scadenza autorizzazione	23/11/2012		
Note			



3.2.2 BRANCADORO

Denominazione	BRANCADORO
Tipologia	elisuperficie
Indirizzo	Località Casette d'Ete
Cap	63019
Città	Sant'Elpidio a Mare (AP)
Provincia	ASCOLI PICENO
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Roma
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	ALLEGRINI Mauro
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	Ascoli Piceno
Rilasciato il	12-04-2005
Data inizio gestione	19-11-2007
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna / Notturna
Ente di pubblica sicurezza	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°15'49" N - 13°40'40" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	15 metri
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	20 x 20
Pavimentazione	cls
Classificazione	

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	SI	Elisoccorso		Aeroscolastica	SI	Turistica	SI
Lavoro Aereo		Privata		Protezione civile		Corpo Forestale	
Paracadutismo		Volo a vela		VDS			

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS		A Servizio di Destinazione sanitaria	
In elevazione		Con operatività notturna	SI
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Base operativa per attività aeroscolastica	
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
Data autorizzazione all'uso	19-11-2007		
Scadenza autorizzazione	18-11-2010		
Note			



Denominazione	C.R.I. FOSSOMBRONE
Tipologia	elisuperficie
Indirizzo	Via F.Ili Kennedy 1
Cap	61034
Città	Fossombrone (PS)
Provincia	PESARO
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Venezia
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	CONTINI Claudio
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	Pesaro e Urbino
Rilasciato il	18-11-1996
Data inizio gestione	01-05-1994
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna / Notturna
Ente di pubblica sicurezza	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°41'01" N - 12°48'05" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	118 mt
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	21 x 21
Pavimentazione	cls
Classificazione	

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	☐	Elisoccorso	SI	Aeroscolastica	☐	Turistica	☐
Lavoro Aereo	☐	Privata	☐	Protezione civile	☐	Corpo Forestale	☐
Paracadutismo	☐	Volo a vela	☐	VDS	☐		

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS	☐	A Servizio di Destinazione sanitaria	☐
In elevazione	☐	Con operatività notturna	SI
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Base operativa per attività aeroscolastica	☐
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
Data autorizzazione all'uso			
Scadenza autorizzazione			
Note			



3.2.4

IL CASONE

Denominazione	IL CASONE
Tipologia	elisuperficie
Indirizzo	Località Il Casone
Cap	62029
Città	Tolentino (MC)
Provincia	MACERATA
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Venezia
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	BRACHETTI PERETTI Aldo
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	MACERATA
Rilasciato il	10-08-1991
Data inizio gestione	13-11-1991
Durata gestione	indeterminata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna / Notturna
Ente di pubblica sicurezza	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°13'50" N - 13°20'00" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	192 mt
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	Ø 22
Pavimentazione	cls
Classificazione	

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	☐	Elisoccorso	☐	Aeroscolastica	☐	Turistica	SI
Lavoro Aereo	☐	Privata	☐	Protezione civile	☐	Corpo Forestale	☐
Paracadutismo	☐	Volo a vela	☐	VDS	☐		

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS	☐	A Servizio di Destinazione sanitaria	☐
In elevazione	☐	Con operatività notturna	SI
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Base operativa per attività aeroscolastica	☐
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
Data autorizzazione all'uso			
Scadenza autorizzazione			
Note			



3.2.5

MERLONI - FABRIANO

Denominazione	MERLONI - FABRIANO
Tipologia	elisuperficie
Indirizzo	Via Merloni 47
Cap	60044
Città	Fabriano (AN)
Provincia	ANCONA
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Venezia
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	CRIALESI Giuseppe
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	ANCONA
Rilasciato il	08-09-2005
Data inizio gestione	20-06-1995
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna / Notturna
Ente di pubblica sicurezza	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°20'45" N - 12°54'30" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	318 mt
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	Ø 30
Pavimentazione	cls
Classificazione	

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	SI	Elisoccorso		Aeroscolastica		Turistica	SI
Lavoro Aereo	SI	Privata		Protezione civile		Corpo Forestale	
Paracadutismo		Volo a vela		VDS			

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS		A Servizio di Destinazione sanitaria	
In elevazione		Con operatività notturna	SI
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Base operativa per attività aeroscolastica	
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
Data autorizzazione all'uso	20-07-2006		
Scadenza autorizzazione	19-07-2009		
Note			



3.2.6

MERLONI - MELANO

Denominazione	MERLONI - MELANO
Tipologia	elisuperficie
Indirizzo	Frazione Melano Marischio
Cap	60044
Città	Fabriano (AN)
Provincia	ANCONA
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Venezia
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	CRIALESI Giuseppe
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	ANCONA
Rilasciato il	08-09-2005
Data inizio gestione	26-06-1995
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna
Ente di pubblica sicurezza	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°20'33" N - 12°51'11" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	391 mt
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	30 x 30
Pavimentazione	cls
Classificazione	

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	SI	Elisoccorso		Aeroscolastica		Turistica	SI
Lavoro Aereo	SI	Privata		Protezione civile		Corpo Forestale	
Paracadutismo		Volo a vela		VDS			

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS		A Servizio di Destinazione sanitaria	
In elevazione		Con operatività notturna	
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Base operativa per attività aeroscolastica	
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
Data autorizzazione all'uso	06		
Scadenza autorizzazione	19-07-2009		
Note			



3.2.7

MONTEROSATO

Denominazione	MONTEROSATO
Tipologia	elisuperficie
Indirizzo	Via Monterosato 2
Cap	63023
Città	Fermo (AP)
Provincia	ASCOLI PICENO
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Venezia
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	ALLEGRINI Mauro
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	ASCOLI PICENO
Rilasciato il	12-04-2005
Data inizio gestione	01-09-1992
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna / Notturna
Ente di pubblica sicurezza	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°07'40" N - 13°41'54" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	101 mt
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	20 x 20
Pavimentazione	cls
Classificazione	

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	SI	Elisoccorso		Aeroscolastica		Turistica	SI
Lavoro Aereo	SI	Privata		Protezione civile		Corpo Forestale	
Paracadutismo		Volo a vela		VDS			

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS		A Servizio di Destinazione sanitaria	
In elevazione		Con operatività notturna	SI
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Base operativa per attività aeroscolastica	
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
Data autorizzazione all'uso	04-04-2006		
Scadenza autorizzazione	03-04-2009		
Note			



Denominazione	OSPEDALE DI FERMO
Tipologia	elisuperficie
Indirizzo	Ospedale A.Murri
Cap	63023
Città	Fermo (AP)
Provincia	ASCOLI PICENO
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Venezia
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	ZUGARELLI Luciano
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	Ascoli Piceno
Rilasciato il	14-03-2006
Data inizio gestione	07-03-2007
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna / Notturna
Ente di pubblica sicurezza	Commissariato di P.S. di Fermo

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	In elevazione
Coordinate (sessagesimali)	43°09'45" N - 13°42'20" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	251 mt
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	20 x 20
Pavimentazione	cls
Classificazione	

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	☐	Elisoccorso	SI	Aeroscolastica	☐	Turistica	☐
Lavoro Aereo	☐	Privata	☐	Protezione civile	☐	Corpo Forestale	☐
Paracadutismo	☐	Volo a vela	☐	VDS	☐		

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS	☐	A Servizio di Destinazione sanitaria	SI
In elevazione	SI	Con operatività notturna	SI
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Base operativa per attività aeroscolastica	
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
Data autorizzazione all'uso	07-03-2007		
Scadenza autorizzazione	06-03-2010		
Note	L'elisuperficie è attualmente operativa, come da comunicazione del relativo gestore, per la sola attività diurna.		



3.2.9

OSPEDALE LE TORRETTE

Denominazione	OSPEDALE LE TORRETTE
Tipologia	elisuperficie
Indirizzo	Località Torrette di Ancona
Cap	60020
Città	Torrette di Ancona (AN)
Provincia	ANCONA
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Venezia
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	ZIVERI Massimo
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	Ancona
Rilasciato il	20-04-2005
Data inizio gestione	19-06-2003
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna
Ente di pubblica sicurezza	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43°36'09" N - 13°27'11"E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	128 mt
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	30 x 30
Pavimentazione	cls
Classificazione	

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	☐	Elisoccorso	SI	Aeroscolastica	☐	Turistica	☐
Lavoro Aereo	☐	Privata	☐	Protezione civile	☐	Corpo Forestale	☐
Paracadutismo	☐	Volo a vela	☐	VDS	☐		

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS	☐	A Servizio di Destinazione sanitaria	SI
In elevazione	☐	Con operatività notturna	☐
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Base operativa per attività aeroscolastica	☐
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
Data autorizzazione all'uso	19-06-2003		
Scadenza autorizzazione	18-06-2006		
Note			



3.2.10 S.E.I.

Denominazione	S.E.I..
Tipologia	elisuperficie
Indirizzo	Centobuchi
Cap	63033
Città	Monteprandone (AP)
Provincia	ASCOLI PICENO
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Venezia
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	CATAPANO Gianfranco
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	Ascoli Piceno
Rilasciato il	07-07-2005
Data inizio gestione	22-07-1988
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna
Ente di pubblica sicurezza	Commissariato di P.S. di San Benedetto del Tronto

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	42°53'19" N - 13°52'03" E
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	6 mt
Orientamento	
Dimensione pista (metri)	24 x 60
Pavimentazione	cls
Classificazione	

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	☐	Elisoccorso	☐	Aeroscolastica	☐	Turistica	☐
Lavoro Aereo	☐	Privata	SI	Protezione civile	☐	Corpo Forestale	☐
Paracadutismo	☐	Volo a vela	☐	VDS	☐		

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS	☐	A Servizio di Destinazione sanitaria	☐
In elevazione	☐	Con operatività notturna	☐
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Base operativa per attività aeroscolastica	☐
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico	☐	Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	☐
Data autorizzazione all'uso			
Scadenza autorizzazione			
Note			



3.2.11 TOD'S

Denominazione	TOD'S
Tipologia	elisuperficie
Indirizzo	
Cap	
Città	Brancadoro - Comune di Sant'Elpidio a Mare (AP)
Provincia	ASCOLI PICENO
Regione	Marche
Direzione Operazioni	Direzione Operazioni Roma
Direzione Aeroportuale	Direzione Aeroportuale Ancona - Pescara
Gestore	ALLEGRINI Mauro
Secondo Gestore	
Nulla Osta Questura di	Ascoli Piceno
Rilasciato il	12-04-2005
Data inizio gestione	06-10-2008
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	
Operatività	Diurna
Ente di pubblica sicurezza	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	43° 16' 10" Nord - 13° 39' 30" Est
Coordinate (centesimali)	
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	27,00 mt (90ft)
Orientamento	Est - Ovest
Dimensione pista (metri)	210 x 70
Pavimentazione	erbosa
Classificazione	

ATTIVITA' DICHIARATE

Trasporto Pubblico	SI	Elisoccorso		Aeroscolastica		Turistica	
Lavoro Aereo		Privata		Protezione civile		Corpo Forestale	
Paracadutismo		Volo a vela		VDS			

AUTORIZZAZIONI ALL'USO

ELISUPERFICIE			
Sede di Base operativa HEMS		A Servizio di Destinazione sanitaria	
In elevazione		Con operatività notturna	
Sede di Base operativa per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
AVIOSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Base operativa per attività aeroscolastica	
IDROSUPERFICIE			
Per attività di Trasporto Pubblico		Sede di Base operativa per attività aeroscolastica	
Data autorizzazione all'uso	06-10-2008		
Scadenza autorizzazione			
Note			



4 S.A.T. Società Aeroporto del Tronto S.p.A..

La S.A.T. Società Aeroporto del Tronto spa nasce nel 2005 dalla S.E.I. Servizi Elicotteristici spa, da tempo presente a Montepandone (AP), con il compito di realizzare, nell'aviosuperficie di proprietà, un adeguamento della pista in erba attualmente di 18 x 600 ml.

Attualmente la SAT ha un capitale di 3,5 milioni di euro, per l'86% detenuto dalla MECAER spa (proprietaria anche di S.E.I. spa) e per il 14% dal Comune di Ascoli Piceno.

La S.A.T. ha in progetto di raddoppiare ed asfaltare la pista fino a 1.300-1.500 ml di lunghezza per 30 ml di larghezza per ospitare piccoli jet escludendo esplicitamente i voli commerciali di linea e dichiara di non voler puntare ai voli commerciali di linea. L'investimento previsto per la sola pista sarebbe di 4,5 – 5 milioni di euro, anche se i preventivi sono superiori.

L'idea progettuale, che esclude esplicitamente i voli commerciali di linea, sottoposta al vaglio dei soggetti pubblici territoriali, ha incontrato un notevole interessamento sia per lo sviluppo economico che tale infrastruttura potrebbe fertilizzare (servizio aerotaxi per il collegamento con gli hub nazionali e con i maggiori aeroporti europei), sia per l'indubbia ricaduta occupazionale che lo sviluppo dei servizi di manutenzione e completamento di aeromobili potrebbe avere sulla SEI.

Si aggiunga anche la possibilità di avere nel sud della regione una struttura in grado di garantire tutti i servizi per velivoli adibiti a soccorso, sicurezza e protezione civile.





5 Il piano di sviluppo dell'aviosuperficie di Montegiorgio “Guido Paci”.

Le Ali Picene S.p.A., società che gestisce l'aviosuperficie “Guido Paci” di Montegiorgio, ha affidato ad Aeroconsult International s.r.l. uno studio sulle problematiche di natura, sia aeronautica che aeroportuale, relative all'attuale sito dell'aviosuperficie, al fine di verificare la fattibilità di un Piano di Sviluppo per l'adeguare l'infrastruttura esistente ad una domanda di trasporto aereo con una connotazione orientata verso la business aviation, quindi diversa dall'attuale utilizzo.

Lo studio sviluppato da Aeroconsult ha, in prima istanza, valutato la fattibilità dell'iniziativa sotto il profilo tecnico-operativo, per accertare la congruità del sito da un punto di vista strettamente aeronautico; si è così verificato il rispetto dei parametri ambientali quali definiti dalla vigente normativa in materia, sia nazionale che internazionale, ed in secondo luogo si è proposta una configurazione dell'aviosuperficie per quanto concerne le infrastrutture aeroportuali in grado di soddisfare, sotto il profilo sia della sicurezza delle operazioni sia dell'efficacia della gestione dei servizi aeroportuali, la domanda di trasporto di aviazione commerciale che il territorio di localizzazione dell'infrastruttura potrebbe essere in grado di alimentare.

Lo studio predisposto, e con esso le risposte formulate in merito alla fattibilità tecnico-operativa ed alla configurazione infrastrutturale proposta, rappresentano lo strumento a disposizione delle Ali Picene S.p.A. per consentire l'avvio del complesso processo richiesto per la concreta attuazione di un piano di sviluppo aeroportuale.

La nuova missione prefigurata da Ali Picene S.p.A. per l'aviosuperficie di Montegiorgio è quella di realizzare uno scalo per un'attività di business aviation, comportando un consistente salto di qualità per soddisfare i requisiti dell'aviazione commerciale che sono, ovviamente, molto diversi da quelli dell'aviazione da diporto.

Lo studio è stato sviluppato attraverso le seguenti fasi:

a) acquisizione dei dati: prima fase che ha permesso di raccogliere tutte le informazioni conoscitive sul sedime destinato agli usi aeronautici e, in particolare degli ostacoli circostanti, delle condizioni climatiche e delle interferenze con opere di urbanizzazione preesistenti. Essa si è sviluppata attraverso una serie di contatti con amministrazioni ed enti locali, con interviste dirette a tecnici delle pubbliche amministrazioni e ad operatori del settore privato.

b) validazione del sito: il nuovo ruolo dell'aviosuperficie ha richiesto una verifica sotto il profilo strettamente aeronautico dell'idoneità dell'attuale sito ad essere utilizzato dall'aviazione commerciale con gli stessi standard di sicurezza e continuità delle operazioni con cui opera la business aviation. Sono stati analizzati i seguenti aspetti particolari di natura prettamente aeronautica:



- problema degli ostacoli sia naturali che artificiali, facendo riferimento ai criteri particolarmente restrittivi definiti dalla normativa per gli aeroporti, con conclusioni sostanzialmente positive;
- regime dei venti, lo studio anemometrico ha fornito un responso estremamente rassicurante, avendo dimostrato che è garantito, per l'orientamento assunto per la pista di volo un coefficiente di utilizzazione anemometrico superiore al 95% e calcolato così come previsto dalla normativa.

c) elaborazione del Piano di Sviluppo: lo studio ha analizzato i requisiti delle due principali componenti di una infrastruttura aeroportuale per definire la configurazione nei suoi aspetti operativi; l'air-side (infrastrutture dedicate alle operazioni degli aeromobili e gestionali), e land-side (infrastrutture dedicate agli operatori interessati all'utilizzo dell'aviosuperficie). Lo studio ha sviluppato diverse tematiche attinenti le distinte componenti pervenendo ad una configurazione del Piano di Sviluppo che intende fornire alle Ali Picene S.p.A. una ipotesi di pianificazione strategica ad un orizzonte temporale di *medio termine*, che dovrà confrontarsi con altri aspetti, tra i quali:

- la disponibilità dei finanziamenti;
- l'approvazione degli enti interessati;
- l'evoluzione effettiva della domanda.

Lo studio considerato con una valenza di Piano Regolatore Generale quindi come individuazione degli obiettivi generali.

d) implementazione del Piano: ipotesi di valutazione degli investimenti necessari per la realizzazione delle infrastrutture e consente di acquisire una panoramica delle problematiche connesse alla fase attuativa del Piano. Si sono quindi individuate le opere propedeutiche che implicano l'interessamento di enti esterni

e) ipotesi di sviluppo a lungo termine: lo studio si è concluso, secondo una prassi consolidata nella pianificazione aeroportuale, con una analisi delle prospettive a lungo termine con l'obiettivo di valutare tutte le potenzialità del sito, ponendo particolare attenzione alle più importanti problematiche ambientali, prima fra tutte la presenza del fiume Tenna, e evidenziando le aree suscettibili di interessanti futuri sviluppi.

INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE



PARTE 1

LE INFRASTRUTTURE VIARIE NELLE MARCHE



INDICE

1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	2
1.1 Dotazione di infrastrutture stradali	2
1.2 Raffronto delle infrastrutture stradali in Italia.....	8
2 LE INFRASTRUTTURE NELLA PIANIFICAZIONE REGIONALE	11
2.1 Il Piano Regionale dei Trasporti	11
2.2 Piano d'Inquadramento Territoriale	14
2.3 Individuazione della Rete Viaria Regionale	19
3 IL DECENTRAMENTO AMMINISTRATIVO (D.Lgs. 112/98).....	21
4 LE INFRASTRUTTURE NELLA PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA	41
4.1 Intesa Generale Quadro.....	41
4.2 Atto Aggiuntivo all' Intesa Generale Quadro	46
4.3 2° Atto Aggiuntivo all' Intesa Generale Quadro	47
4.4 Accordo di Programma Quadro per la Viabilità Stradale (APQ Viabilità).....	54
4.5 Investimenti dell'ANAS spa	59
5 LA SICUREZZA STRADALE NELLA REGIONE MARCHE	70
5.1 Aspetti generali	70
5.2 La mobilità'	72
5.3 Incidentalità: dati quantitativi	73
5.4 Strategie Regionali per la Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale	80
5.5 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e programmi di attuazione.....	81
5.6 Piano della Regione Marche per la Sicurezza Stradale: linee di indirizzo	89
5.7 Centro per la Sicurezza Stradale della Regione Marche	90
5.8 Il catasto delle strade Provinciali della Regione Marche	94
6 IL PROGETTO DI RETE	99
6.1 La Rete Principale.....	99
6.2 Criteri per la classificazione delle strade	104
6.3 Criteri per il finanziamento	105
6.4 Programma di Investimenti sulla Rete	106

1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Le Marche sono costituite, morfologicamente, da una fascia litoranea continua e pianeggiante di circa ~~200~~ 170 km. sulla quale si sono storicamente sviluppati i maggiori insediamenti urbani quali: Pesaro, Fano, Senigallia, Falconara, Ancona, Porto Recanati, Civitanova Marche, Porto S.Giorgio e San Benedetto del Tronto, e che, fatta eccezione per brevi tratti, si presenta oggi come una città lineare.

Su tale fascia litoranea si attestano una serie di valli trasversali (est-ovest) che partendo dalla catena degli Appennini si innestano sulla fascia litoranea; anche lungo queste valli si è storicamente sviluppata l'urbanizzazione residenziale e produttiva, che registra negli ultimi due decenni notevoli impulsi alla crescita.

In queste aree, costiere e vallive che presentano la 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. I collegamenti intervallivi e vallivi minori sono costituiti da infrastrutture di interesse regionale o provinciale.

1.1 Dotazione di infrastrutture stradali

Il territorio della regione Marche è dotato di una rete stradale costituita da autostrade, strade statali e provinciali per un totale di 6.629 km.

In termini quantitativi, la disponibilità di strade ripartita per province, regione e Italia, e il rapporto con la popolazione e la superficie territoriale, indicatori valutativi maggiormente utilizzati, sono riportati nelle tabelle che seguono:

Dotazione di infrastrutture stradali per tipo e per Provincia

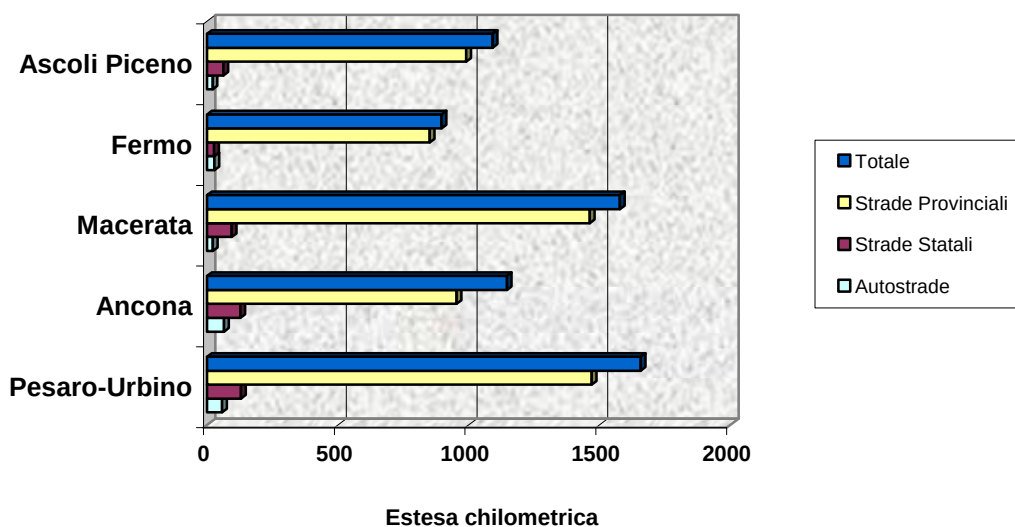
Area	Autostrade (km)	Strade Statali (km)	Strade Provinciali (km)	Totale (km)
Pesaro-Urbino	57	130	1.471	1.658
Ancona	65	127	954	1.146
Macerata	22	94	1.463	1.579
Fermo	28	27	851	896
Ascoli Piceno	21	62	991	1.091
Marche	193	440	5.730	6.363
Italia	6.629	19.291	157.785	183.705

Nostre elaborazioni su dati ISTA T

Aggiornata



Raffronto tipologia di strade per Provincia

Aggiornato

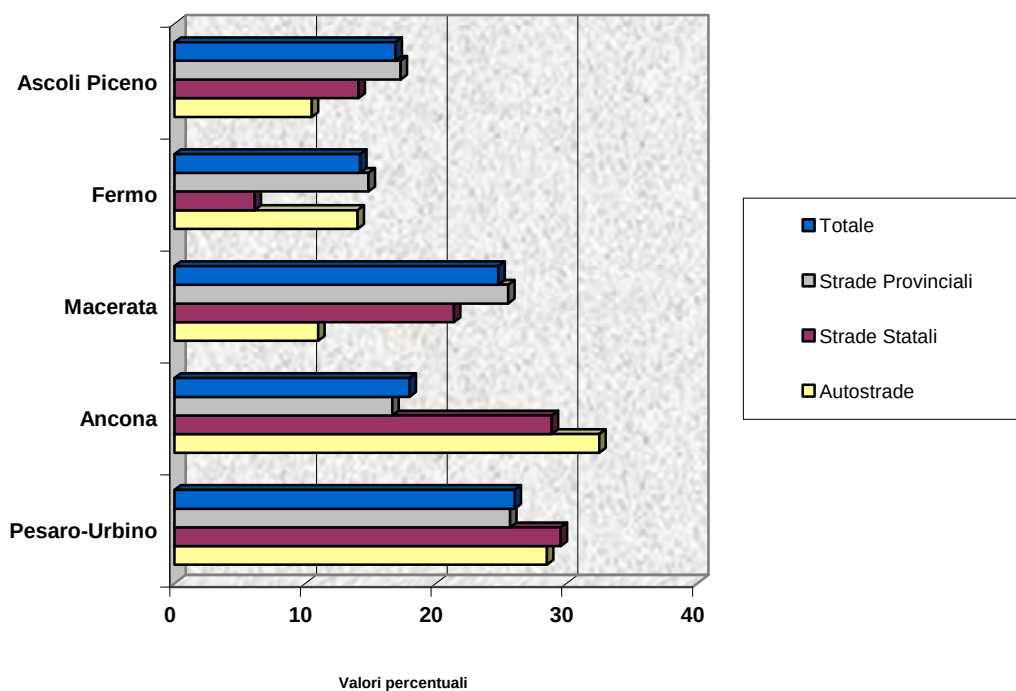
Ripartizione percentuale della dotazione di strade

Area	Autostrade	Strade Statali	Strade Provinciali	Totale
Pesaro-Urbino	28,5	29,5	25,7	26,0
Ancona	32,5	28,9	16,6	18,0
Macerata	11,0	21,4	25,5	24,8
Fermo	14,0	6,1	14,9	14,2
Ascoli Piceno	10,5	14,1	17,3	16,9
	100	100	100	100
Marche	2,9	2,3	3,6	3,5
Italia	100	100	100	100

Nostre elaborazioni su dati ISTA T

Aggiornato

Ripartizione percentuale per tipologia di strade

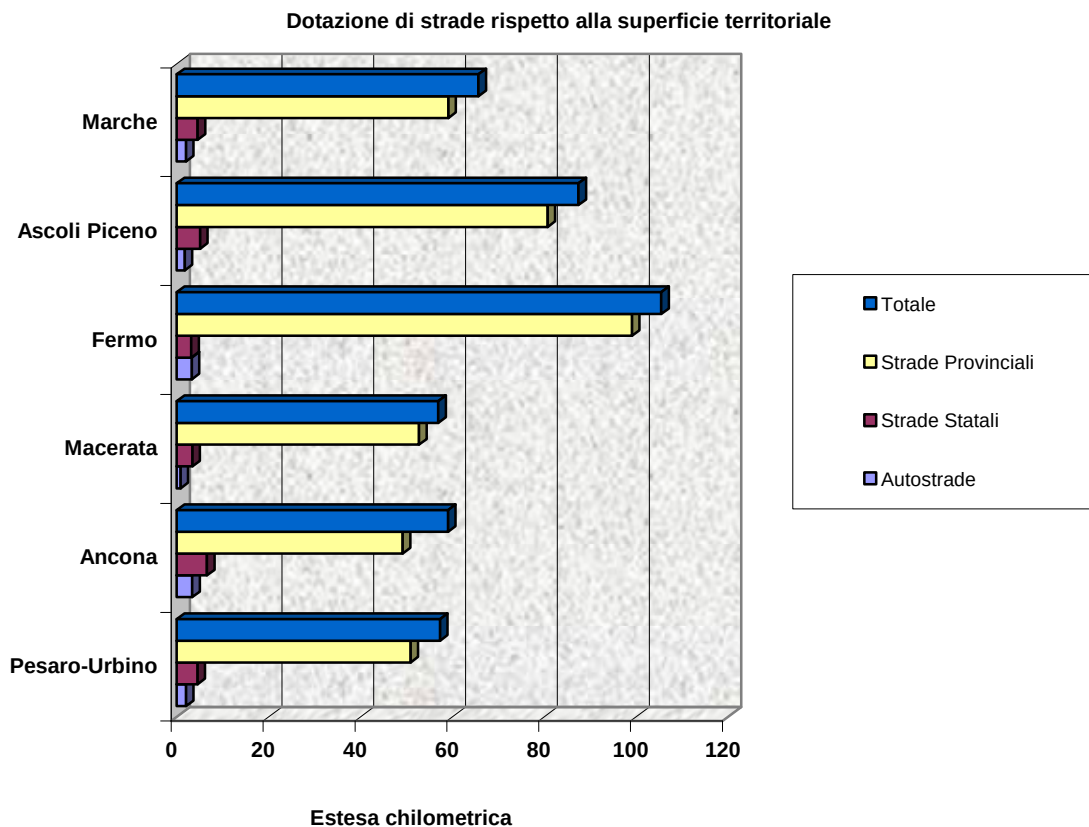
Aggiornato

Dotazione di strade ogni 100 kmq di superficie

Area	Superficie territoriale (kmq)	Autostrade (km)	Strade Statali (km)	Strade Provinciali (km)	Totale (km)
Pesaro-Urbino	2.892	1,97	4,50	50,86	57,33
Ancona	1.940	3,35	6,55	49,18	59,07
Macerata	2.774	0,79	3,39	52,74	56,92
Fermo	859	3,26	3,14	99,07	105,47
Ascoli Piceno	1.228	1,71	5,05	80,70	87,46
Marche	9.693	1,99	4,54	59,11	65,65
Italia	301.312	2,20	6,40	52,37	60,97

Nostre elaborazioni su dati ISTA T

Aggiornato

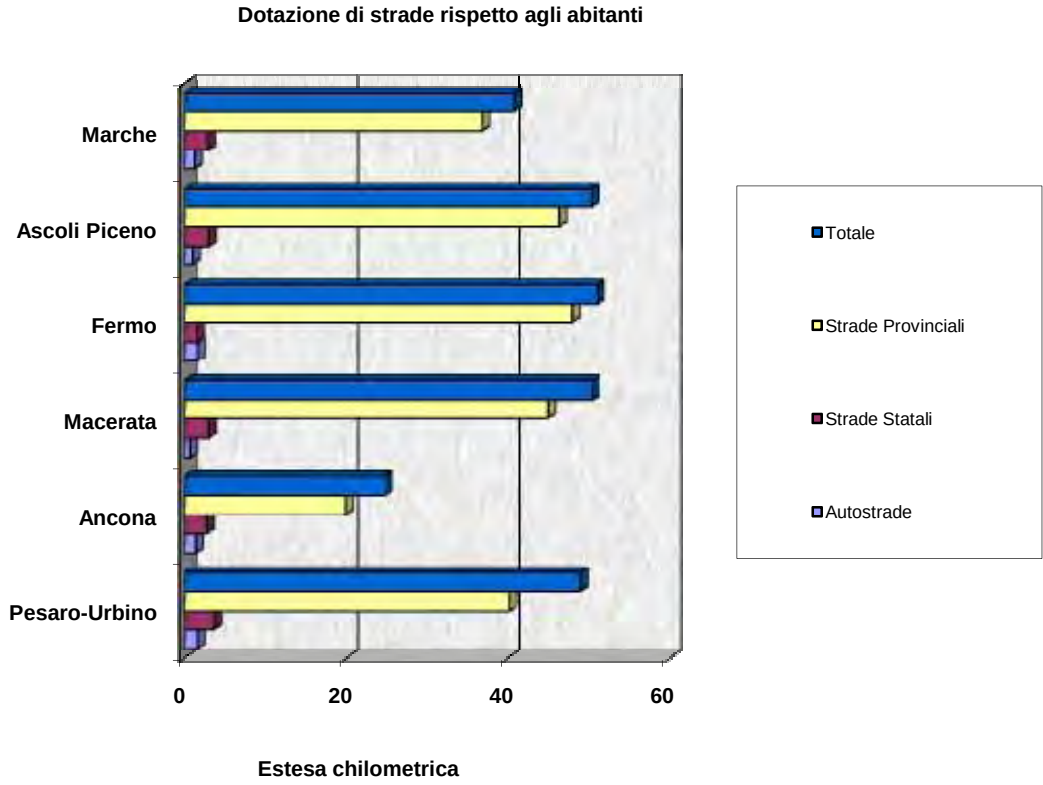
Aggiornato

Dotazione di strade ogni 10.000 abitanti

Area	Popolazione residente 2009	Autostrade (km)	Strade Statali (km)	Strade Provinciali (km)	Totale (km)
Pesaro-Urbino	365.249	1,56	3,55	40,21	48,95
Ancona	461.345	1,36	2,66	19,94	24,84
Macerata	313.225	0,68	2,90	45,10	50,41
Fermo	177.480	1,58	1,52	47,95	51,05
Ascoli Piceno	213.586	0,98	2,90	46,40	50,28
Marche	1.559.542	1,24	2,82	36,74	40,80
Italia	60.263.636	1,10	3,20	26,15	30,44

Nostre elaborazioni su dati ISTAT

Aggiornato



Aggiornato

Ripartizione percentuale della rete viaria per tipologia di strade tra le varie regioni

Regioni	Autostrade	Strade Statali	Strade Provinciali	Totale
Piemonte	12,3	3,8	8,2	7,9
Valle d'Aosta	1,7	0,8	0,3	0,4
Lombardia	8,9	5,1	9,0	8,6
Trentino Alto Adige	3,2	0,0	3,3	2,9
Veneto	7,4	4,2	6,0	5,9
Friuli Venezia Giulia	3,2	1,0	2,0	2,0
Liguria	5,7	0,7	3,0	2,8
Emilia Romagna	8,6	6,4	7,1	7,1
Italia Settentrionale	50,9	22,0	39,0	37,7
Toscana	6,6	5,0	7,9	7,6
Umbria	0,9	2,9	2,9	2,8
Marche	2,9	2,3	3,6	3,5
Lazio	7,1	2,8	6,5	6,2
Italia Centrale	17,5	13,0	21,0	20,0
Abruzzo	5,3	5,4	4,8	4,9
Molise	0,5	3,0	1,7	1,8
Campania	6,7	7,0	6,1	6,2
Puglia	4,7	8,1	6,5	6,6
Basilicata	0,4	5,4	3,1	3,2
Calabria	4,5	7,4	5,1	5,3
Sicilia	9,9	12,4	9,2	9,6
Sardegna	0,0	15,9	3,4	4,6
Italia Meridionale ed Insulare	32,0	64,6	39,9	42,2
Italia	100	100	100	100

Aggiornato

L'analisi di questi dati porterebbe a dare un giudizio positivo sulla dotazione infrastrutturale della Regione Marche.

Le disfunzioni riscontrabili vanno quindi imputate non alla quantità ma alla qualità delle infrastrutture ed alla necessità di raggiungere uno standard ottimale rispetto alle attuali esigenze ed alla attuale domanda di trasporto.



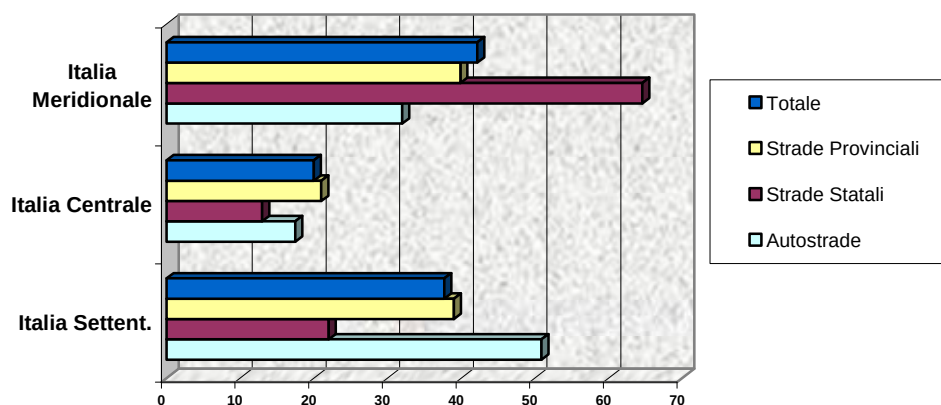
1.2 Raffronto delle infrastrutture stradali in Italia

Tuttavia in un confronto tra le macroaree, l'Italia Centrale, con un 1/5 delle strade italiane, ha la quota viabilistica più bassa. Il dato risulta ancora più evidente se si considera la sola quota percentuale delle autostrade, ove scende fino al 17% rispetto al 51% dell'Italia Settentrionale.

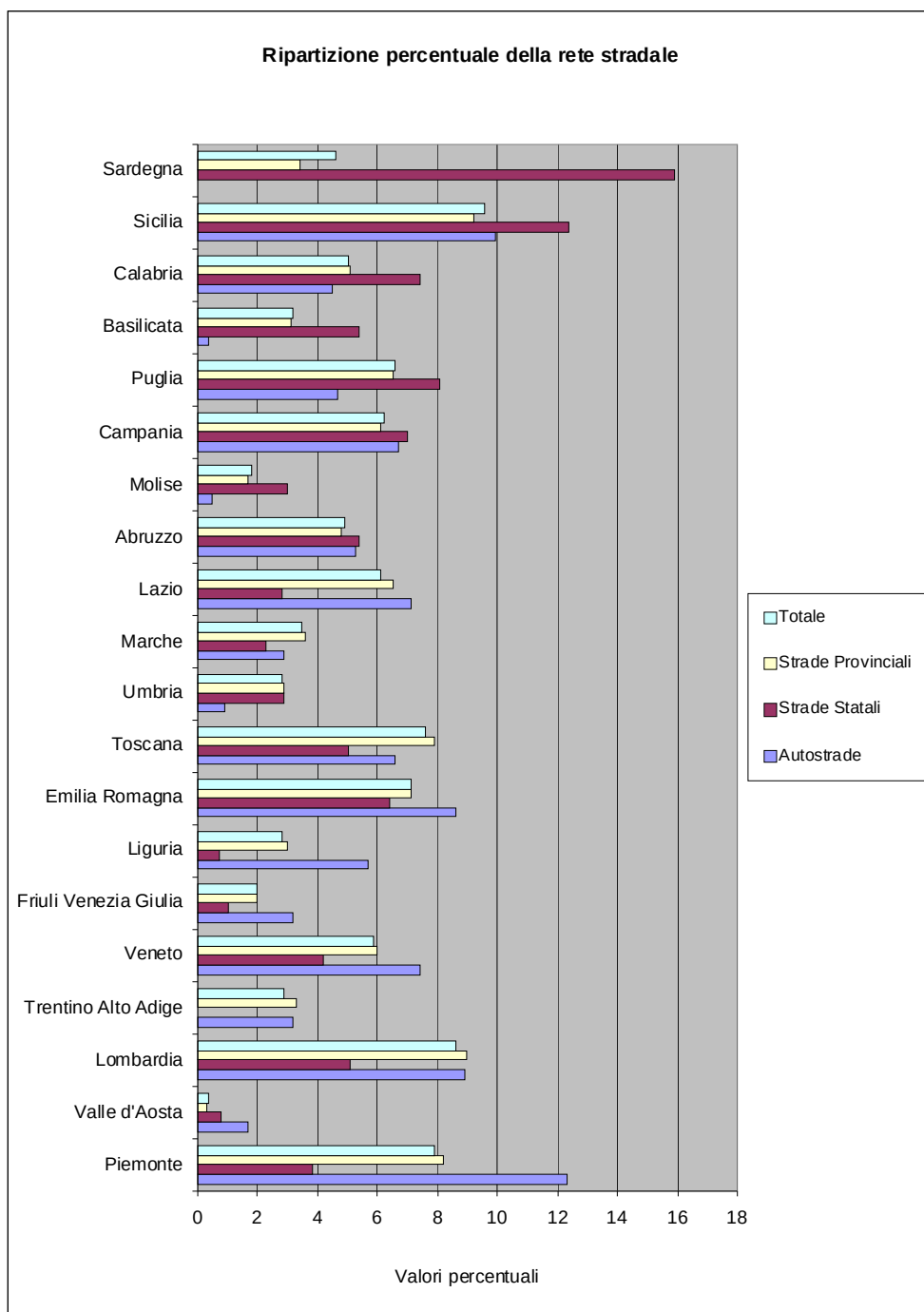
Anche la percentuale di strade statali e provinciali dell'Italia Centrale risulta nettamente inferiore sia rispetto al Nord che al Sud.

Inoltre senza tener conto della superficie territoriale, le Marche, rispetto alle altre regioni dell'Italia centrale, risultano superiori soltanto all'Umbria la quale, tuttavia, è maggiormente provvista di strade statali.

Ripartizione percentuale della rete viaria



Aggiornato



Aggiornato

Anche se l'analisi della dotazione di infrastrutture viarie delle Marche porta a concludere, come sopra richiamato, che la Regione è dotata di una buona estesa chilometrica rispetto alla superficie territoriale ed alla popolazione residente, anche se non in condizioni ottimali.

Diversa è la se si effettua un raffronto rispetto agli studi ISFORT in cui l'accessibilità locale alla rete primaria di trasporto delle merci è misurata tramite i tempi di collegamento tra singoli sistemi locali e del lavoro e i più vicini nodi di accesso alla rete (aeroporti, porti, caselli autostradali).

Nel 2006 la media dei valori assegnati ai SLL marchigiani risultava inferiore del 7 per cento alla media nazionale linea – tra le regioni confinanti – con Umbria e Abruzzo ma assai al di sotto del valore dell'Emilia Romagna



. Le disfunzioni riscontrabili vanno quindi imputate non alla quantità ma alla qualità delle infrastrutture ed alla necessità di raggiungere uno standard ottimale rispetto alle attuali esigenze ed alla attuale domanda di trasporto.

Si può dunque concludere circa la inderogabile necessità di adeguare la rete viabilistica marchigiana alle esigenze di sviluppo e competitività, non tanto dal punto di vista quantitativo, ma soprattutto puntando al miglioramento qualitativo della dotazione viaria, in termini di connessioni di rete e di tempi di percorrenza degli itinerari, sia per le persone sia per le merci.

Questo primo orientamento comporta come puntuale conseguenza di individuare, accanto alla già definita rete viabilistica nazionale connessa con le Ten-T (Trans European Network - Transport), una rete di interesse regionale, costituita da maglie più fitte e ravvicinate, da completare e ammodernare secondo un programma decennale, che permetta di riequilibrare la situazione preesistente, portando la regione Marche, se non al primo posto, almeno tra le prime, anche per l'accessibilità infrastrutturale.

Ciò naturalmente con un approccio attento alla sostenibilità ambientale degli interventi ed alla tutela del paesaggio, puntando anzi alla riduzione della congestione, del rumore e dell'inquinamento dell'aria, in definitiva al miglioramento della qualità di vita nelle nostre città e nelle aree periurbane.

2 LE INFRASTRUTTURE NELLA PIANIFICAZIONE REGIONALE

2.1 Il Piano Regionale dei Trasporti

Il precedente PRT, redatto ai sensi della L.R. 46/1992, è stato approvato dal Consiglio regionale con deliberazione amministrativa n. 213 del 3/10/1994. Il Piano non è mai stato modificato o globalmente aggiornato e quindi è tutt'ora parzialmente vigente.

Il Piano è stato in qualche maniera ripreso e superato dal Piano d'Inquadramento Territoriale del 2000 nella parte relativa alle scelte delle infrastrutture rispetto all'assetto territoriale della regione. Mentre, per quanto riguarda la parte relativa ai servizi di trasporto pubblico è stato di fatto superato dalla LR 45/1998 con il Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale del 1999 e con il Programma Triennale dei Servizi dello stesso anno.

Nel 2006 è stato avviato lo studio per questo Piano delle infrastrutture, la logistica e le merci, e nel 2007 è stato attribuito l'incarico per la revisione del Piano del TPL.

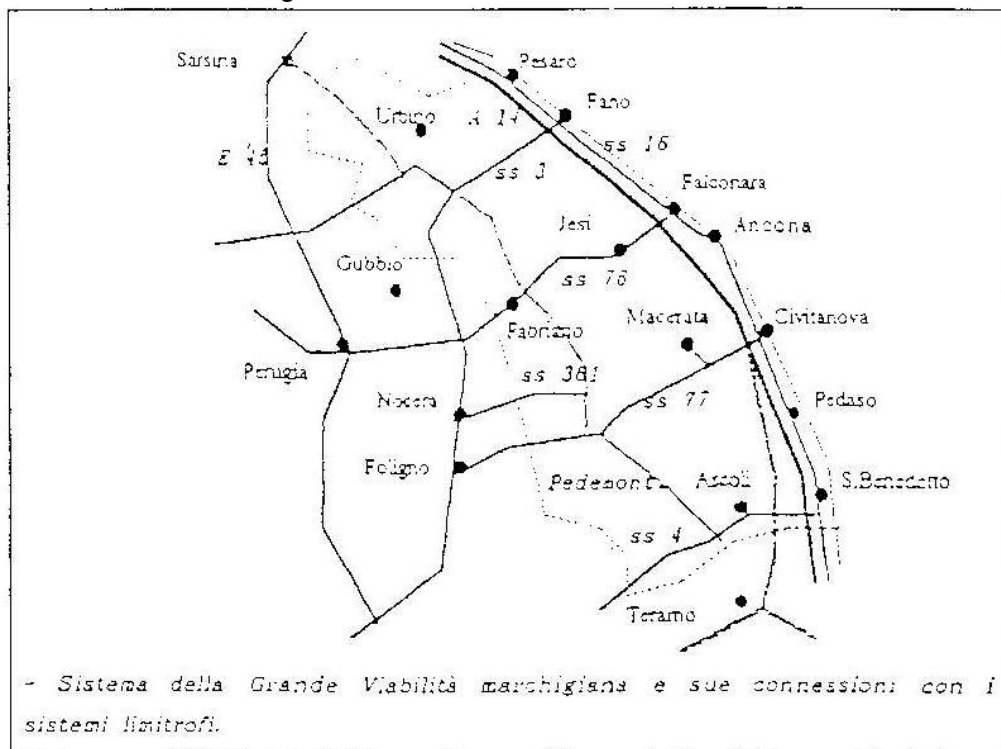
Pertanto nel corso del ~~2008~~ **2011** la Regione Marche disporrà di un Piano dei Trasporti aggiornato e completo.

Il PRT '94, pur non confrontandosi con la limitata disponibilità di risorse, resta comunque un valido documento per verificare la politica regionale delle infrastrutture degli anni '90 e resta attuale per alcune delle scelte a suo tempo proposte, che si articolavano nei seguenti progetti: Trasporto pubblico locale; Viabilità stradale; Sistema ferroviario; Sistema portuale e cabotaggio; Sistema aeroportuale; Sistema scambi intermodali; Sistema informativo; che vengono sinteticamente ripresi in questo capitolo.

Viabilità stradale

La rete viaria ~~viene~~ **veniva** suddivisa in due grandi aree:

- a) grande viabilità di interesse interregionale e nazionale,
- b) viabilità di interesse intraregionale.



Per la prima area ~~si individuano~~ venivano individuati quattro aspetti problematici.

- Il sistema est-ovest è costituito da cinque arterie trasversali (i cui interventi sono previsti nei piani ANAS):
 - 1- S.G.C. Fano-Grosseto (E78);
 - 2- SS 76 Vallesina;
 - 3- sistema del Maceratese rappresentato dalla SS 77 Val di Chienti e dalla SS 361 Settempedana (da ammodernare);
 - 4- SS 4 Salaria.
- Il Corridoio Adriatico rappresentato da:
 - 1- linea ferroviaria Bologna-Pescara;
 - 2- autostrada A14;
 - 3- SS 16 Adriatica;
 - 4- un sistema di trasporto marittimo (cabotaggio) previsto dal Piano Generale dei Trasporti.

Il problema della componente stradale del Corridoio Adriatico risulta assai complesso e si ~~formulano~~ formularono i seguenti obiettivi:

a) Nel breve periodo:

- a1) trasferimento del traffico pesante (autoveicoli a quattro e più assi) sulla A14 per tutto l'anno, anche con il coinvolgimento dei soggetti pubblici e privati interessati;
- a2) aumento dell'interscambio tra viabilità stradale ed autostradale con la realizzazione di cinque nuovi caselli autostradali: Marotta (oggi in esercizio), Marina di Montemarciano, ~~Porto Potenza Picena~~-Porto Recanati, P.to S.Elpidio, Grottammare (oggi in esercizio).

b) Nel medio-lungo periodo:

- b1) realizzazione della terza corsia autostradale per tutto il tratto marchigiano, a partire dal casello di Rimini-nord con ulteriore incremento dei caselli autostradali;
- b2) trasferimento all'interno della A14 nel tratto Pedaso-Teramo, previa attenta verifica ambientale, con liberalizzazione del corrispondente attuale tracciato autostradale;
- b3) realizzazione con una visione unitaria di varianti alla SS 16 Adriatica in quelle situazioni non altrimenti risolvibili.

- Il sistema longitudinale interno ~~è costituito~~ era stato definito da:

a) asse pedemontano (accordo Regione-Province-ANAS per progettazione e realizzazione: Lunano-S. Angelo in Vado, Fabriano-Sassoferrato, variante di Sarnano e Carbonara-Comunanza. Sul rimanente tracciato, il progetto dovrà essere rivisto e ridimensionato anche alla luce del complesso problema dell'impatto ambientale per eliminare tratti critici e attraversamenti urbani);

b) SS 81 Piceno-aprutina (Ascoli-Teramo).

- il collegamento del porto di Ancona con la grande viabilità; (tale collegamento è in corso di lenta e difficoltosa realizzazione; più complessi appaiono i collegamenti per i porti di Pesaro e S. Benedetto del Tronto per i quali sembra più idoneo e strategico pensare ad un collegamento ferroviario per favorire lo sviluppo commerciale ed economico senza devastare l'assetto urbano).

Per la viabilità di interesse intraregionale, si formularono le seguenti indicazioni:

- realizzazione di un sistema intervallivo coordinato dalle Province;
 - completamento degli interventi già previsti da atti del Consiglio regionale (del 13.4.85 e n.166 del 8.4.94), non previsti in piani ANAS, sulle strade statali:
 - SS 258 Marechiese;
 - SS 423 Urbinate;
 - SS 424 Cesanense;
 - SS 360 Arcevese;
 - SS 362 Filottranese;



- SS 502 Cingolana;
- SS 210 Faleriense;
- SS 433 Val d'Aso.

• realizzazione del catasto delle strade (per il quale ~~vien~~ venne formulato un preciso progetto con realizzazione e gestione a cura delle Province) e del censimento dei flussi di traffico provinciali previsto anche dalla CEE (problema aperto legato alle soluzioni di livello nazionale).

Sistema ferroviario

Il Piano metteva in evidenza la debolezza del sistema ferroviario marchigiano soprattutto nella direzione verso il Tirreno, a sud e nel settore delle merci.

Emergeva la necessità di avviare una forte azione con i partner regionali e le forze sociali ed economiche per la realizzazione di progetti di ammodernamento e miglioramento delle linee. Obiettivo primario ~~è~~ era quello di ottenere il riconoscimento della rete adriatica come rete di interesse comunitario. Per il sistema ferroviario il piano prevedeva nel breve periodo:

- a) completo ammodernamento della linea adriatica compreso l'adeguamento delle gallerie (particolarmente Cattolica) alla sagoma internazionale (Gabarit C);
 - b) raddoppio della linea Falconara-Orte;
 - c) quadruplicamento della tratta Falconara-Ancona;
 - d) ammodernamento di tutte le linee secondarie con l'eliminazione dei passaggi a livello e l'introduzione del controllo centralizzato del traffico.
- Nel medio periodo:
- e) collegamento della linea Fabriano-Pergola con la Fano-Urbino.
- Nel lungo periodo:
- f) collegamento della linea Fano-Urbino con S.Arcangelo di Romagna e con il sistema locale della Romagna;
 - g) realizzazione interna di un passante ferroviario anche per il trasporto delle merci

Nel corso degli anni di formazione del PRT sono nate e fiorite molte iniziative per le ferrovie ed altrettante ne sono concluse. In tale contesto il piano esprime una preoccupazione per lo sviluppo della rete ferroviaria ed auspica che, tenendo conto delle difficoltà sia economiche che politiche del periodo, possano venire raggiunti almeno gli obiettivi di breve periodo.

Sistema portuale e cabotaggio

Il piano assegnava un ruolo fondamentale all'attuazione della legge 84/94 per la definizione della programmazione della portualità nazionale. La legge, infatti, puntava alla classificazione, alla organizzazione ed alla definizione delle competenze e dei flussi finanziari per i porti anche attraverso l'istituzione delle Autorità Portuali (il porto di Ancona è compreso tra quelli sede di A.P.). Resta aperto il problema di rapporto con il PGT ed in particolare non viene affrontata la tematica dei Sistemi Portuali e dei Corridoi Plurimodali.

L'obiettivo primario, per il porto di Ancona, restava quello di realizzare, nel settore delle merci, un sistema complesso ed integrato con le altre modalità di trasporto e realizzare le opere previste nel PGT per accrescere il livello di specificità e competitività con altri porti dello stesso rango.

Ai fini della nuova classificazione dei porti marchigiani, il piano prevedeva:

- Ancona, categoria I parte militare
- Ancona, categoria II classe I parte commerciale
- Pesaro, categoria II classe II
- Fano, categoria II classe III
- Senigallia, categoria II classe III
- Numana, categoria II classe III
- Civitanova, categoria II classe III
- P.to S.Giorgio, categoria II classe III
- S.Benedetto, categoria II classe III.



Molta importanza viene data allo sviluppo del trasporto di cabotaggio per il quale si prevedeva la realizzazione di apposite aree, nel porto di Ancona, libere da vincoli doganali e si auspicava uno sviluppo dell'armatoria a livello nazionale con conseguenti benefici per i porti di Pesaro e S.Benedetto.

Per gli altri porti minori, andavano completate le opere previste dalla L.R. 9/89 con particolare attenzione alla salvaguardia ambientale.

Infine, viene rilanciata la necessità di sviluppare gli interventi per la realizzazione delle spiagge attrezzate.

Sistema aeroportuale

Si prevedeva che le potenzialità dello scalo di Falconara vanno andassero utilizzate per migliorare i quattro settori di attività: voli di linea, trasporto merci, voli charter ed altri servizi. Questo obiettivo può essere raggiunto solo attraverso un adeguamento e potenziamento delle strutture a terra. Fermo restando che l'aeroporto di Falconara è l'unico della Regione, per lo scalo di Fano è era possibile pensare ad uno sviluppo della scuola di volo.

Sistema Scambi Intermodali

Pur non avendo la Regione competenze specifiche nel settore delle merci, il piano auspicava l'avvio di azioni per l'approfondimento sia dell'offerta (dati conoscitivi e strutture di supporto), sia della domanda (istituzione di un Osservatorio permanente della mobilità merci).

In tale quadro è era necessario completare l'interporto di Jesi che tuttavia non esaurisce il problema della infrastrutturazione del territorio in quanto è era necessario creare un sistema gerarchizzato a supporto del Centro intermodale articolato in una struttura complementare localizzata nella bassa valle del Tronto ed in una serie di aree di sosta e di scambio presso i principali centri urbani e/o industriali della regione (Civitanova e Fano).

Tale articolazione dovrà essere perfettamente integrata con le scelte localizzative degli scali merci di FS s.p.a.

2.2 Piano d'Inquadramento Territoriale

Il Piano d'Inquadramento Territoriale è previsto dalla LR n. 34 del 5/8/1992 ed il suo procedimento di formazione è definito dalla LR n. 46/1992.

Il Piano è stato approvato dal Consiglio regionale con deliberazione amministrativa n. 295 del 8/2/2000 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Marche

Il PIT stabilisce le linee fondamentali di assetto del territorio assicurando la compatibilità dei programmi e degli indirizzi di sviluppo economico con i contenuti del Piano Paesistico Ambientale relativi alla tutela e valorizzazione delle risorse culturali, paesaggistiche, ambientali e naturalistiche.

Il Piano d'Inquadramento Territoriale (PIT) si articola in due grandi aree: una connessa ad una funzione di guida per il futuro e per l'individuazione delle strategie di integrazione tra i diversi settori di intervento su temi prioritari; l'altra relativa alla individuazione di alcune azioni progettuali di valenza strategica per il riassetto dello spazio regionale definite cantieri progettuali:

- corridoio ambientale appenninico
- corridoi vallivi integrati, Metauro, Esino, Chienti, Tronto
- facciata litoranea
- internodi centrali
- connessioni transregionali, Ascoli-Valvibrata, Muccia-Colfiorito, Fabriano-Gualdo

Tadino, Novafeltria-Rimini.

Nel settore delle infrastrutture si evidenziava l'importanza dello sviluppo delle reti come condizione decisiva per partecipare ai processi di trasformazione dell'economia e della cultura alla scala globale; ciò è particolarmente valido per le Marche che si trovano in posizione decentrata rispetto ai grandi corridoi di sviluppo dello spazio europeo.



Rete ferroviaria nazionale

Il PIT inserisce in tale ambito la linea ferroviaria Adriatica e la trasversale Falconara-Orte. Per la prima, in occasione dello studio del Corridoio Adriatico, si suggeriscono interventi di ammodernamento, adeguamento di sagoma delle gallerie ed eliminazione dei punti critici. Inoltre è necessario reinfrastrutturare i nodi di cerniera con le reti locali. In particolare andava potenziato il nodo di Ancona anche con un possibile passante ferroviario.

Reti ferroviarie regionali

Altro obiettivo generale del PIT è lo sviluppo delle infrastrutture regionali, colmando le lacune createsi ed individuando solo quelle opere che servono veramente anche come occasione di sviluppo del territorio.

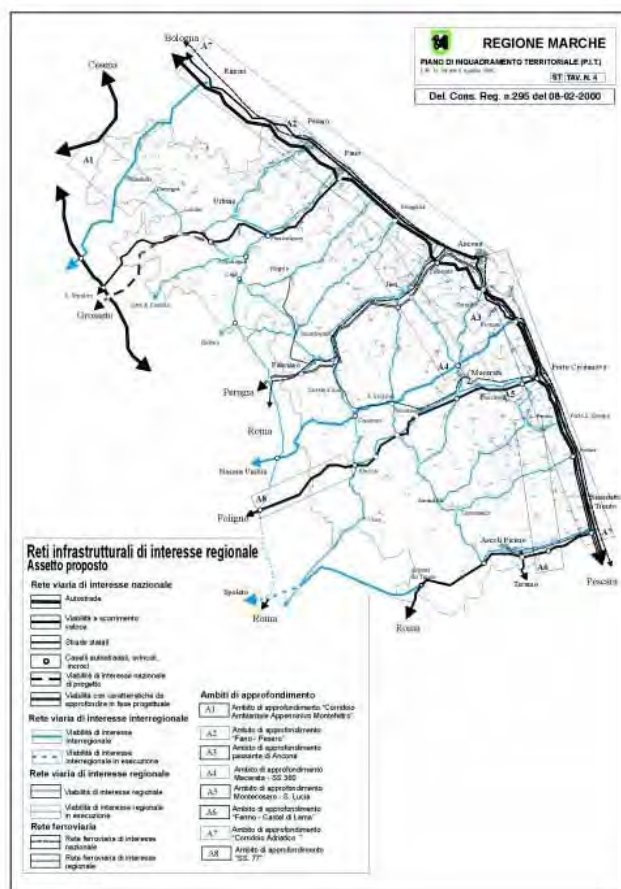
Rientrano in questa area le linee Civitanova-Macerata-Castelraimondo-Albacina, Fabriano-Sassoferrato-Pergola e Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli. Per esse si prevedeva una decisa azione di recupero funzionale con interventi di miglioramento della infrastruttura e del servizio.

L'obiettivo è quello di rilanciare il trasporto ferroviario a servizio degli ambienti locali e dei sistemi territoriali sovraregionali a supporto di una più complessiva strategia di promozione del trasporto rapido vallico e costiero.

Prioritario è l'intervento di aumento del livello di servizio della tratta Civitanova-S. Severino per una migliore accessibilità ai centri urbani.

Le tratte Castelraimondo-Albacina e Fabriano-Pergola vanno inserite nelle strategie di valorizzazione turistica ed ambientale del sistema appenninico.

Per la linea Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli si puntava al potenziamento ed all'elettificazione anche ai fini di un utilizzo come metropolitana di superficie.



Ruolo delle stazioni

Sia per le reti nazionali che per le regionali si puntava ad uno stretto coordinamento tra pianificazione urbanistica e dei trasporti per riorganizzare i nodi stazione visti come elementi catalizzatori di funzioni urbane ed attivatori di riqualificazione urbana.

Rete viaria di importanza nazionale

a) Telaio infrastrutturale

Il piano riconosceva di importanza nazionale l'autostrada A14 (di valenza europea nell'ambito del Corridoio plurimodale adriatico) e le seguenti trasversali:

- E 78, Fano-Siena-Grosseto
- var. SS 76 Vallesina, Ancona-Perugia
- var. SS 77 Val di Chienti, Civitanova-Macerata-Foligno
- var. SS 4 Salaria, Raccordo autostradale Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno
- SS 4, Ascoli Piceno-Rieti-Roma
- SS 256 Muccese, Muccia-Cerreto d'Esi
- SS 3 Flaminia, Fossombrone-Acqualagna-Cagli-Cantiano-Foligno
- variante SS 16 di Ancona, Falconara-Baraccola

In tale configurazione la chiusura delle maglie è stata spostata nei territori posti oltre confine: E 45 e SS 3, in Umbria.

b) L'adeguamento dell'autostrada A14 viene rinviato allo studio di fattibilità del Corridoio Adriatico ma si segnalava l'esigenza di trasferire quanto prima il traffico pesante sulla A14 per tutto l'anno.

Inoltre, si suggerisce di potenziare le connessioni tra nodi autostradali e reti locali con una decisa azione di reinfrastrutturazione migliorando l'efficienza territoriale.

Il PIT segnalava anche l'esigenza di studiare possibili soluzioni per l'attraversamento del territorio urbanizzato di Pesaro-Fano per garantire la compatibilità tra esigenze locali e Corridoio Adriatico.

c) La E78 andava completata compatibilmente con la tutela dell'ambiente evitando che l'apertura al traffico di nuovi tronchi scarichi sulla SS 73 bis volumi di traffico insostenibili.

d) La SS 76 è considerata la direttrice ad alta priorità per le Marche, anche perché consente lo sbocco umbro sul porto di Ancona. Si auspica quindi un rapido completamento nel rispetto dell'ambiente.

e) Per la SS 77 si prevedeva il completamento con particolare attenzione al miglioramento della funzionalità e della sicurezza nel rispetto dei delicati territori attraversati. Nella fase progettuale saranno definite le caratteristiche tipologiche per tener conto anche dei recenti movimenti tellurici.

f) Anche per la SS 4 si prevedeva il completamento con particolare attenzione al miglioramento della funzionalità e della sicurezza, garantendo il ripristino della continuità del Corridoio Ambientale Appenninico.

Rete viaria di importanza regionale

a) Rientrano in questo settore:

- SS 16, Gabicce-Pesaro-Ancona-S.Benedetto-P.to d'Ascoli
- SS 4, P.to d'Ascoli-Ascoli
- SS 433, Pedaso-Comunanza
- SS 210, P.to S.Giorgio-Fermo-Amandola
- Fermo-Montegranaro-Civitanova
- SS 485 e SS 77, P.to Civitanova-Piediripa-Tolentino-Muccia
- SS 209, Muccia-Visso
- SS 78, Sforzacosta-Amandola-Comunanza-SS4 (Ascoli)
- SS 71 e SS 361, Sforzacosta-Macerata-Osimo-Ancona
- SS 362, Macerata-Filottrano-Jesi
- SS 502, Jesi-Cingoli-S.Severino-Caldarola-SS78 (S.Ginesio)



- SS 76, Falconara-Jesi-Fabriano
- SS 360, Senigallia-Sassoferrato-Passo Scheggia
- Fabriano-Sassoferrato-Cagli
- SS 424, Marotta-Pergola-Cagli
- SS 3, 257-Fano-Fossombrone-Acqualagna-dir. Apecchio
- SS 423, Pesaro-Urbino
- SS 73 bis, Calmazzo-Urbino-Mercatello-S.Sepolcro
- Urbania-SS257 (Acqualagna)
- S.Angelo in Vado-Carpegna
- Carpegna-E45(da definire)

b) Il PIT evidenziava il ruolo della Pedemontana intesa come raccordo di un insieme di tronchi con diverse caratteristiche tecniche e funzionali a seconda dei territori attraversati. In particolare si prevedeva un miglioramento funzionale del tratto di collegamento tra la SS4 e la SS77, mentre si prevedeva un miglioramento del livello di servizio nel tratto tra la SS77 (Muccia) e la SS 76 (Albacina) per sostenere lo sviluppo industriale dell'area. Nel tratto Fabriano-Sassoferrato-Cagli si prevedeva un miglioramento con adeguamento del tracciato viario esistente. Particolare attenzione viene data al tratto del Montefeltro per i delicati aspetti naturalistici, storici ed idrogeologici del territorio.

c) Per la SS 210 veniva previsto un adeguamento funzionale anche con eventuali revisioni del tracciato a partire dal futuro casello autostradale di P.to S.Elpidio.

d) Il Piano poneva l'attenzione sulla necessità di approfondire la tematica dei collegamenti tra distretti industriali, interporto ed autoporti, con particolare riferimento alla direttrice "mezzina", tra la SS 210 e la SS 4, al collegamento tra la SS 485 e la SS 360 ed all'aggiramento del nodo di Ancona. Il problema veniva affrontato anche nell'ambito del Corridoio Adriatico con l'ottica di decongestionare la costa ed eventualmente arretrare l'autostrada.

Infrastrutture per la Logistica

Si confermava la necessità di realizzare l'interporto di Jesi integrato ad un autoporto nella bassa valle del Tronto e due aree attrezzate per la sosta dei veicoli commerciali a Fano e Civitanova.

È Era anche necessario analizzare la domanda di servizi logistici proveniente dai distretti industriali con indagini promosse dalla Regione.



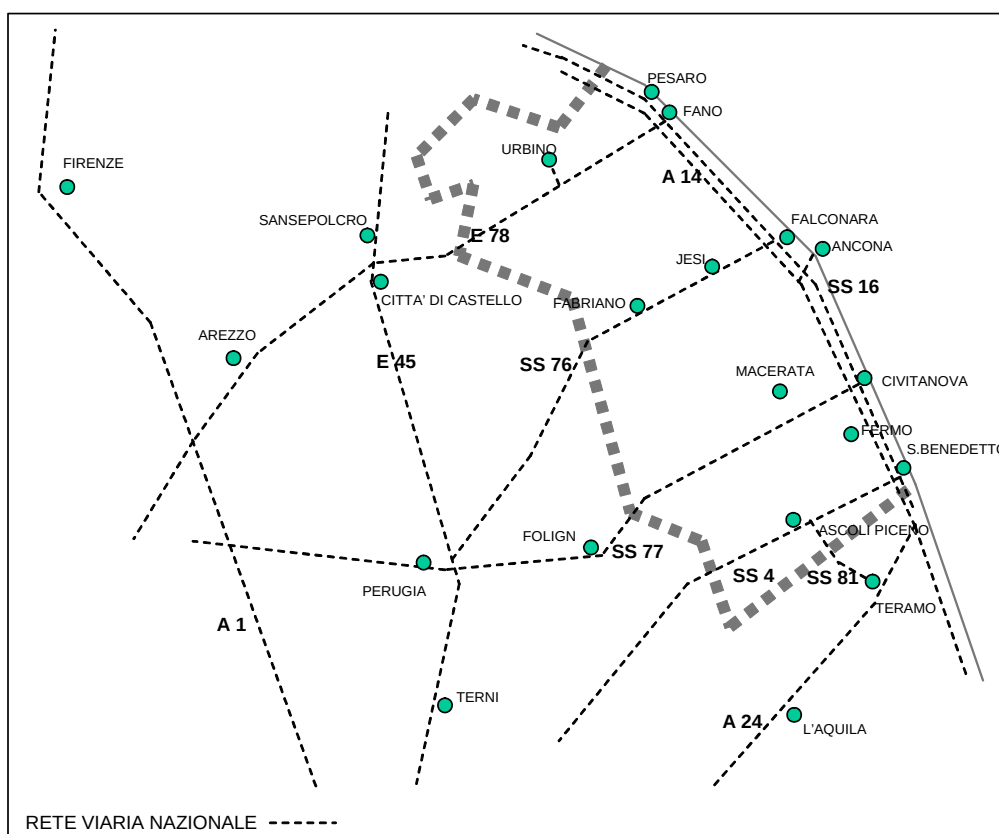
2.3 Individuazione della Rete Viaria Regionale

(Consiglio regionale - 2006)

Il Consiglio regionale, in occasione della definizione dei criteri per l'assegnazione alle Province delle risorse trasferite dallo Stato alla Regione per gli investimenti sulle strade ex ANAS ai sensi del D.Lgs. 112/98, ha approvato la deliberazione amministrativa n. 19 del 20/6/2006.

Tale atto consiliare è in definitiva un atto di programmazione in quanto individua anche la rete viaria di interesse regionale complementare a quella nazionale e costituisce un atto di anticipazione del presente Piano delle Infrastrutture.

Il documento del Consiglio regionale ribadisce e rafforza il concetto di rete viaria nel territorio regionale, gerarchizzandola sotto il profilo funzionale in due livelli: principale o primaria, rete di connessione con il resto del paese e destinata alla lunghe percorrenze, che comprende strade di interesse interregionale, nazionale e comunitario; secondaria, relativa alle connessioni interne alle Marche e destinata a medio/brevi percorrenze, che comprende strade di interesse interregionale, regionale e provinciale.



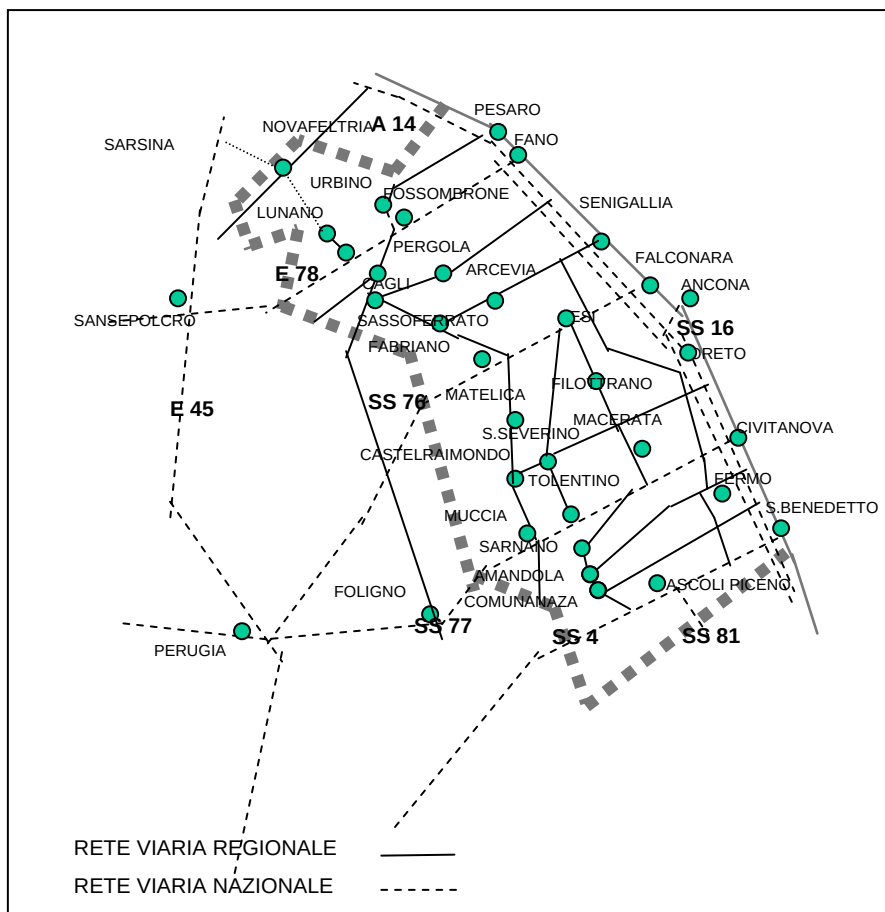
La rete primaria è costituita da:

- Autostrada A14;
- SS 16 Adriatica e dal collegamento con il porto di Ancona;
- E 78 Fano-Grosseto e diramazione verso Urbino;
- SS 76 Vallesina;
- SS 77 Val di Chienti;
- SS 4 Salaria con la SS 81, sua diramazione verso Teramo.



Nella rete secondaria rientrano le arterie che:

- Allacciano capoluoghi di provincia tra loro o con il capoluogo di regione;
- Costituiscono importanti e diretti collegamenti tra i nodi della rete viaria nazionale ovvero tra nodi della rete nazionale e quelli della rete regionale;
- Allacciano alla rete nazionale e regionale il porto, l'aeroporto, l'interporto, gli autoporti nonché centri od aree di particolare importanza produttiva e turistica.



NB.: Il grafo della rete deve intendersi schematico e non indicativo dei reali tracciati stradali

Nell'ambito della rete di interesse regionale, tra i percorsi intervallivi, rientrano sia la Pedemontana, quale principale collegamento longitudinale delle aree più interne con spiccate caratteristiche produttive o turistico-culturali, sia la c.d. "Mezzina" che attraversa i territori delle Province di Ascoli Piceno, Macerata ed Ancona, e potrà collegarsi con il Teramano.

I tratti di Pedemontana individuati sono:

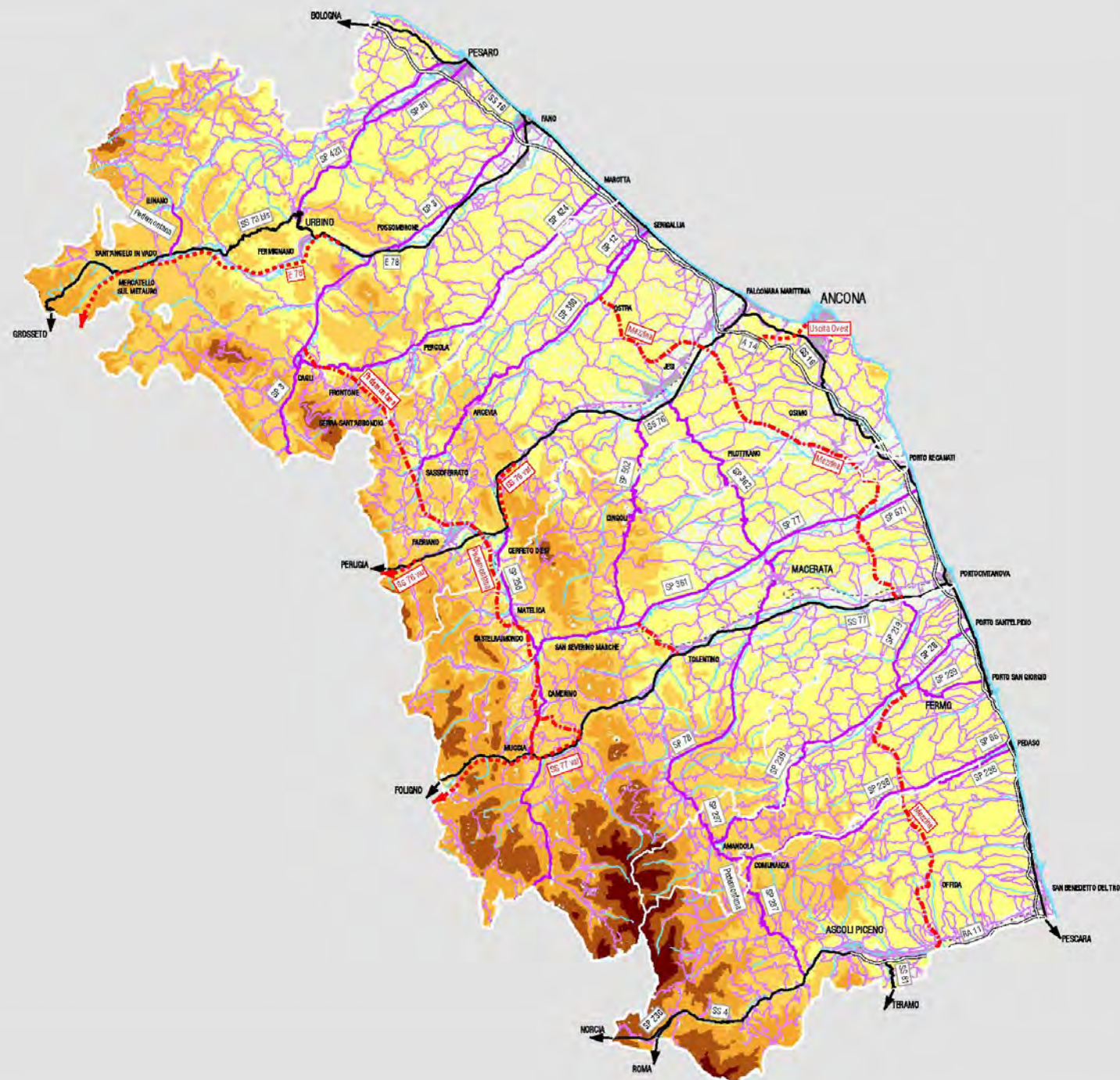
- E45 (Sarsina)-Val Marecchia (Ponte Messa);
- Lunano-S. Angelo in Vado;
- Cagli-Berbentina (Sassoferrato);
- Berbentina (Sassoferrato)-Campo dell'Olmo (Fabriano);
- Campo dell'Olmo (Fabriano)-Matelica-Camerino-Muccia/Sfercia;
- Sforzacosta-Urbisaglia-Sarnano;
- Amandola-Comunanza-Roccafluvione-SS4.

L'itinerario denominato "Mezzina" rappresenta un collegamento intervallivo più vicino alla costa rispetto alla Pedemontana e risulta definito il tracciato per gran parte della Provincia di





**PIANO REGIONALE
INFRASTRUTTURE
TRASPORTO MERCI E LOGISTICA**



RETE STRADALE

IN PROGETTO

- Strade di Interesse Nazionale
- . - . - . Strade di Interesse Regionale

ESISTENTE

STRADE DI INTERESSE NAZIONALE

- Autostrade
- Strade Statali

STRADE DI INTERESSE REGIONALE

- Strade Provinciali
- Altra viabilità di collegamento
- Linee Ferroviarie

Ascoli Piceno. Tra la Provincia di Ancona e quella di Macerata è stata raggiunta di recente l'intesa sul punto di connessione, ma risulta definito solo il tratto tra le valli del Potenza e dell'Esino. Per tutto il rimanente tratto si deve ancora pervenire ad una definizione puntuale del tracciato.

Gli altri collegamenti intervallivi come Jesi-Cingoli- S.Severino e Jesi-Filottrano-Macerata, sono costituiti da tracciati più limitati, che connettono solo due province e richiedono interventi meno significativi in termini di nuova viabilità, fatti salvi alcuni interventi puntuali, come Filottrano.

Tutti gli interventi sulla rete regionale sono di competenza delle rispettive Province che debbono selezionarli, sulla base delle scelte prioritarie dei Piani Territoriali di Coordinamento, e procedere alla progettazione delle opere necessarie, concordandone annualmente caratteristiche e tempi di investimento con la programmazione regionale in materia di viabilità.

3 IL DECENTRAMENTO AMMINISTRATIVO (D.Lgs. 112/98)

L'attuazione del decentramento amministrativo, derivante dalla c.d. legge "Bassanini" e dal conseguente Decreto Legislativo 112/98, ha modificato sostanzialmente il quadro della programmazione e gestione in alcuni settori dell'attività della Pubblica Amministrazione in sede locale.

In particolare, il settore della viabilità ha risentito notevolmente di questa fase innovativa in quanto sono state trasferite alle Regioni/Province un considerevole numero di strade statali precedentemente gestite dall'ANAS con il contestuale trasferimento di risorse finanziarie ed umane..

In attuazione del D.Lgs.112/98, in materia di trasferimento delle competenze sulle strade statali, il D.Lgs 29/10/1999, n.461 ha individuato la rete autostradale e stradale nazionale rimasta nella competenza dell'ANAS.

Nelle Marche tali strade sono:

SS 4 "Salaria" + Tangenziale di Ascoli P. + Racc. Autostradale Ascoli-P.to d'Ascoli (dal confine regionale alla SS 16 di P.to d'Ascoli)	SS 73 bis di "Bocca Trabaria" (dall'inizio della E78 a S.Stefano di Gaifa al confine regionale – Bocca Trabaria)
SS 16 "Adriatica" (da Gabicce a P.to d'Ascoli)	SS 76 "Vallesina" (da Falconara al confine regionale)
SS 16 Asse attr. Porto Ancona (dalla ZIPA del porto a via Marchetti)	SS 77 "Val di Chienti" (dal confine regionale a Sfercia)
SS 16 Dir./b del porto di Ancona (via della Montagnola)	SS 77 Raccordo autostradale Civitanova (da Sfercia a Civitanova M.)
E 78 "Fano-Grosseto" (da Fano a S.Stefano di Gaifa)	SS 81 "Piceno-Aprutina" (Ascoli-Teramo) (dall'innesto sulla SS4 a Marino del Tronto al confine regionale)

Inoltre, il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21/2/2000 ha individuato l'elenco delle strade non più statali che, dal 1/10/2001, sono state trasferite alla Regione e da questa, in virtù della legge regionale n.10 del 17 maggio 1999, alle Province marchigiane:

SS 3 "Flaminia" (da Fano per Fossombrone, Cagli al confine regionale in località Pontericcioli)	SS 77 dir "Val di Chienti" (da Sforzacosta all'innesto sulla SS 16 in prossimità di Loreto)
SS 78 "Picena" (dall'innesto sulla SS 4 a Albero del Piccione all'innesto sulla SS 77 a Sforzacosta)	SS 209 "Valnerina" (da bivio Maddalena sulla SS 77 al confine regionale con Umbria)
SS 210 "Fermana faleriense" (da P.to S.Giorgio ad Amandola)	SS 256 "Muccese" (da Albacina a Muccia)



SS 4 “Salaria” (da Ascoli Piceno a P.to d'Ascoli);	SS 258 “Marecchiese” (dal confine Marche-Emilia al confine Marche-Toscana)
SS 257 “Apecchiese” (da Acqualagna al confine regionale – Bocca Serriola)	SS 361 “Settempedana” (dall'Aspio di Ancona al confine regionale – p.sso del Cornello)
SS 360 “Arceviense” (da Senigallia al confine regionale)	SS 423 “Urbinate” (da Pesaro a Urbino)
SS 362 “Jesina” (da Jesi a Villa Potenza)	SS 433 “Val d'Aso” (da Pedaso a Comunanza)
SS 424 “Val Cesano” (da Marotta a Cagli)	SS 485 “Corridonia maceratese” (da Civitanova a Macerata)
SS 452 “della Contessa” (da Pontericcioli al confine regionale)	SS 571 “Helvia Recina” (dall'innesto sulla SS 16 in prossimità di P.to Recanati all'innesto sulla SS 77 in prossimità di Sambucheto)
SS 502 “Cingolana” (dalla SS 76 in prossimità di Jesi a S.Severino)	

Unitamente alle strade vengono trasferite dallo Stato risorse finanziarie, personale, beni mobili ed immobili necessari alla gestione della rete viaria. Il DPCM 22/12/2000 definisce questa fase di attuazione per la Regione e gli EE.LL. delle Marche.

Il trasferimento finanziario annuale assegnato alle Marche è stato suddiviso in due parti: quella attribuita alla Regione, che svolge il ruolo di programmazione (art. 57, comma 1 a, della legge regionale n.10/1999), è destinata agli investimenti e ripartita sulla base di parametri socio-economici; quella attribuita alle singole Province, sulla base di un riparto derivato dall'estesa chilometrica delle strade trasferite, (art. 58, comma 1 a, della legge regionale n.10/1999) è destinata alla manutenzione ordinaria.

Finalizzazione delle risorse trasferite ex art.138, L. 388/2000	Ente destinatario	
	Regione (Euro)	Province (Euro)
Investimenti sulla viabilità (annuale)	24.913.890,99*	-
Manutenzione ordinaria (annuale)	-	8.211.664,70

* A questi vanno aggiunti euro 2.151.755,86 del bilancio regionale derivanti dall'applicazione del regionalismo fiscale nel settore del demanio idrico. Il totale annuale delle risorse destinate ad investimenti sulla viabilità è pertanto euro 27.065.646,85.

L'andamento dei trasferimenti delle risorse alla Regione da parte dello Stato, a seguito dell'attuazione del D.Lgs. 112/98 e del DPCM Marche del 22/12/2000, è risultato parzialmente inefficace fino al 2004, in quanto nei primi tre anni (2001-2002-2003) sono intervenute norme (per ex. Legge finanziaria del 2000) ed accordi con l'ANAS (cd. avalimento) che hanno sostanzialmente ridotto le assegnazioni.

Le risorse dei primi tre anni dei trasferimenti statali sono stati assegnati alle Province sulla base di una programmazione regionale. Questo periodo va considerato transitorio in quanto l'ANAS ha in parte continuato la gestione delle strade introitando parte delle risorse e, soprattutto, si è avuta una riduzione di cassa nel bilancio statale che ha ridotto i trasferimenti di 9,7 Meuro. Poiché all'epoca tale riduzione era solo temporanea, le risorse relative sono state ugualmente attribuite, secondo le disposizioni ministeriali, ma collocate in un capitolo denominato “inseribilità” per indicare che mancava la immediata liquidità.

Questo ha poi portato all'insorgere di un contenzioso, tra la Regione ed il Ministero in quanto le risorse mancanti non sono più state materialmente trasferite.

Il pieno trasferimento delle risorse stabilite dal citato DPCM Marche del 22/12/2000, pari a 27,066 Milioni di euro all'anno, è iniziato nel 2004, attraverso un accordo tra la Regione e l'Unione delle Province delle Marche per assicurare alle Province una quota fissa del 40%, ripartita sulla base di parametri in relazione all'estesa chilometrica, alle caratteristiche delle strade e dalle condizioni socio-economiche. Mentre alla Regione è rimasto il compito di ripartire,



sulla base dei programmi e progetti provinciali ,l'utilizzo della quota del 60% denominata "di programmazione" .

Tuttavia, a seguito di ricorso della Provincia di Macerata, il Consiglio regionale, con propria deliberazione n.19/2006, ha stabilito che, a partire dal 2005, il 50% delle risorse trasferite viene ripartito in base alla programmazione regionale, mentre l'altro 50% in base a percentuali riferite a parametri socio-economici fissati con attribuzione di un peso maggiore all'estesa chilometrica.

Le quote % fisse sono così stabilite dal Consiglio regionale:

- Prov. Ancona 17,47%
- Prov. Ascoli Piceno..... 20,09%
- Prov. Macerata.....36,94%
- Prov. Pesaro Urbino.....25,50%

Di seguito si riportano le attribuzioni dei fondi per investimenti sulle strade per singola Provincia dal 2001 al **2011**.

~~Per il 2007 si è proceduto prima all'assegnazione della quota (50%) relativa al riparto fisso stabilito dal Consiglio regionale come sopra indicato. Tale procedura deriva dalla proposta avanzata dall'Assessore regionale alla Viabilità di utilizzare il rimanente 50%, destinato alla programmazione regionale, per dare definitiva copertura alle quote denominate di "inseribilità" relative agli anni 2001 e 2002, che non sono più state trasferite per riduzioni operate dalla legge finanziaria del 2000. Secondo l'Avvocatura regionale, incaricata dalla Giunta con delibera n. 132 del 13/2/2006, dopo aver attentamente valutato gli atti, sarebbe stato inutile avviare procedure legali contro lo Stato per il recupero di tali somme.~~

~~Sono interessate a tale operazione le Province di Ascoli Piceno per 5,138 Meuro, Macerata per 1,572 Meuro ed Ancona per 3,000 Meuro, cui sono state destinate le relative quote nel primo semestre del 2008, completando così le assegnazioni 2007.~~

~~Con la medesima proposta, accolta dalle Province, la quota residua pari ad euro 3,822 è stata utilizzata per realizzare il Catasto delle strade provinciali, secondo criteri omogenei su tutto il territorio regionale e sono stati avviati i lavori nel 2009 e stabiliti fasi di incontro con le Province per valutare di concerto i tempi di attuazione.~~

~~Va ricordato che con il 2008 avrebbero dovuto concludersi i trasferimenti dello Stato alle Regioni per effetto del definitivo ricorso al federalismo fiscale, dopodiché la Regione doveva stabilire la quota derivante dagli introiti fiscali da destinare agli investimenti sulla viabilità provinciale ed in particolare quella di interesse regionale, ma tale scadenza è risultata posposta, anche se tutti gli orientamenti vanno in questa direzione.~~

Fondi regionali ex D.Lgs.112/98

n.	Opera	Lotto/Stralcio	2001	2002	2003	Inseribilità	2004 (M€)		2005 (M€)		2006 (M€)		2007 (M€)		Rip
			M€	M€	M€		Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	

Provincia di Pesaro Urbino

Fondi investimenti

1	ex SS 3 Flaminia	Pontericcioli	2,582												
2	ex SS 3 Flaminia	Interv. Sicurezza gallerie viad.										1,700			
3	ex SS 424 Val Cesano	I stralcio variante S.Lorenzo		5,000						3,700					
4	ex SS 423 Pesaro-Urbino	Ammodernamento I lotto			4,620										
5	ex SS 258 Val Marecchia	Adeguamento			0,750										
6	Ripristino strade e frane	vari						2,500							
7	Generico						4,902		3,451		3,451		3,451		3



8	ex SS 423 e SP 30	Manutenzioni straordinarie										1,000			
9	ex SS 424 Val Cesano	Adeguamento tracciato										0,500			
10	ex SS 3 Flaminia	Riqualf. Viabilità													
11	ex SS 424 Val Cesano	Riqualf. Viabilità													
12	ex SS 423 Pesaro-Urbino	Adeguam+sicurez.Lav.strao r.manu													
13	ex SS 423 Pesaro-Urbino	Adeguam+sicurez.Lav.strao r.manu													
14	SP 257 Apecchiese	Riqualficaz. Viabilità													
15	ex SS 424 Val Cesano	Variante centro abitato S.Lorenzo in campo													

Interventi per la sicurezza 2001/2002

1	strade varie	Riqualficazione pavimentazioni		1,835											
2	ex SS 258 Valmarecchia	Variante Ponte Prena		0,250											
TOTALE FONDI REGIONALI PROV. PESARO			2,582	7,085	5,370	0,000	4,902	2,500	3,451	3,700	3,451	3,200	3,451	0,000	3

Aggiornata

Inserire carta prov. Pesaro Urbino



Fondi regionali ex D.Lgs.112/98

n. Oper	a	Lotto/Stralcio	2001	2002	2003	Inseribilità	2004 (M€)		2005 (M€)		2006 (M€)		2007 (M€)		2008 (M€)		2009 (M€)		2010 (M€)		2011 (M€)		Totale
			M€	M€	M€	M€	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	M€

Provincia di Pesaro Urbino

Fondi investimenti

1	ex SS 3 Flaminia	Pontericcioli	2,582																				2,582
2	ex SS 3 Flaminia	Interv. Sicurezza gallerie viad.									1,700												1,700
3	ex SS 424 Val Cesano	I stralcio variante S.Lorenzo		5,000						3,700													8,700
4	ex SS 423 Pesaro-Urbino	Ammodernamento I lotto			4,620																		4,620
5	ex SS 258 Val Marecchia	Adeguamento			0,750																		0,750
6	Ripristino strade e frane	vari						2,500															2,500
7	Gene rico						4,902		3,451		3,451		3,451		3,451		3,451		3,176		2,429		27,762
8	ex SS 423 e SP 30	Manutenzioni straordinarie									1,000												1,000
9	ex SS 424 Val Cesano	Adeguamento tracciato									0,500												0,500
10	ex SS 3 Flaminia	Riquarif. Viabilità													0,850								0,850
11	ex SS 424 Val Cesano	Riquarif. Viabilità													0,800								0,800
12	ex SS 423 Pesaro-Urbino	Adeguam+sicurez.Lav.strao r.manu													0,450								0,450
13	ex SS 423 Pesaro-Urbino	Adeguam+sicurez.Lav.strao r.manu													0,750								0,750
14	SP 257 Apecchiese	Riquarif. Viabilità													0,283								0,283
15	ex SS 424 Val Cesano	Variante centro abitato S.Lorenzo in campo															3,700						3,700

Interventi per la sicurezza 2001/2002

1	strade varie	Riquarif. Viabilità		1,835																			1,835
2	ex SS 258 Valmarecchia	Variante Ponte Prena		0,250																			0,250
TOTALE FONDI REGIONALI PROV. PESARO			2,582	7,085	5,370	0,000	4,902	2,500	3,451	3,700	3,451	3,200	3,451	0,000	3,451	3,133	3,451	3,700	3,176	0,000	2,429	0,000	59,032



Aggiornata

Inserire carta prov. Pesaro Urbino





**PIANO REGIONALE
INFRASTRUTTURE
TRASPORTO MERCI E LOGISTICA**

**PROVINCIA DI PESARO
E URBINO**
Fondi Regionali Investimenti
ex D.Lgs.112/98

FONDI EX-ANAS

- Investimenti diffusi
- Progetti
- Investimenti puntuali

INTERVENTI PER LA SICUREZZA

- Investimenti diffusi
- Investimenti puntuali

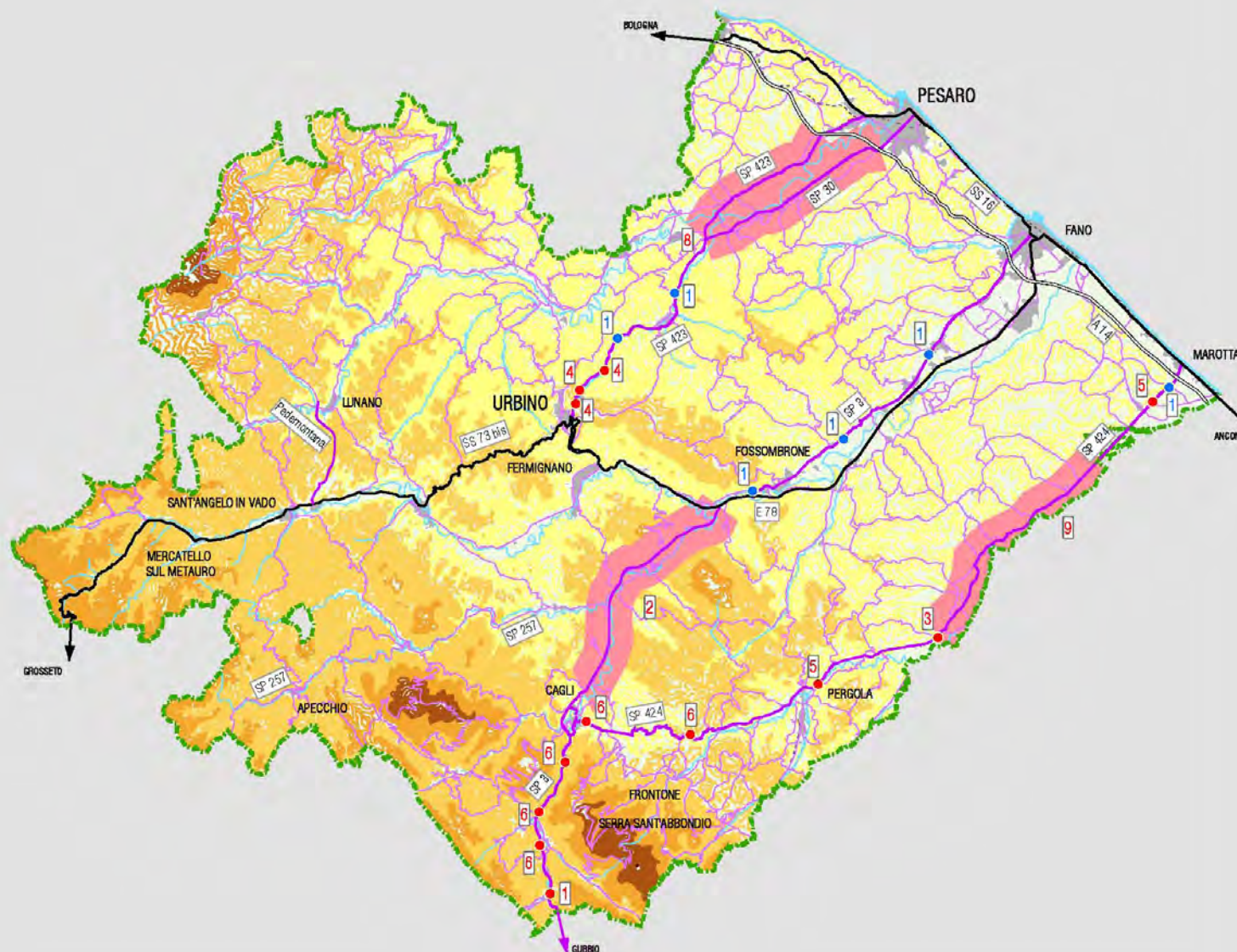
RETE REGIONALE

STRADE DI INTERESSE NAZIONALE

- Autostrade
- Strade Statali

STRADE DI INTERESSE REGIONALE

- Strade Provinciali
- Altra viabilità di collegamento
- Linee Ferroviarie
- Limite provinciale



**Fondi regionali ex
D.Lgs.112/98**

n.	Opera	Lotto/Stralcio	2001	2002	2003	Inseribilità	2004 (M€)		2005 (M€)		2006 (M€)		2007 (M€)		2008 (M€)		2009 (M€)		2010 (M€)		2011 (M€)		Totale M€
			M€	M€	M€	M€	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	

Provincia di Ancona
Fondi investimenti

1	ex SS 362 Jesina	Var. di Filottrano (Prog+opere)	0,341	2,759																			3,100
2	ex SS 360 Arcevese	I Lotto		0,530	4,544	3,000				2,095		1,822											11,991
3	ex SS 362	Var. Filottrano compl. I lotto						0,700															0,700
4	ex SS 360 Arcevese	Compl. I Stralcio I lotto						0,500															0,500
5	Generico						3,641		2,364		2,364		2,364	3,000	2,364		2,364		2,176		2,176		22,813
6	Collegamento Squartabue									1,230													1,230
7	SP 3 Val Musone	Riqualificazione										0,900											0,900
8	SP 3 Val Musone	Realizzazione variante Padiglione di Osimo															2,750						2,750
9	ex SS 360 Arcevese	Adeguam. Al tipo C1													3,200								3,200

Interventi per la sicurezza 2001/2003

1	ex SS 362 Jesina	Riqualificazione sovrastruttura		1,700																			1,700
TOTALE FONDI REGIONALI PROV. ANCONA			0,341	4,989	4,544	3,000	3,641	1,200	2,364	3,325	2,364	2,722	2,364	3,000	2,364	3,200	2,364	2,750	2,176	0,000	2,176	0,000	48,884

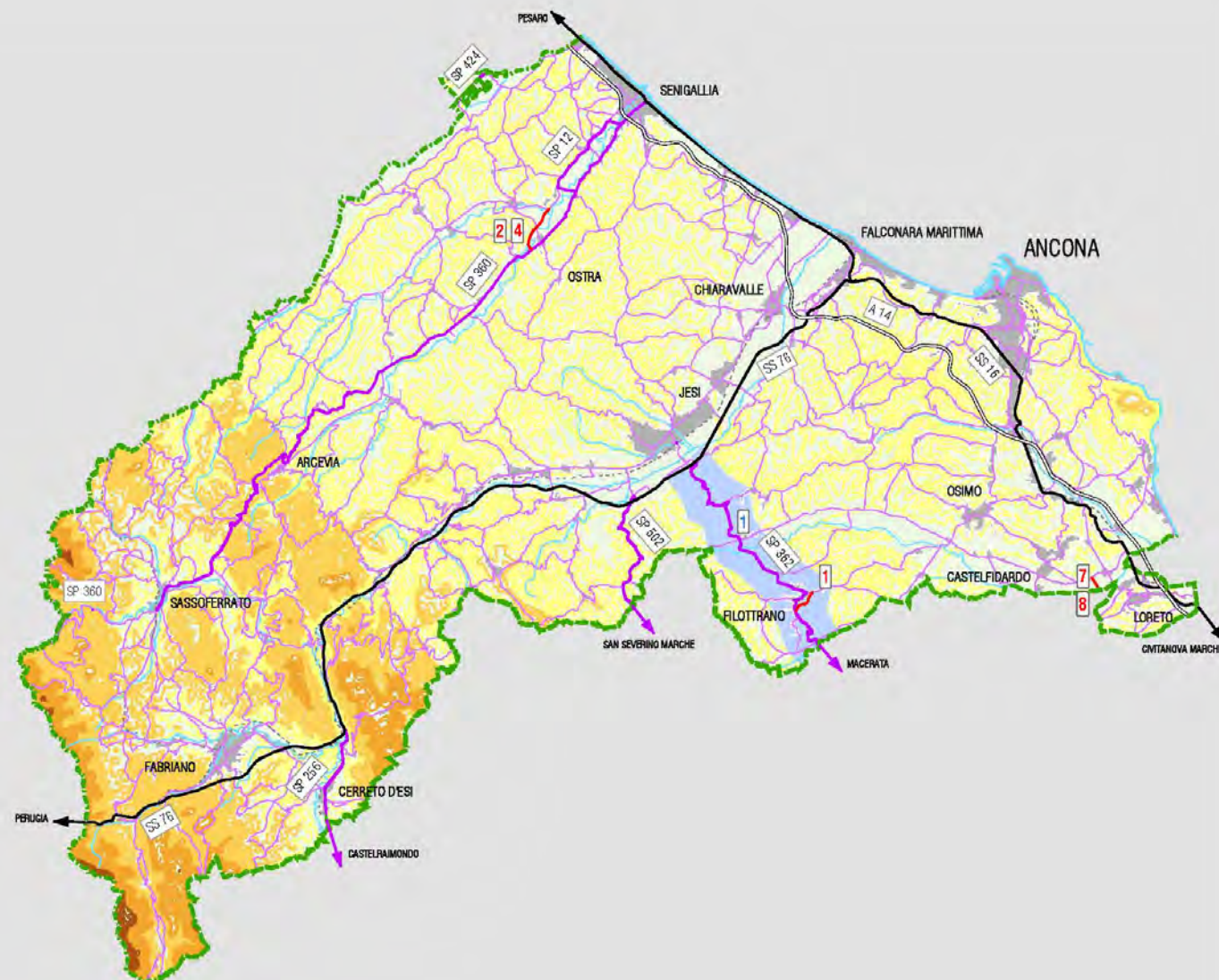
Aggiornata


Inserire carta prov. Ancona





**PIANO REGIONALE
INFRASTRUTTURE
TRASPORTO MERCI E LOGISTICA**



PROVINCIA DI ANCONA
Fondi Regionali Investimenti
ex D.Lgs.112/98

FONDI EX-ANAS

- Investimenti diffusi
- Progetti
- Investimenti puntuali

INTERVENTI PER LA SICUREZZA

- Investimenti diffusi
- Investimenti puntuali

RETE REGIONALE

STRADE DI INTERESSE NAZIONALE

- Autostrade
- Strade Statali

STRADE DI INTERESSE REGIONALE

- Strade Provinciali
- Altra viabilità di collegamento
- Linee ferroviarie
- Limite provinciale

**Fondi regionali ex
D.Lgs.112/98**

n.	Opera	Lotto/Stralcio	2001	2002	2003	Inseribilità	2004 (M€)		2005 (M€)		2006 (M€)		2007 (M€)		2008 (M€)		2009 (M€)		2010 (M€)		2011 (M€)		Totale M€
			M€	M€	M€	M€	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	

Provincia di Macerata
Fondi investimenti

1	ex SS 209	Dissesti idrogeologici-Ponte	0,723																				0,723
2	ex SS 77	Variante comune Macerata		1,549																			1,549
3	ex SS 361	Variante Villa Potenza		4,920	7,012	1,572				1,908													15,412
4	ex SS 77, ex SS 361, dissesti	Vari						2,775															2,775
5	Generico						6,219		4,999		4,999		4,999	1,572	4,999		4,999		4,602		4,602		41,990
6	Collegamento Squartabue									0,600													0,600
7	ex SS 502	Dissesti - risanamento								0,500						0,600							1,100
8	Strada Mezzina	I stralcio										3,700											3,700
9	ex SS 361	Lavori risanamento piano viabile in alcuni tratti														0,800							0,800
10	SP 78 "Picena"	Lavori ristrutturazione e consolidamento statico del ponte dal km 4+700														1,000							1,000
15	SP 571 "Helvia Recina"	Rotatoria intersezione con SP 21															0,300						0,300
16	SP 209 "Valnerina"	Risanamento piano viabile															0,300						0,300
17	SP 127 "Tolentino-S. Severino"	Interventi miglioramneto geometrico														1,500							1,500
18	SS 77	Nuovo svincolo "S. Claudio"														0,300							0,300

Aggiornata


REGIONE MARCHE
Governo del Territorio
Mobilità e I Infrastrutture

**Fondi regionali ex
D.Lgs.112/98**

n.	Opera	Lotto/Stralcio	2001	2002	2003	Inseribilità	2004 (M€)		2005 (M€)		2006 (M€)		2007 (M€)		2008 (M€)		2009 (M€)		2010 (M€)		2011 (M€)		Totale M€
			M€	M€	M€	M€	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	

Provincia di Macerata
Interventi per la sicurezza 2001/2003

1	ex SS 361	Rotatoria Torre del Parco		0,250																			0,250
2	ex SS 571	Miglioramento intersezioni		0,350																			0,350
3	ex SS 256	Pavimentazione e consolidamenti		0,300																			0,300
4	ex SS 361	Pavimentazione e barriere sic.		0,680																			0,680
5	ex SS 78	Pavimentazione e consolidamenti		0,250																			0,250
6	ex SS 77	Ponte fiume Potenza		0,750																			0,750
7	ex SS 209	Consolidamento viadotto		0,200																			0,200
8	ex SS 361	Parapetto ponte S.Severino		0,120																			0,120
9	ex SS 78	Parapetti ponti		0,200																			0,200
10	ex SS 502	Sistemazione parapetti e ponti		0,300																			0,300
TOTALE FONDI REGIONALI PROV. MACERATA			0,000	3,400	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	3,400

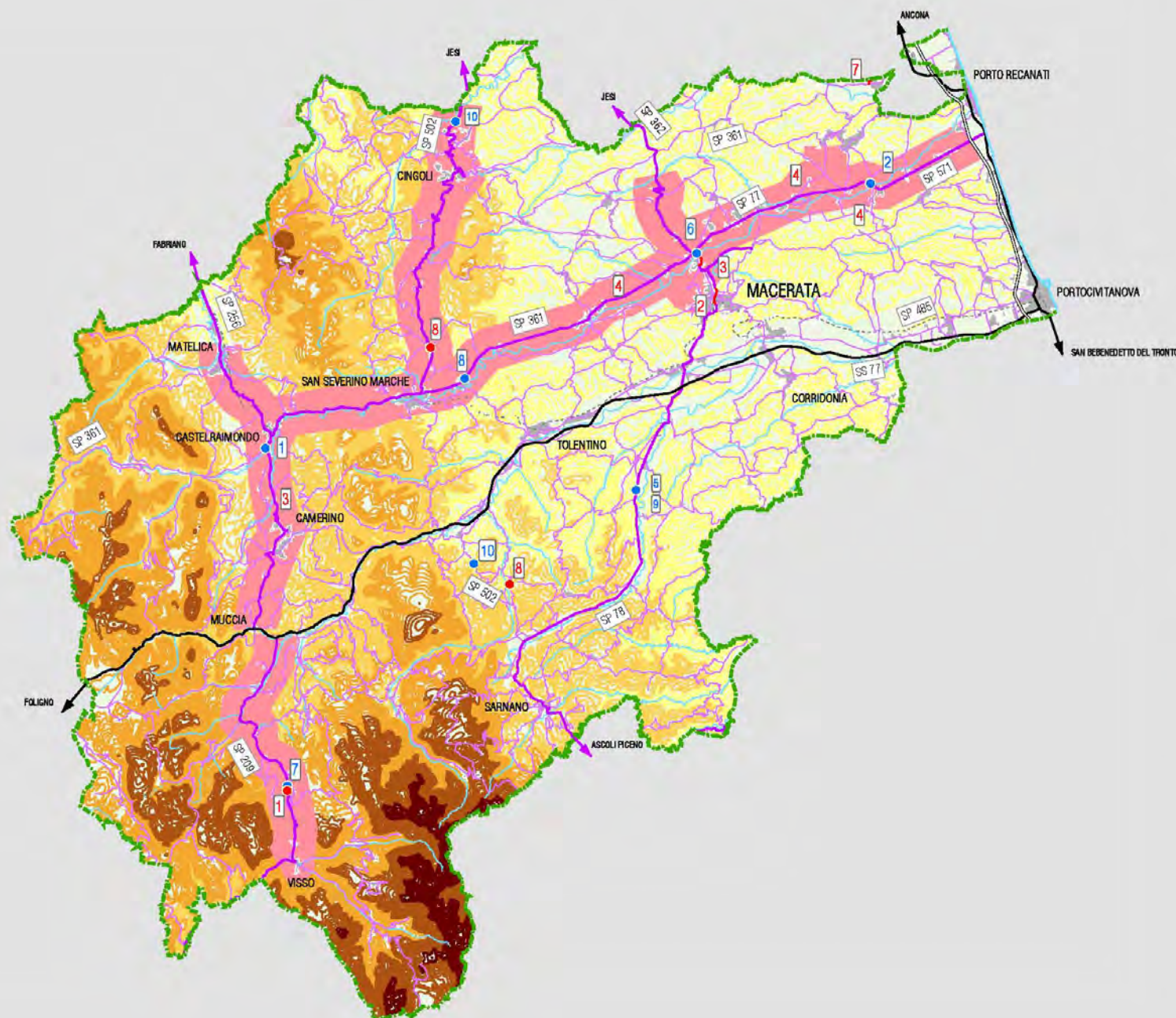
Aggiornata


Inserire carta prov. Macerata





**PIANO REGIONALE
INFRASTRUTTURE
TRASPORTO MERCI E LOGISTICA**



PROVINCIA DI MACERATA
Fondi Regionali Investimenti
ex D.Lgs.112/98

FONDI EX-ANAS

- Investimenti diffusi
- Progetti
- Investimenti puntuali

INTERVENTI PER LA SICUREZZA

- Investimenti diffusi
- Investimenti puntuali

RETE REGIONALE

STRADE DI INTERESSE NAZIONALE

- Autostrade
- Strade Statali

STRADE DI INTERESSE REGIONALE

- Strade Provinciali
- Altra viabilità di collegamento
- Linee ferroviarie
- Limite provinciale

**Fondi regionali ex
D.Lgs.112/98**

n.	Opera	Lotto/Stralcio	2001	2002	2003	Inseribilità	2004 (M€)		2005 (M€)		2006 (M€)		2007 (M€)		2008 (M€)		2009 (M€)		2010 (M€)		2011 (M€)		Totale M€
			M€	M€	M€	M€	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	

**Provincia di
Fermo**

Fondi investimenti

1	SP 238 " Valdaso"	Ammodernamento III stralcio funzionale													1,500		1,100						2,600
2	Generico																		1,088		1,088		2,176
TOTALE FONDI REGIONALI PROV. FERMO			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	1,500	0,000	1,100	1,088	0,000	1,088	0,000	4,776

Aggiornata

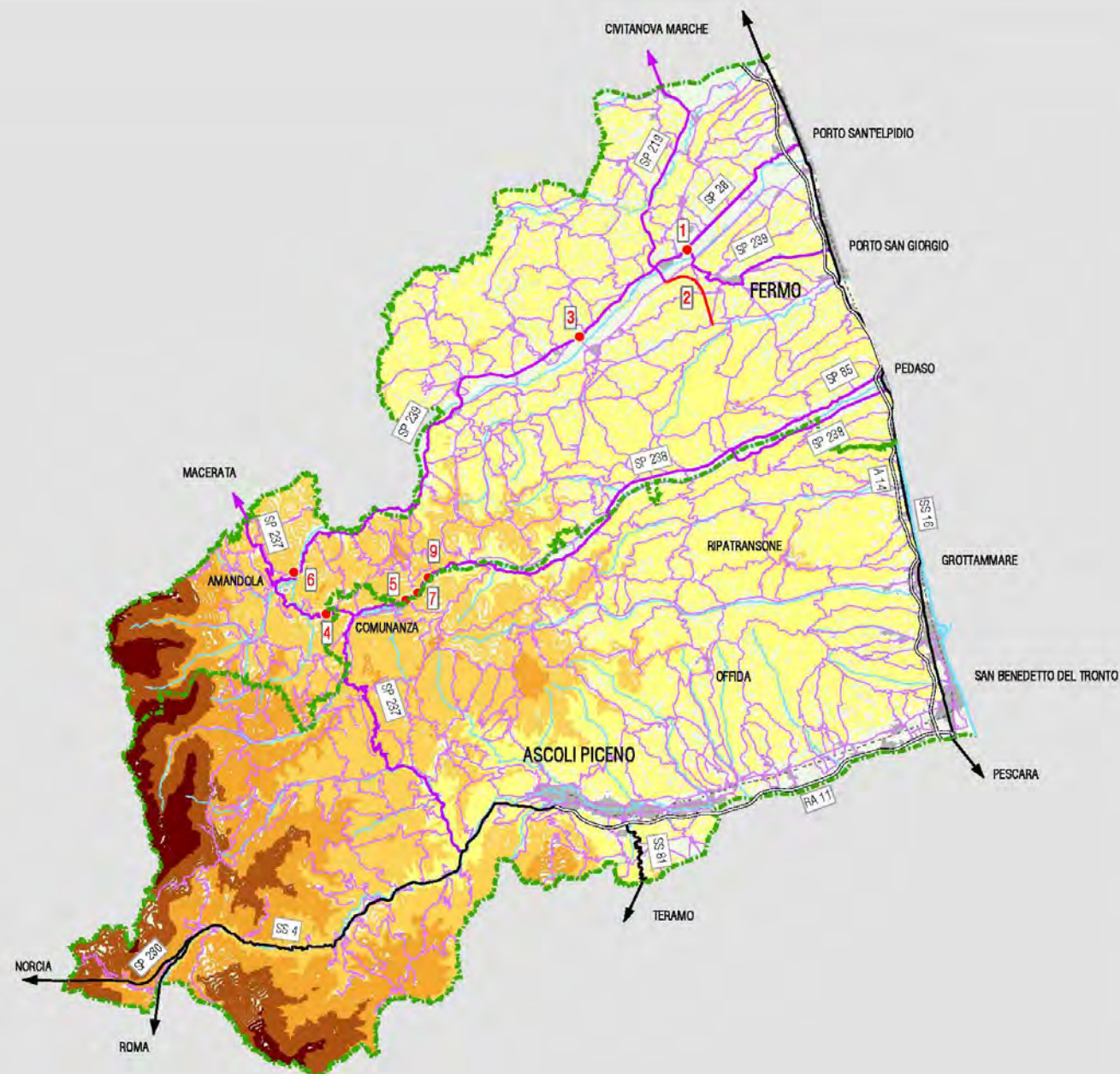


Inserire carta prov. Fermo





**PIANO REGIONALE
INFRASTRUTTURE
TRASPORTO MERCI E LOGISTICA**



**PROVINCE DI ASCOLI PICENO
E FERMO**
Fondi Regionali Investimenti
ex D.Lgs.112/98

FONDI EX-ANAS

Investimenti diffusi

Progetti

Investimenti puntuali APF, B

INTERVENTI PER LA SICUREZZA

Investimenti diffusi

Investimenti puntuali

RETE REGIONALE

STRADE DI INTERESSE NAZIONALE

Autostrade

Strade Statali

STRADE DI INTERESSE REGIONALE

Strade Provinciali

Altra viabilità di collegamento

Linee ferroviarie

Limite provinciale

**Fondi regionali ex
D.Lgs.112/98**

n.	Opera	Lotto/Stralcio	2001	2002	2003	Inseribilità	2004 (M€)		2005 (M€)		2006 (M€)		2007 (M€)		2008 (M€)		2009 (M€)		2010 (M€)		2011 (M€)		Totale M€
			M€	M€	M€	M€	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	

Provincia di Ascoli Piceno
Fondi investimenti

1	ex SS 210	Svincolo Campiglione	1,808																				1,808
2	Mezzina	Progettazione Var. Fermo		0,500																			0,500
3	Mezzina	Sistem.assetto viario-Asse attrezzato															1,400						1,400
4	ex SS 210	Svincolo S.Filippo		0,393																			0,393
5	ex SS 78	Incrocio "Casa Tasso"			0,121																		0,121
6	ex SS 433	Ammodernam. I stralcio			6,653																		6,653
7	ex SS 210	Ammodernam. I lotto e II lotto				5,138																	5,138
8	ex SS 433	Stralcio II lotto						1,635		3,500													5,135
9	Generico						4,184		2,719		2,719		2,719	5,138	2,719		2,719		1,256		1,236		25,409
10	ex SS 4 Salaria	Circonvallazione Nord di AP. Sistemazione viadotto fiume Tronto														0,500							0,500
11	ex SS 4 Salaria	Rotatoria intersezione con SP 18														0,400							0,400
12	ex SS 78	Lavori allargamento curve														0,650							0,650
13	ex SS 433 - SP 238	Ulteriore Lotto										3,911											3,911

Interventi per la sicurezza 2001/2003

1	Strade varie	Riqualficazione pavimentazioni		1,700																			1,700
TOTALE FONDI REGIONALI PROV. ASCOLI PICENO			1,808	2,593	6,774	5,138	4,184	1,635	2,719	3,500	2,719	3,911	2,719	5,138	2,719	1,550	2,719	1,400	1,256	0,000	1,236	0,000	53,718

Aggiornata


REGIONE MARCHE
Governo del Territorio
Mobilità e I Infrastrutture

Inserire carta prov. Ascoli Piceno



**PIANO REGIONALE
INFRASTRUTTURE
TRASPORTO MERCI E LOGISTICA**

**PROVINCE DI ASCOLI PICENO
E FERMO**
Fondi Regionali Investimenti
ex D.Lgs.112/98

Investimenti diffusi

Progetti

● Investimenti puntuali; APF, 9

INTERVENTI PER LA SICUREZZA

Investimenti diffusi

- Investimenti puntuali

RETE REGIONALE

STRADE DI INTERESSE NAZIONALE

==== Autostrade

—— Strade Statali

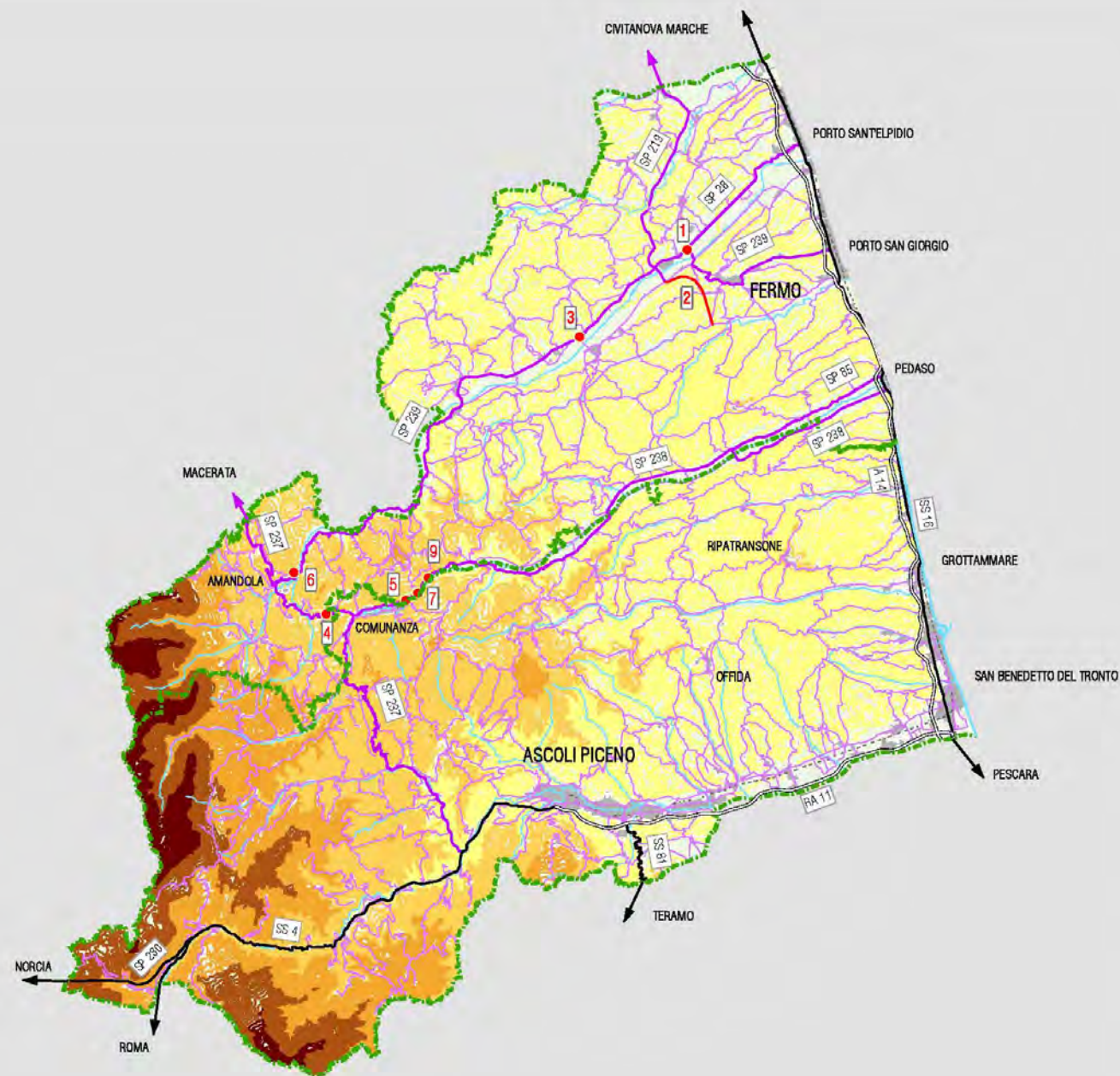
STRADE DI INTERESSE REGIONALE

— Strade Provinciali

Altra viabilità di collegamento

----- Linee ferroviarie

● ● ● ● ● Limite provinciale

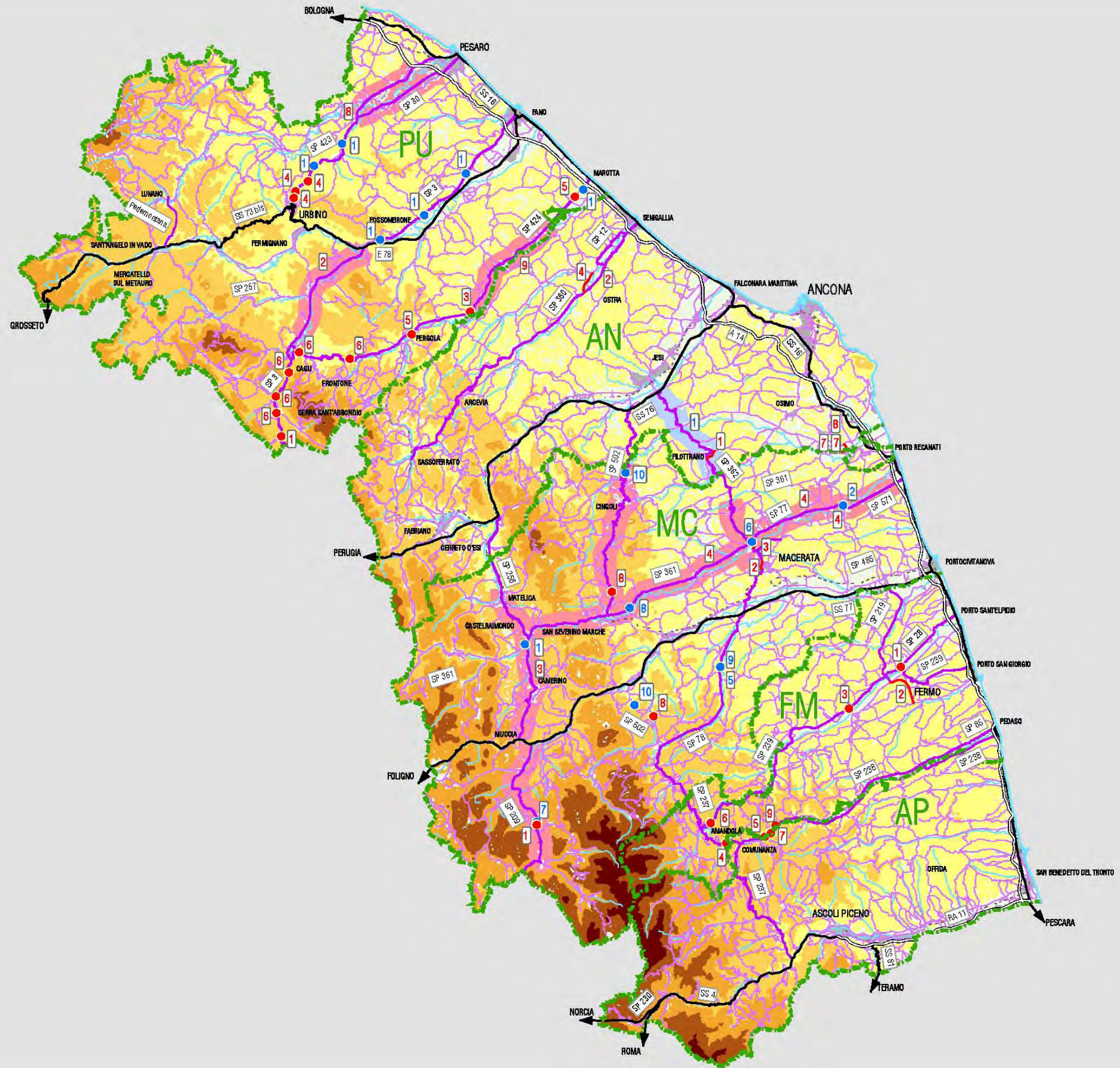


Riepilogo attribuzione fondi regionali exD.Lgs.112/98

	2001 M€	2002 M€	2003 M€	Inseribilità M€	2004 (M€)		2005 (M€)		2006 (M€)		2007 (M€)		2008 (M€)		2009 (M€)		2010 (M€)		2011 (M€)		Totale M€
					Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	
PROV. PESARO URBINO	2,582	7,085	5,370	0,000	4,902	2,500	3,451	3,700	3,451	3,200	3,451	0,000	3,451	3,133	3,451	3,700	3,176	0,000	2,429	0,000	59,032
PROV. ANCONA	0,341	4,989	4,544	3,000	3,641	1,200	2,364	3,325	2,364	2,722	2,364	3,000	2,364	3,200	2,364	2,750	2,176	0,000	2,176	0,000	48,884
PROV. MACERATA	0,723	9,869	7,012	1,572	6,219	2,775	4,999	3,008	4,999	3,700	4,999	1,572	4,999	4,200	4,999	0,600	4,602	0,000	4,602	0,000	75,449
PROV. FERMO	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	1,500	0,000	1,100	1,088	0,000	1,088	0,000	4,776
PROV. ASCOLI PICENO	1,808	2,593	6,774	5,138	4,184	1,635	2,719	3,500	2,719	3,911	2,719	5,138	2,719	1,550	2,719	1,400	1,256	0,000	1,236	0,000	53,718
TOTALE	5,454	24,536	23,700	9,710	18,946	8,110	13,533	13,533	13,533	13,533	13,533	9,710	13,533	13,583	13,533	9,550	12,298	0,000	11,531	0,000	241,859

Aggiornata

**PIANO REGIONALE
INFRASTRUTTURE
TRASPORTO MERCI E LOGISTICA**



**QUADRO REGIONALE
Fondi Regionali Investimenti
ex D.Lgs.112/98**

- FONDI EX-ANAS**
 - Investimenti diffusi
 - Progetti
 - Investimenti puntuali; APF, 9
- INTERVENTI PER LA SICUREZZA**
 - Investimenti diffusi
 - Investimenti puntuali

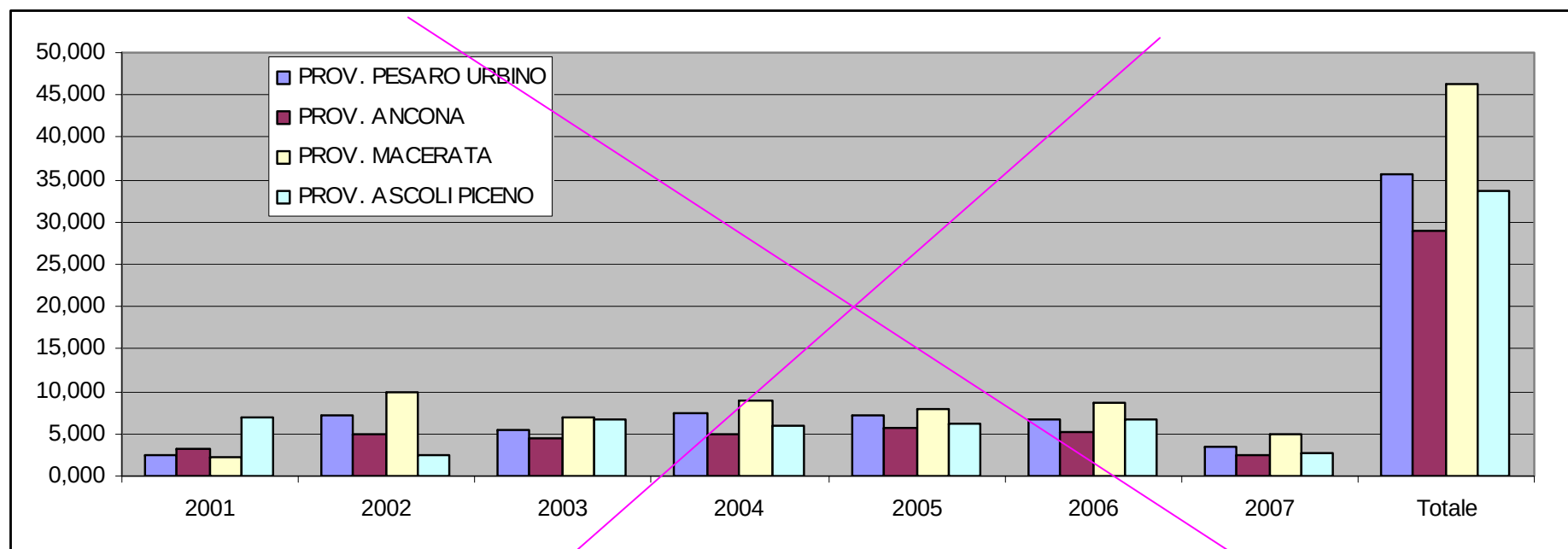
- RETE REGIONALE**

STRADE DI INTERESSE NAZIONALE
 - Autostrade
 - Strade Statali

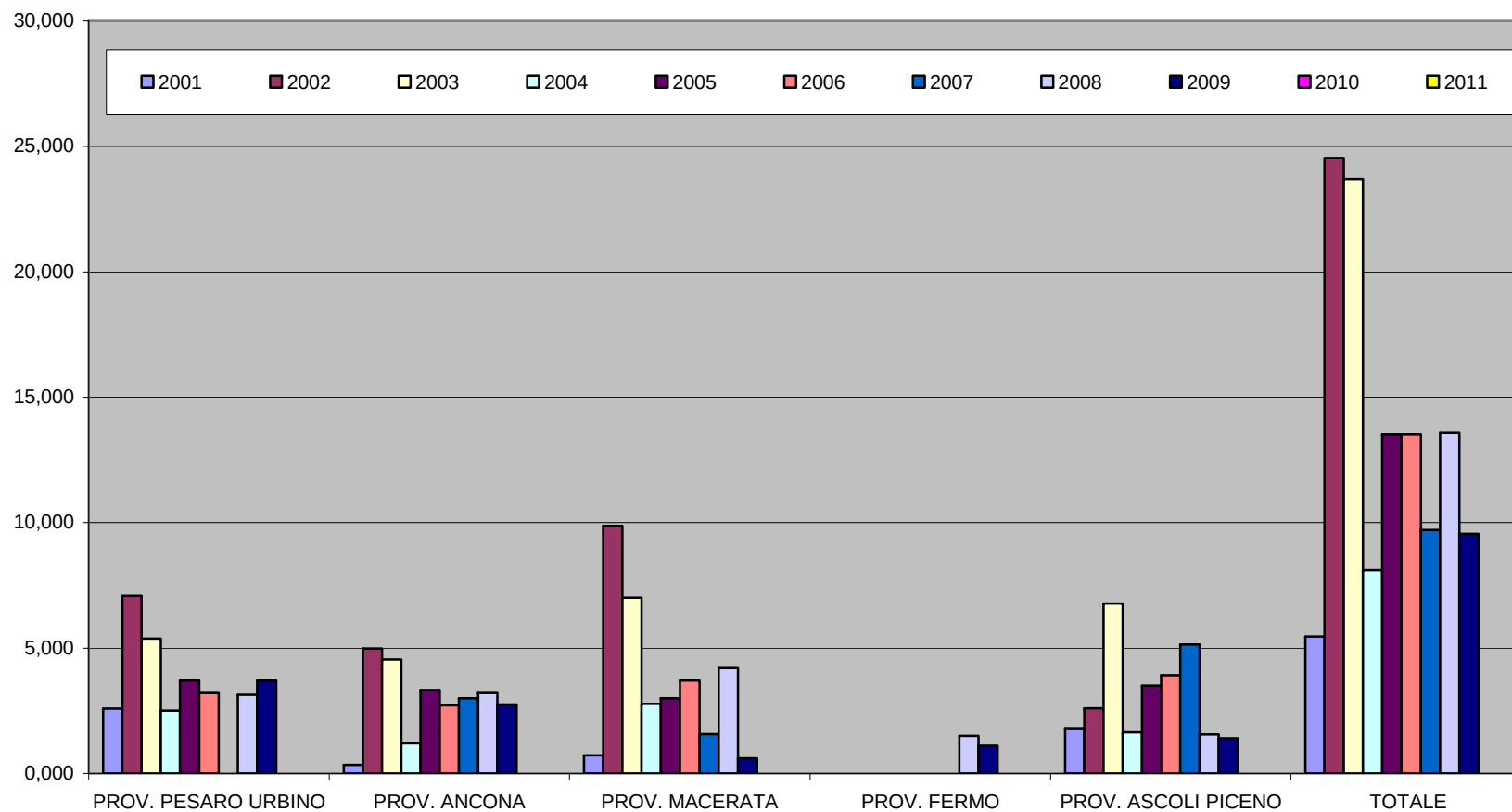
STRADE DI INTERESSE REGIONALE
 - Strade Provinciali
 - Altra viabilità di collegamento

- Linee Ferroviarie
 - Limite provinciale

Rappresentazione grafica delle assegnazioni dei fondi ex ANAS alle Province per annualità



Rappresentazione grafica delle assegnazioni dei fondi ex ANAS per Provincia nel periodo 2001-11



Aggiornato



Secondo quanto stabilito dal DPCM Marche del 22/12/2000, lo Stato trasferisce direttamente alle Province la quota riservata alla manutenzione ordinaria.

La legge 3 agosto 2009, n.117 ha disposto il "Distacco dei Comuni di Casteldelci, Maiolo, Novafeltria, Pennabilli, San Leo, Sant'Agata Feltria e Talamello dalla Regione Marche e loro aggregazione alla Regione Emilia-Romagna, nell'ambito della Provincia di Rimini, ai sensi dell'articolo 132, secondo comma, della Costituzione".

La Delibera di Giunta regionale del 9 febbraio 2010 n. 307 ha approvato lo schema di intesa tra la Regione Emilia Romagna e la Regione Marche per l'attuazione della legge 3 agosto 2009, n.117".

Un tratto della ex SS 258 "Marecchia" a seguito della sopra citata legge 3 agosto 2009, n.117 ricade ora nel territorio della Regione Emilia-Romagna, nell'ambito della Provincia di Rimini per km 30, 830 e che è quindi necessario procedere alle conseguenti modifiche alle reti di interesse regionale e alla rimodulazione dei connessi trasferimenti.

Un tratto della ex SS 258 "Marecchia" ricade nel territorio della Regione Toscana per km 5,250, dal km 37,700 al km 42,950, e che lo stesso risulta consegnato a detta regione in data 7 giugno 2002, ma risulta ancora attribuito alla Regione Marche e che è, quindi, necessario procedere alle conseguenti modifiche alle reti di interesse regionale e alla rimodulazione dei connessi trasferimenti.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha predisposto il nuovo Schema di D.P.C.M., ai sensi dell'art. 7 della legge 15 marzo 1997, n. 59 recante revisione delle reti stradali d'interesse regionale ricadenti nelle Regioni Emilia-Romagna, Marche e Toscana e rideterminazione delle relative risorse da attribuire da parte dello Stato (denominato D.P.C.M. Marecchia)".

In tale D.P.C.M. Marecchia le risorse attribuite alla Regione Marche ed alle Province risultano come segue:

	modifiche nella classificazione della rete stradale	Rimodulazione dei trasferimenti delle risorse finanziarie			
		manutenzione ordinaria	spese conto capitale	spese personale	dirigenti
	differenza	totale	totale	totale	totale
	km	euro	euro	euro	euro
Regione Marche	36,08	7.910.091,51	26.063.869,87	5.297.057,46	170.375,07
regione			26.063.869,87	2.074.853,27	170.375,07
province tot.		7.910.091,51		3.222.204,19	
Prov. Ancona		1.475.814,84		815.791,10	
Prov. Ascoli Piceno		856.960,93		134.258,44	
Prov. Fermo		878.748,96		137.671,93	
Prov. Macerata		2.943.680,00		1.223.686,65	
Prov. Pesaro Urbino		1.754.886,78		910.796,07	

La tabella precedente mette in evidenza come influiscono, sulle assegnazioni alle Province, i criteri stabiliti dalla deliberazione amministrativa del Consiglio regionale n. 19/2004.

Infatti si può notare la differenza di risorse disponibili per ogni chilometro di strada provinciale. Per esempio, nel 2006, nella Provincia di Macerata si hanno a disposizione circa 7.000 €/km a fronte di 1140 km. di strade, mentre in quella di Ascoli Piceno circa 2.700 €/km a fronte di 1660 km.

Diversa risulta l'attribuzione unitaria derivante dalla programmazione regionale e rivolta solo alle strade individuate "di interesse regionale". In questo caso nel 2006, nella Provincia di Macerata si investono circa 11.500 €/km a fronte di 323 km. di strade ex statali, mentre in quella di Ascoli Piceno circa 23.500 €/km a fronte di 166 km di strade ex statali.

E' interessante raffrontare i dati sopracitati con quelli nella situazione ante D.Lgs. 112/98 quando gli interventi sulle strade erano a totale carico del bilancio provinciale. Poiché è risultato difficoltoso reperire direttamente i dati presso le Province, si è fatto riferimento a quelli che le



Amministrazioni, fatta eccezione per la Provincia di Ascoli Piceno, hanno trasmesso alla Regione al fine di ottenere dei contributi statali nel settore dell'usura delle strade causata dal transito dei mezzi d'opera. L'entità dell'estesa chilometrica è approssimata ma nel complesso coincidente con la realtà.

Spesa sostenuta dalle Province per il manto ed il corpo stradale negli anni 1997/2000.

	Spesa 1997 (M€)	Spesa 1998 (M€)	Spesa 1999 (M€)	Spesa 2000 (M€)	Spesa media 97/99 (M€)	Media dei km. 97/99	€/km
Pesaro Urbino	7,306	11,969	7,771	*	9,015	1400,00	6.439,52
Ancona	3,651	7,390	7,547	1,148	6,196	1200,00	5.163,33
Macerata	5,126	7,369	2,799	3,000	5,098	1250,00	4.078,40
Ascoli Piceno	*	*	*	*	-	-	-

* Dati non pervenuti

Fonte: Province

Confrontando le due tabelle precedenti, si nota che nella Provincia di Pesaro Urbino i contributi più recenti (3967,15 €/km) coprono circa il 60% della spesa unitaria normalmente sostenuta (6439,53 €/km) pur avendo mantenuto sostanzialmente gli stessi chilometri di strade (circa 1400 km.).

Nella Provincia di Ancona coprono circa l'88% (4579,55 rispetto 5163,33 €) della spesa unitaria contro una diminuzione del 30% dei km. (838,51 rispetto a 1200,00 km.) e nella Provincia di Macerata sono circa il 170% (6970,97 rispetto a 4078,40 €) rispetto ad un calo del 9% dei km. (1139,87 rispetto a 1250,00 km.).

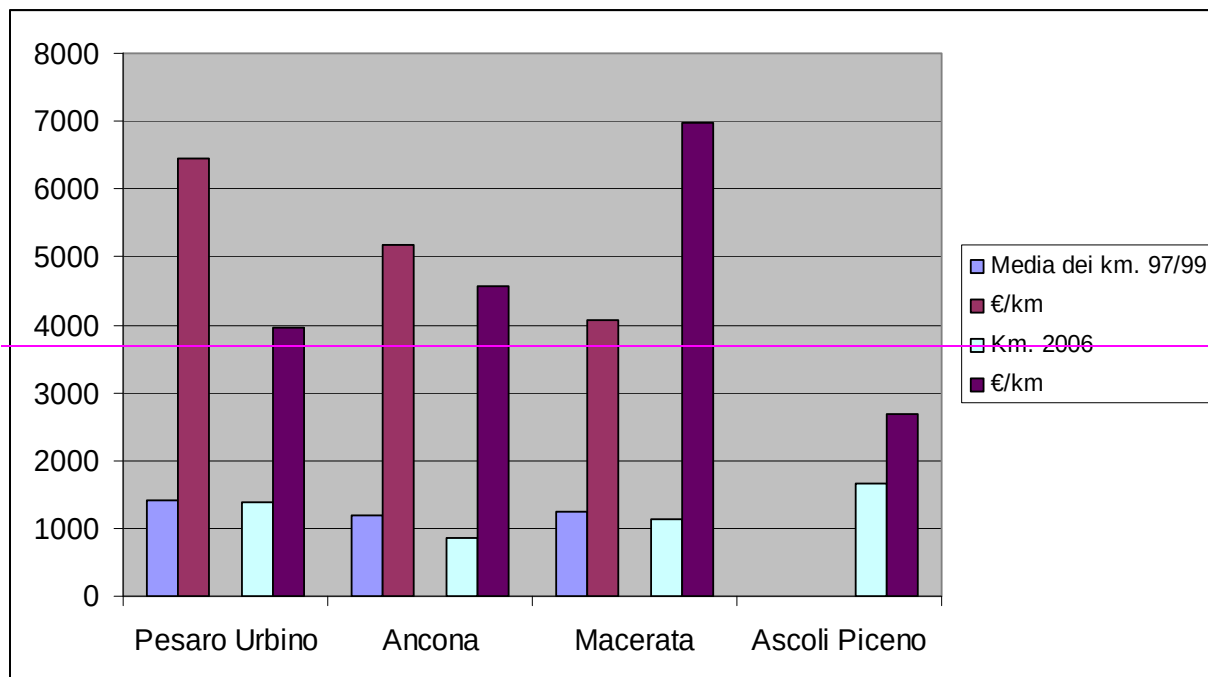
Va rilevato che la diminuzione dell'estesa chilometrica è dovuta alla politica, avviata dalle Province, di decentramento verso i Comuni.

Dai dati nel grafico che segue, si può rilevare che la spesa per chilometro sostenuta da parte delle Province marchigiane varia eccessivamente passando da una Provincia all'altra e neanche la varietà dei contesti territoriali e socio-economici può giustificare quanto riscontrato.

E' quindi opportuno che, attraverso un corretto coordinamento tra loro, le Province marchigiane garantiscano all'Ente regionale di programmazione il raggiungimento di uno standard comune di spesa che, pur tenendo conto delle differenti realtà, produca risultati maggiormente equilibrati.

In secondo luogo è indispensabile rilevare che, per avere una rete stradale con un buon livello di servizio ed aderente alle necessità dei cittadini, è opportuno che le Province non solo non diminuiscano i propri interventi nella manutenzione della viabilità propria e di quella trasferita, che ormai sono una rete unitaria, ma investano anche proprie risorse nei nuovi progetti in aggiunta a quelle regionali.

~~Spesa unitaria annua (a km) sostenuta dalle Province ed estesa chilometrica~~



4 LE INFRASTRUTTURE NELLA PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA

4.1 Intesa Generale Quadro

Con l'introduzione del nuovo metodo di programmazione delle opere pubbliche, ad opera della legge 662/96, denominato "Programmazione negoziata", ed in attuazione della legge 443/2001, legge Obiettivo, la Regione ha sottoscritto il 24 ottobre 2002 con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'Intesa Generale Quadro finalizzata alla realizzazione di una serie di opere infrastrutturali definite strategiche sia per lo Stato che per la Regione.

Prioritariamente il documento individua una serie di opere la cui realizzazione è prevista nel breve/medio periodo ed è già inserita nel programma della Delibera CIPE 121/2001:

- Potenziamento e miglioramento della linea ferroviaria adriatica;
- Realizzazione del by-pass della raffineria dell'API di Falconara;
- 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;
- Infrastrutture di allaccio all'Interporto di Jesi;

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 della Pedemontana nei tratti: Sassoferrato-Cagli, Cagli-S. Angelo in Vado, Carbonara-Comunanza-Sarnano;
- Adeguamento della SS 4 Salaria;
- 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.

Progetto "Quadrilatero Marche-Umbria"

In questa fase della programmazione nazionale delle infrastrutture strategiche nasce il progetto denominato "Quadrilatero di penetrazione interna Marche-Umbria", per la cui realizzazione il Governo riconosce come soggetto unico attuatore la società Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. attualmente così costituita da ANAS s.p.a. e Sviluppo Italia s.p.a.

Azionisti	Capitale sociale	% di possesso
Anas	46.191.000	92,38%
Regione Marche	1.429.000	2,86%
Sviluppumbria	1.200.000	2,40%
Provincia MC	508.000	1,02%
Cciaa MC	250.000	0,50%
Cciaa PG	250.000	0,50%
Cciaa AN	142.000	0,28%
Provincia di Perugia	30.000	0,06%
Totale	50.000.000	100,00%

~~Il progetto prevede il completamento della SS 76 fino a Perugia, della SS 77 fino a Foligno, la realizzazione della Pedemontana Fabriano-Muccia e di alcune trasversali nel territorio della Provincia di Macerata. Il reperimento delle risorse è definito nel Piano di Area Vasta con il ricorso a~~



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

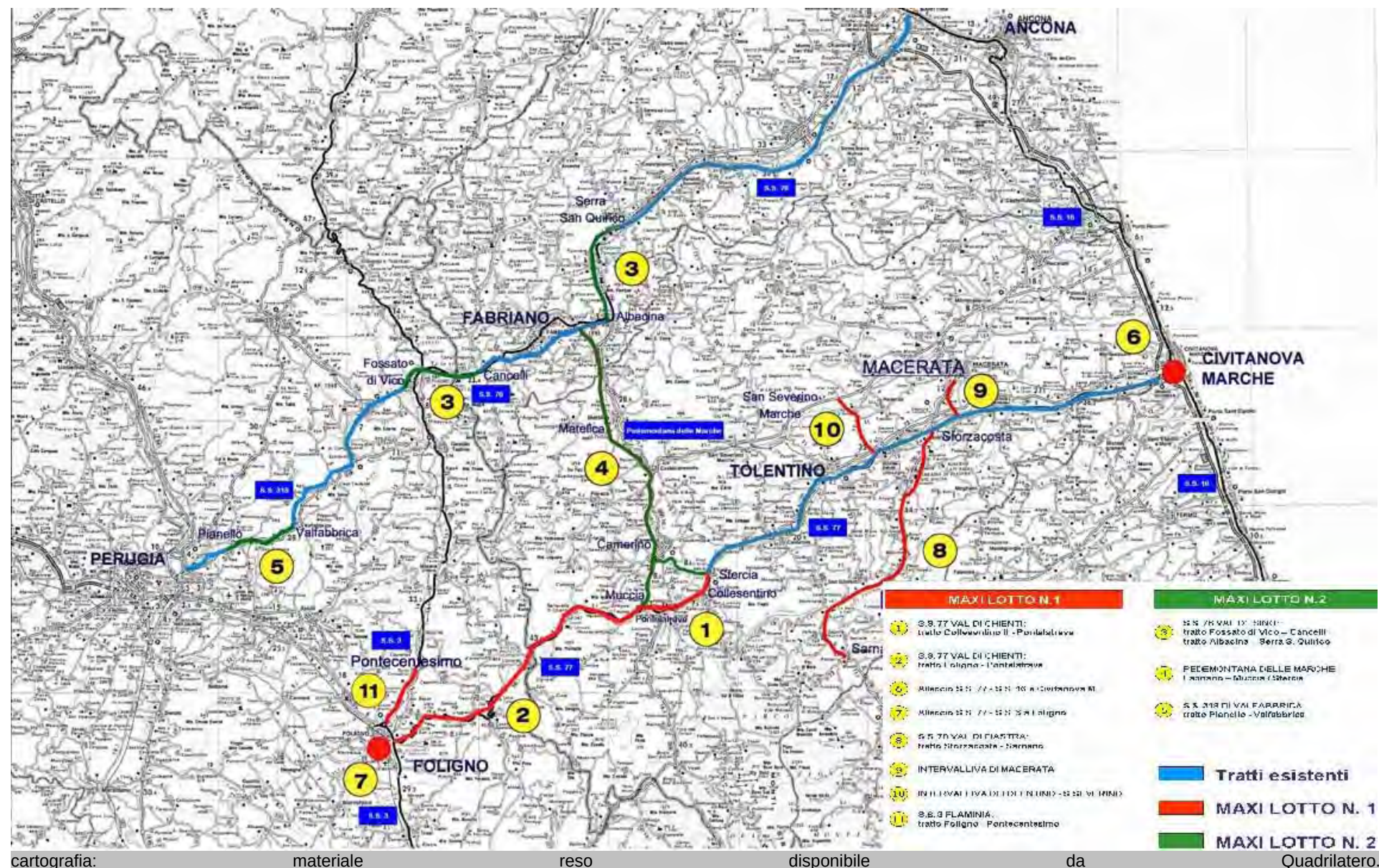
Mobilità e I Infrastrutture

~~forme particolari di cattura del valore di aree denominate "leader" e di implementazione di aree produttive esistenti e di nuova provizione, per consentire di contribuire ad una Partnership pubblico-privata (PPP) che vede comunque lo Stato impegnato per oltre il 70 % della spesa.~~

Il Progetto Quadrilatero Marche Umbria prevede la realizzazione di una rete infrastrutturale nonché un piano di sviluppo del territorio capace di cofinanziare le opere stesse. Il **sistema infrastrutturale viario** consiste nel completamento di due assi principali ed uno trasversale che disegnano idealmente un quadrilatero tra le Regioni Marche e Umbria. Si tratta della SS 77 Foligno - Civitanova Marche e delle SS 76 e 318 lungo la direttrice Perugia - Ancona, insieme alla Pedemontana delle Marche Fabriano-Muccia/Sfercia. Tali interventi viari sono idonei ad assicurare il raccordo con i poli industriali esistenti e, più in generale, a migliorare ed incrementare l'accessibilità alle aree interne delle Regioni interessate. Il Progetto infrastrutturale viario si inserisce infatti nel sistema delle principali dorsali del Paese, collegandosi al corridoio Adriatico, al Corridoio europeo Berlino - Palermo ed al Corridoio Tirrenico. In tal modo l'opera consente di **ridurre il deficit infrastrutturale** che riguarda le Regioni Marche e Umbria, creando un efficiente sistema di rete trasportistica con le regioni circostanti e verso l'Europa. Per quanto riguarda il finanziamento, con il DPEF 2008-2012 il Ministero delle Infrastrutture ha stabilito di assegnare **priorità assoluta alla realizzazione dei due assi principali**, Foligno - Civitanova Marche e Perugia - Ancona, prevedendo di impiegare tutte le somme disponibili derivanti da finanziamenti CIPE, Accordi di Programma Quadro con Regioni ed ANAS e risorse dal Piano di Area Vasta per la copertura del fabbisogno per tali assi. Gli interventi che comportano un investimento per oltre due miliardi di euro sono suddivisi in due Maxilotti.

Per il finanziamento delle opere necessitano proventi previsti dalle aree del Piano di Area Vasta (P.A.V.) che in 30 anni prevedono un introito di 342,228 M€. Oltre alle otto Aree Leader già approvate deve essere completato il percorso amministrativo per le aree di Civitanova Marche, Montecosaro e Tolentino e/o altre di nuova costituzione fino al raggiungimento dell'importo mancante.

Numeri del Progetto Quadrilatero	
Costo complessivo dell'opera	2.157 Meuro
Costo rete viaria	2.094 Meuro
Costo Piano Area Vasta	63 Meuro
Sviluppo rete viaria	Km 160



REGIONE MARCHE
 Governo del Territorio
 Mobilità e Infrastrutture

Maxilotto 1

In dettaglio si riportano i sublotti:

APPALTI	SUB LOTTI	INTERVENTI	STATO ATTUAZIONE
MAXI LOTTO 1	1.1(*)	SS77 Collesentino – Pontelatrive (2,7 km)	Lavori conclusi
	1.2(*)	SS77 Foligno – Pontelatrive (34,7 km sub lotto 1.2+2.1)	PE approvato in Cda 28-10-09. Consegnati i lavori ed in esecuzione
	1.3	Allaccio SS77 - SS16 Civitanova Marche (1,3 km)	PD realizzato, avviato procedimento di approvazione, in corso C.d.S.
	1.4	Allaccio SS 77 - SS3 Foligno (8 km)	PD in corso di istruttoria interna
	2.1(*)	SS77 Foligno – Pontelatrive	PE approvato in Cda 28-10-09. Consegnati i lavori ed in esecuzione
	2.2	Intervalliva Macerata (3 km)	PD in corso di istruttoria interna
	2.3	Intervalliva Tolentino – San Severino (7,2 km)	PD in corso di istruttoria interna
	2.4	SS78 Sforzacosta – Sarnano (28 km)	PD in corso di istruttoria interna
	2.5	SS3 Pontecentesimo – Foligno (5 km)	PD in corso di istruttoria interna

(*) Componenti Asse principale SS 77, di cui al DPEF 2008-2012 - Legenda: PE progetto esecutivo; PD progetto definitivo

Per quanto riguarda il **SubLotto 1.1** "SS.77 Val di Chienti – Collesentino II– Pontelatrive" (2,7 Km), finanziato con Delibera CIPE n.13 del 27/05/004, i lavori sono ultimati ed è attualmente in esercizio. Il tratto che da Sfercia arriva al Viadotto Collesentino (oltre 3 Km) è stato realizzato con l'appalto seguito dall'ANAS e permette, senza soluzione di continuità di prolungare il tratto in adeguamento alla vecchi SS77 di circa 6 Km.

Per quanto concerne lo stato di avanzamento, i lavori procedono come da crono programma sul tratto Foligno – Pontelatrive, lungo la Strada Statale 77, direttrice Foligno – Civitanova Marche. Le opere di questo asse sono finanziate tramite assegnazioni del CIPE con le delibere n.13/04 e n.83/08, fondi dell'Accordo di Programma Quadro della Regione Umbria, unitamente a introiti stimati dal PAV, che coprono buona parte del fabbisogno. **Il completamento è previsto nel 2013.**

Gli altri interventi nell'ambito del maxilotto 1 risultano attualmente non finanziati.

Maxilotto 2

Ripartito nei seguenti sublotti:

APPALTI	SUB LOTTI	INTERVENTI	STATO ATTUAZIONE
MAXI LOTTO 2	1.1(*)	SS76 Serra S. Quirico – Albacina, Fossato di Vico – Cancelli (22,3 km)	PE approvato in linea tecnica Cda 8-8-08. Consegnati i lavori il 16 febbraio 2009.
	1.2(*)	SS318 Pianello – Valfabbrica (8,1 km)	PE approvato in Cda 13-10-08. Consegnati i lavori il 15 dicembre 2008
	2.1	Pedemontana (35,5 km sub lotto 2.1+2.2)	PD approvato in linea tecnica Cda 8-8-08. In corso C.d.S. (parere regionale già espresso D.G.R 783/2010)
	2.2	Pedemontana	PD approvato in linea tecnica Cda 8-8-08

(*) Componenti Asse principale Perugia-Ancona, di cui al DPEF 2008-2012

Per quanto concerne la direttrice Perugia – Ancona (SS 318 e SS 76) i lavori sono stati avviati ad inizio 2009. Su questo asse si registrano ritardi e criticità.

Le opere viarie sono finanziate con fondi pubblici assegnati dal CIPE tramite delibera n.13/04 che coprono buona parte del fabbisogno. Il completamento era previsto nel 2014.

Per quanto riguarda la Pedemontana delle Marche tratto Fabriano – Muccia/Sfercia, lo scorso 30 aprile 2012 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del lotto funzionale “Fabriano-Matelica” facente parte del Sub Lotto 2.1 del MaxiLotto n.2. Si tratta di un tratto di circa 8 Km che dall’attuale svincolo con la SS76 in località “Pian dell’Olmo” di Fabriano arriva allo svincolo “Matelica Nord – Zona Industriale” in località Pian dell’Incrocca. Il lotto è interamente finanziato con fondi messi a disposizione dalla Regione Marche per circa 90 M€ derivanti dall’Accordo di Programma Quadro della Regione Marche.

Il Piano di Area Vasta

La realizzazione delle infrastrutture viarie, oltre a migliorare l’accessibilità, la mobilità e la qualità della vita, crea le condizioni per un incremento dello sviluppo economico. Il Piano di Area Vasta intende valorizzare questi benefici e prevede di “catturare” parte del valore complessivo derivante dalla realizzazione del Progetto Quadrilatero ed in particolare dall’insediamento di nuove aree produttive adiacenti alla infrastruttura viaria. Il meccanismo si basa sulla previsione che questi nuovi insediamenti produttivi, commerciali e di servizi con il potenziamento viario si sviluppino creando valore aggiunto per la collettività e contribuendo al tempo stesso a cofinanziare l’opera.

Il Piano di Area Vasta, così come approvato dal CIPE, identifica diverse fonti di cattura di valore derivanti dall’insediamento di aree produttive, cosiddette Aree Leader e Aree di Implementazione, per il cofinanziamento del progetto infrastrutturale viario:

- canoni di concessione - da privati per le Aree Leader collocate sul mercato tramite gara;
- gettito ICI - dai Comuni sugli immobili realizzati nelle Aree Leader e di Implementazione;
- oneri di urbanizzazione - dai Comuni per una parte (70%) dei contributi derivanti su Aree Leader e di Implementazione;
- contributo Camere di Commercio - dall’aumento del diritto annuale fino a un massimo 20%;



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

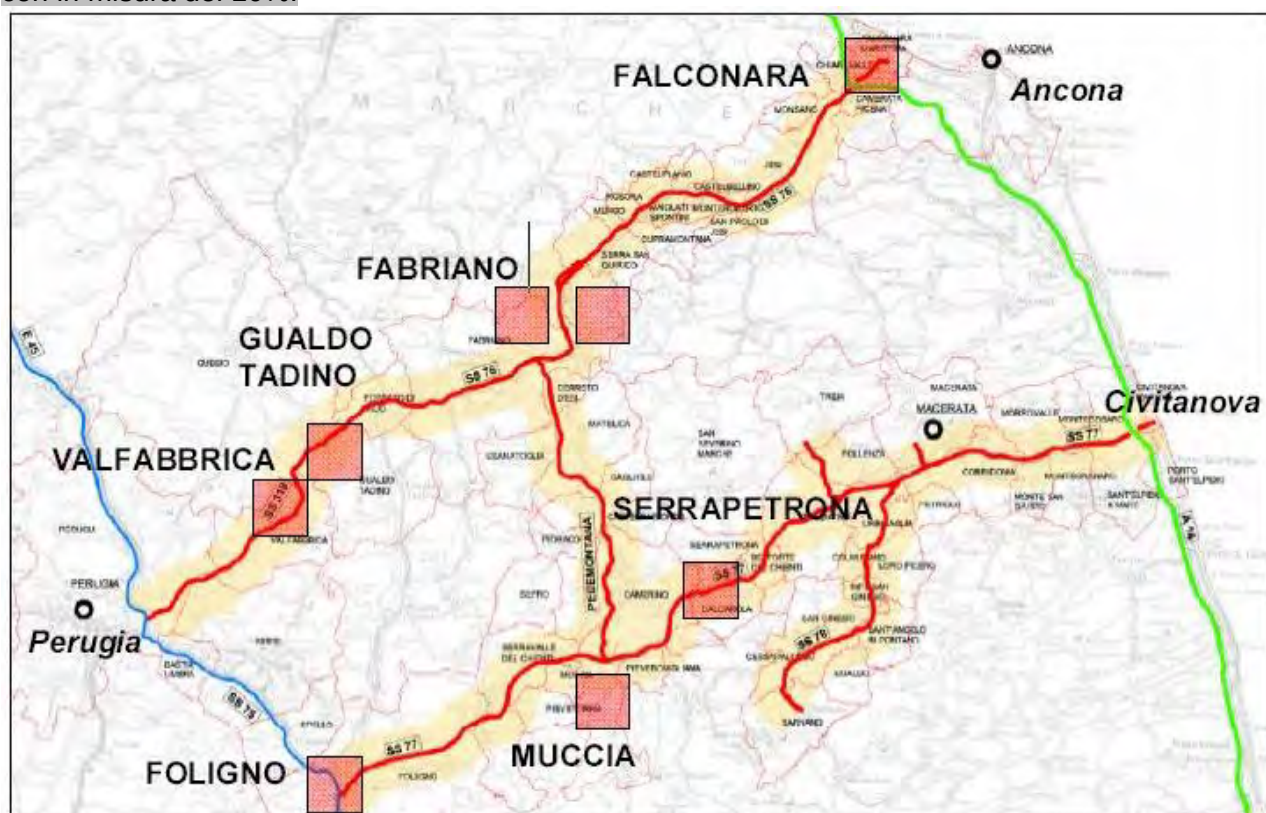
Mobilità e I Infrastrutture

- materiali pregiati di risulta - derivanti dalla costruzione opere viarie, da detrarre dai corrispettivi di competenza dei due Contraenti generali.

Il PAV si attua dunque con i soggetti privati tramite rapporti concessori e con i soggetti pubblici tramite Accordi di Programma con Enti ed Istituzioni interessati (Regioni, Province, Comuni e Camere di Commercio) con l'obiettivo di condividere tempi, modalità della cattura di valore ed ogni altro adempimento connesso all'intervento.

Per quanto concerne le risorse provenienti dal territorio, nel corso del 2007 e 2008 sono stati firmati gli Accordi di Programma con le Regioni Marche ed Umbria ed i Comuni interessati dalle otto Aree Leader approvate, con l'obiettivo di condividere tempi, modalità della cattura di valore (ICI, oneri di urbanizzazione e contributo sul costo di costruzione derivanti dalle Aree Leader) ed ogni altro adempimento connesso all'intervento.

Altresì sono stati finalizzati gli Accordi di Programma con le Camere di Commercio coinvolte. In particolare, l'ente camerale di Macerata si è impegnato a versare l'intero importo derivante dall'incremento del 20% dei diritti annuali, mentre la Camera di Commercio di Perugia contribuisce con in misura del 10%.



cartografia: materiale reso disponibile da Quadrilatero.

4.2 Atto Aggiuntivo all' Intesa Generale Quadro

Il 6 marzo 2009 è stato sottoscritto l' Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Marche per l'integrazione del 6° Programma delle infrastrutture strategiche.

Le opere strategiche riportate in tale Intesa sono le seguenti:

- LINEA FERROVIARIA -Orte-Falconara e Ascoli Piceno-Antròdoco
- ASSE VIARIO E78 "FANO-GROSSETO"
- QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA:
 - Strada Pedemontana delle Marche
 - SS76 Vallesina "direttissima Ancona –Perugia"
 - SS77 Val di Chienti "direttissima Civitanova – Foligno"



- Trasversali della Val di Chienti
- Aree leader
- NUOVO ASSE DELLA VAL POTENZA
- EX SS361 "SETEMPEDANA" TRAFORO DEL CORNELLO E COLLEGAMENTO SS3 FLAMINIA
- STRADA INTERVALLIVA "MEZZINA"
- SS4 "SALARIA"
- EX SS78 "PICENA"
- SS81 "PICENO-APRUTINA"
- E45 - Bretella Valmarecchia
- SS210 "FALERIENSE" STRADA DI COLLEGAMENTO MARI-MONTI
- COMPLANARE FANO PESARO
- SS 16 "ADRIATICA":
 - Variante di Ancona
 - Variante di San Benedetto del Tronto
 - Variante di Civitanova Marche
 - Uscita Porto-A14
- PIATTAFORMA LOGISTICA DELLE MARCHE:
 - Porto di Ancona
 - Aeroporto delle Marche
 - Interporto
- AUTOSTRADA A14 - TERZA CORSIA Rimini Nord e Pedaso
 - Completamento tratto P.to S.Elpidio-Pedaso
- MIGLIORAMENTO TRASPORTO FERROVIARIO
 - Linee Ascoli-Porto d'Ascoli e Civitanova-Macerata-Albacina; ripristino Fano-Urbino; realizzazione nuove fermate.

4.3 2° Atto Aggiuntivo all' Intesa Generale Quadro

E' in fase di sottoscrizione il 2° Atto aggiuntivo all' Intesa Generale Quadro del 24 Ottobre 2002 in cui vengono indicati i seguenti interventi in Tabella 1 la componente storica ed in Tabella 2 gli interventi strategici e prioritari:

(tabelle aggiornate)



Tabella 1 Componente storica

Sistema / Infrastruttura / Opera	Opera strategica di valenza nazionale o regionale	Soggetto Aggiudicatore	Costo (Meuro)	Finanz.ti Disponibili Totali (Meuro)	Ulteriori finanz.ti necessari (Meuro)	Copertura
SISTEMA STRADALE						
Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna						
Maxilotto 1 - Lotto 1 - Sublotto 1.1 SS 77 "Val di Chienti", tratto "Collesentino II - Pontelatrate"	Opere strategiche di valenza nazionale: asse principale Foligno-Civitanova Marche strada statale 77	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	45,0	45,0	0,0	424 M€ Delibera CIPE 13/04 e 46 M€ APQ Umbria
Maxilotto 1 - Lotto 1 - Sublotto 1.2 SS 77 "Val di Chienti", tratto "Foligno - Pontelatrate"	Opere strategiche di valenza nazionale: asse principale Foligno-Civitanova Marche strada statale 77	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	422,0	422,0	0,0	
Maxilotto 1 - Lotto 1 - Sublotto 1.5 Progettazione definitiva per i Sublotti 2.2, 2.3, 2.4 e 2.5	Opere strategiche di valenza nazionale: Progettazione definitiva per i Sublotti 2.2, 2.3, 2.4 e 2.5	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	3,0	3,0	0,0	
Maxilotto 1 - Lotto 1 - Sublotto 1.3 Allaccio SS 77 - SS 16 (Civitanova Marche)	Opere strategiche di valenza nazionale: collegamento dell'asse principale Foligno-Civitanova Marche alla SS16	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	29,0	0,0	29,0	Risorse da reperire
Maxilotto 1 - Lotto 1 - Sublotto 1.4 Allaccio SS 77 - SS 3 (Foligno)	Opere strategiche di valenza nazionale: collegamento dell'asse principale Foligno-Civitanova Marche alla SS3	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	23,0	0,0	23,0	Risorse da reperire
Maxilotto 1 - Lotto 2 - Sublotto 2.1 SS 77 "Val di Chienti", tratto "Foligno - Pontelatrate"	Opere strategiche di valenza nazionale: asse principale Foligno-Civitanova Marche strada statale 77	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	673,0	673,0	0,0	511 M€ Delibera CIPE 83/08 e rstante cattura di valore + PAV + Capitale sociale
Maxilotto 1 - Lotto 2 - Sublotto 2.2 Intervalliva di Macerata	Opere strategiche di valenza nazionale: completamento del collegamento dell'asse principale Foligno-Civitanova Marche alla ex SS361 "Val Potenza"	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	15,0	0,0	15,0	Risorse da reperire
Maxilotto 1 - Lotto 2 - Sublotto 2.3 Intervalliva Tolentino - San Severino Marche	Opere strategiche di valenza nazionale: collegamento dell'asse principale Foligno-Civitanova Marche alla ex SS361 "Val Potenza"	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	43,0	0,0	43,0	Risorse da reperire
Maxilotto 1 - Lotto 2 - Sublotto 2.4 SS 78 Sforzacosta - Sarnano	Opere strategiche di valenza nazionale: collegamento dell'asse principale Foligno-Civitanova Marche alla Pedemontana delle Marche mediante l'adeguamento della ex SS78	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	71,0	0,0	71,0	Risorse da reperire
Maxilotto 1 - Lotto 2 - Sublotto 2.5 SS 78 Pontecentesimo - Foligno	Opere strategiche di valenza nazionale: collegamento dell'asse principale Foligno-Civitanova Marche alla SS3	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	23,0	0,0	23,0	Risorse da reperire, 23 M€ Anticipo Regione Umbria
Maxilotto 2 - Lotto 1 - Sublotto 1.1 SS 76 tratti: Serra San Quirico-Albacina e Cancelli Fossato di Vico	Opere strategiche di valenza nazionale: asse principale Ancona - Perugia strada statale 76 e strada statale 318	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	350,0	350,0	0,0	476 M€ Delibera CIPE 13/04 90 M€ 3°APQ Marche 27 M€ Piano Triennale ANAS
Maxilotto 2 - Lotto 1 - Sublotto 1.2 SS 318 Pianello-Valfabbrica	Opere strategiche di valenza nazionale: asse principale Ancona - Perugia strada statale 76 e strada statale 318	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	135,0	135,0	0,0	
Maxilotto 2 - Lotto 2 - Sublotto 2.1 Pedemontana delle Marche tratto Fabriano - Matelica	Opere strategiche di valenza nazionale. Pedemontana delle Marche. Collegamento dell'asse principale SS 76 (Ancona - Perugia) all'asse principale SS 77 (Foligno-Civitanova M.)	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	111,0	111,0	0,0	
Maxilotto 2 - Lotto 2 - Sublotto 2.1 Pedemontana delle Marche tratto Matelica-Muccia/Sfercia	Opere strategiche di valenza nazionale. Pedemontana delle Marche. Collegamento dell'asse principale SS 76 (Ancona - Perugia) all'asse principale SS 77 (Foligno-Civitanova M.)	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	202,0	0,0	202,0	Risorse da reperire
Piano di Area Vasta (PAV) per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici	Cattura di valore consistente nel processo attraverso il quale un soggetto pubblico tenta di recuperare parte del valore che una qualsiasi infrastruttura pubblica aggiunge ad una proprietà. Gli introiti sono finalizzati al finanziamento del Progetto Quadrilatero Marche-Umbria	Società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	88,0	17,0	71,0	20 M€ Delibera CIPE 101/06
TOTALE			2.233,0	1.888,0(*)	345,0	



Sistema / Infrastruttura / Opera	Opera strategica di valenza nazionale o regionale	Soggetto Aggiudicatore	Costo (Meuro)	Finanz.ti Disponibili Totali (Meuro)	Ulteriori finanz.ti necessari (Meuro)	Copertura
SISTEMA STRADALE						
Asse viario Fano-Grosseto E 78						
Asse viario Fano-Grosseto E 78 intera tratta (completamento dei tratti mancanti nelle regioni: Marche, Umbria e Toscana). Lotti prioritari n. 10 per un importo di 233 Mc.	Progetto strategico dell'importante collegamento dei due mari, con la connessione dell'A 14 Adriatica alla A1 intercettando anche l'E45. Il MIT ha comunicato che ha formalizzato la richiesta alla Comunità Europea per l'inserimento dell'E 78 nella rete TEN – T (Trans – European Networks – Transport)	ANAS S.p.A.	1.864 (3.900) totali	0,0	1.864,0	Risorse da reperire
Bretella di collegamento Asse viario Fano-Grosseto (E78) e SS687	Completamento del tratto di pedemontana Lunano-Sant'Angelo in Vado fino all'allaccio con la E78	ANAS Spa Compartimento Marche	15,0	0,0	15,0	Risorse da reperire
Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità						
Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità	Allaccio plurimodale dell'Hub portuale di Ancona. Collegamento viario tra il casello autostradale dell'A14 di Ancona Sud e l'asse attrezzato del porto	ANAS S.p.A.	479,77	479,77	0,00	Realizzazione dell'opera mediante affidamento in concessione (finanza di progetto)
SS 73bis "Bocca Trabaria" - Bretella di Urbino						
	Collegamento della E78 alla città di Urbino	ANAS S.p.A.	33,44	33,44	0,00	Piano ANAS
SS 77 "Val di Chienti"						
SS 77 "Val di Chienti" - Raddoppio SS 77 "Val di Chienti" - Tratto Scerzia-Collesentino II	Opere strategiche di valenza nazionale: asse principale Foligno-Civitanova Marche strada statale 77	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	68,608	83,617	Risorse in economia	10.329.134,98 euro Legge 879/1986; 20.658.275,96 euro Decreto legge 65/1989; 36.776.587,82 euro Altro 9927/9999; 15.853.000,00 euro Legge 61/1998.
Svincoli SS 77 Val di Chienti - Nuovo svincolo S. Claudio (Corridonia) e collegamento alla SP 485.	Opere accessoria asse principale Foligno-Civitanova Marche strada statale 77	Provincia di Macerata	8,00	0,00	8,00	Risorse da reperire
Svincoli SS 77 Val di Chienti - Completamento svincolo Tolentino centro con raccordo Strada Provinciale Tolentino San Severino.	Opere accessoria asse principale Foligno-Civitanova Marche strada statale 77	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	4,00	1,50	2,50	Risorse da reperire
SS 4 "SALARIA"						
SS 4 "SALARIA" - Adeguamento della SS 4 Salaria: tratto Acquasanta-Trisungo, 1° Lotto, stralcio 2° dal km 151,00 al km 153,780	Opere strategiche di valenza nazionale	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	110,00	13,43	96,57	13,43 Mc Legge 388/2000 art. 144/c.12. Parte rimanente con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ 2009
SS 4 "SALARIA" - Adeguamento della SS 4 Salaria: tratto Acquasanta-Trisungo, 2° Lotto km 155,400 al km 159,00	Opere strategiche di valenza nazionale	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	190,00	0,00	190,00	Risorse da reperire
SS 4 "SALARIA" - Adeguamento della SS 4 Salaria: tratto Ovest abitato di Mozzano compreso il ponte sul fiume Fluvione	Opere strategiche di valenza nazionale	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	8,00	0,00	8,00	Risorse da reperire
SS 76 "Vallesina"						
SS 76 "Vallesina" - Allaccio Viario alla SS 76 "Vallesina" (interporto Jesi)	Opere strategiche di valenza nazionale	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	16,368	18,718	Risorse in economia	DEL. CIPE 19/2004 ESERCIZ. 2004 (845.500 euro); DEL. CIPE 19/2004 ESERC. 2005 (3.515.500 euro); DEL. CIPE 19/2004 ESERC. 2006 (5.607.000,00 euro); DEL. CIPE 19/2004 ESERC. 2007 (2.984.170,00 euro); DEL. CIPE 20/2004 ESERC. 2006 (5.776.262,80 euro)



Sistema / Infrastruttura / Opera	Opera strategica di valenza nazionale o regionale	Soggetto Aggiudicatore	Costo (Meuro)	Finanz.ti Disponibili Totali (Meuro)	Ulteriori finanz.ti necessari (Meuro)	Copertura
SISTEMA STRADALE						
SS 16 "Adriatica"						
SS 16 "Adriatica" - Completamento raddoppio della Variante SS 16 di Ancona	Opere strategiche di valenza nazionale	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	288,00	0,00	288,00	Risorse da reperire
SS 16 "Adriatica" - Complanare alla SS 16 di collegamento dei Comuni di Pesaro e Fano	Opere strategiche di valenza nazionale	Provincia di Pesaro Urbino	200,00	0,00	200,00	Risorse da reperire
REALIZZAZIONE DI ALCUNE VARIANTI URBANE DELLA SS 16 ADRIATICA, IN PROSSIMITA' DEI CENTRI URBANI - Variante urbana all'abitato di San Benedetto del Tronto	Opere strategiche di valenza nazionale	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	60,00	0,00	60,00	Risorse da reperire
REALIZZAZIONE DI ALCUNE VARIANTI URBANE DELLA SS 16 ADRIATICA, IN PROSSIMITA' DEI CENTRI URBANI - Variante urbana all'abitato di Civitanova Marche	Opere strategiche di valenza nazionale	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	110,00	0,00	110,00	Risorse da reperire
EX SS 361 "Septempedana"						
Realizzazione del nuovo asse della val Potenza	Collegamento della ex SS361 alla SS16 "Adriatica"	Provincia di Macerata	300,00	0,00	300,00	Risorse da reperire
EX SS 361 "Septempedana" - Realizzazione nuovo asse della Valle del Potenza - Lavori di completamento del "Traforo del Cornello" e collegamento alla SS 3 Flaminia	Collegamento della ex SS361 alla SS3 "Flaminia"	Provincia di Macerata	95,00	0,00	95,00	Risorse da reperire
EX SS 78 "PICENA"						
EX SS 78 "PICENA" - Adeguamento del tratto Croce di Casale - Comunanza - Amandola - Sarnano e completamento Roccafluvione - innesto SS 4.	Pedemontana delle Marche	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	200,00	0,00	200,00	Risorse da reperire
SS 81 "PICENO-APRUTINA"						
SS 81 "PICENO-APRUTINA" Adeguamento del tratto marchigiano del comune di Ascoli Piceno fino al confine regionale con l'Abruzzo	Pedemontana delle Marche	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	40,00	0,00	40,00	Risorse da reperire
STRADA INTERVALLIVA "MEZZINA"						
STRADA INTERVALLIVA "MEZZINA"	Collegamento strategico che longitudinalmente nella parte collinare, unisce le vallate della provincia di Ascoli Piceno con quella di Fermo. Il costo dell'opera per una lunghezza di oltre 30 chilometri ammonta a 320 Meuro	Provincia di Ascoli Piceno	320,000	23,226	296,774	DEL. CIPE 135/99 (103.291,39 euro); DEL. CIPE 142/99 (17.098,89 euro); DEL. CIPE 84/2000 (554.060,00 euro); DEL. CIPE 03/2006 (10.025.940,00 euro); DEL. CIPE 20/2004 (2.500.000,00 euro); DEL. CIPE 84/2000 (10.025.940,00 euro)
BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRA LA VAL MARECCHIA E LA "E45"						
BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRA LA VAL MARECCHIA E LA "E45"	Pedemontana delle Marche	Provincia di Pesaro Urbino	190,00	0,00	190,00	Risorse da reperire
STRADA DI COLLEGAMENTO MARI-MONTI						
STRADA DI COLLEGAMENTO MARI-MONTI (da Porto San Giorgio ad Amandola in parziale adeguamento alla ex SS 210, Faleriense)	Collegamento delle aree interne della Provincia Fermo alla SS16 "Adriatica"	Provincia di Fermo	550,00	0,00	550,00	Risorse da reperire



Sistema / Infrastruttura / Opera	Opera strategica di valenza nazionale o regionale	Soggetto Aggiudicatore	Costo (Meuro)	Finanz.ti Disponibili Totali (Meuro)	Ulteriori finanz.ti necessari (Meuro)	Copertura
SISTEMA STRADALE						
Pedemontana delle Marche						
Tratto di Pedemontana delle Marche Fabriano (Campo dell'Olmio) - Sassoferrato (Berbentina)	Pedemontana delle Marche	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	111,00	21,00	90,00	21 M€ fondi residuali del precedente appalto interrotto e poi annullato. 90 M€ risorse da reperire.
Tratto di Pedemontana delle Marche Sassoferrato (Berbentina) - Cagli	Pedemontana delle Marche	Provincia di Pesaro Urbino	532,00	0,00	532,00	Risorse da reperire
Dorsale Marche - Abruzzo						
Pedemontana Marche - Abruzzo	Strada di collegamento interno delle due regioni	ANAS S.p.A.	570,0	0,0	570,0	Risorse da reperire
SISTEMA FERROVIARIO						
Tratto marchigiano Linea Bologna - Lecce (Diretrice Adriatica)						
Nodo ferroviario di Falconara e collegamento linea Orte Falconara con linea adriatica	Opera strategiche inserite nel primo programma Infrastrutture Strategiche di cui alla Delibera CIPE 121/2001 nel Corridoio plurimodale Adriatico - Asse ferroviario Bologna- Bari-lecce- Taranto e nell'Intesa generale Quadro tra Governo e Regione Marche del 2002, riconfermato nell'Atto Aggiuntivo all'IGQ del 2009.	RFI spa	210,0	210,0	0,0	Intervento inserito per 210 Meuro in Tab. A "opere in corso" del CdP 2007-2011 tra MIT e RFI e per 30 Meuro in tabella "Opere programmatiche" dell'aggiornamento 2009 del Cdp 2007-2011
Adeguamento sagoma a "gabarit C" delle Gallerie della direttrice Adriatica - NUOVA GALLERIA DI CATTOLICA	Opere strategiche di valenza nazionale inserite nel progetto generale di FS di adeguamento della rete ferroviaria - direttrice adriatica, quale parte integrante dei corridoi merci di interesse europeo denominati "rete TEN-T"	RFI spa	32,4	32,4	0,0	Fondi Cdp MIT-RFI
Adeguamento sagoma a "gabarit C" delle Gallerie della direttrice Adriatica - ADEGUAMENTO SAGOMA GALLERIA CASTELLANO	Opere strategiche di valenza nazionale inserite nel progetto generale di FS di adeguamento della rete ferroviaria - direttrice adriatica, quale parte integrante dei corridoi merci di interesse europeo (rete TEN-T)	RFI spa	50,5	50,5	0,0	Fondi Cdp MIT-RFI
CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA - Trasversale Ferroviaria Orte-Falconara						
Raddoppio Foligno-Fabriano Tratta Fabriano - Fossato di Vico	Opere strategiche di valenza nazionale: Asse Orte-Falconara inserita nel primo programma Infrastrutture Strategiche di cui alla Delibera CIPE 121/2001 nell'Intesa generale Quadro tra Governo e Regione Marche e regione Umbria del 2002, riconfermato nell'Atto Aggiuntivo all'IGQ del 2009.	RFI spa	180,76 (1918,50) intero intervento	0,0 (1918,50) intero intervento	180,76 (1918,50) intero intervento	Risorse da reperire
Raddoppio Fabriano - P.M. 228	Opere strategiche di valenza nazionale: Asse Orte-Falconara inserita nel primo programma Infrastrutture Strategiche di cui alla Delibera CIPE 121/2001 nell'Intesa generale Quadro tra Governo e Regione Marche e regione Umbria del 2002, riconfermato nell'Atto Aggiuntivo all'IGQ del 2009.	RFI spa	91,4	91,4	0,0	Fondi Cdp MIT-RFI
Raddoppio P.M. 228- Castelplanio	Opere strategiche di valenza nazionale: Asse Orte-Falconara inserita nel primo programma Infrastrutture Strategiche di cui alla Delibera CIPE 121/2001 nell'Intesa generale Quadro tra Governo e Regione Marche e regione Umbria del 2002, riconfermato nell'Atto Aggiuntivo all'IGQ del 2009.	RFI spa	573,1	0,0	573,1	Risorse da reperire
Raddoppio tratta Castelplanio Montecarotto	Opere strategiche di valenza nazionale: Asse Orte-Falconara inserita nel primo programma Infrastrutture Strategiche di cui alla Delibera CIPE 121/2001 nell'Intesa generale Quadro tra Governo e Regione Marche e regione Umbria del 2002, riconfermato nell'Atto Aggiuntivo all'IGQ del 2009.	RFI spa	101,2	101,2	0,0	Fondi Cdp MIT-RFI
CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA - Trasversale ferroviaria Ascoli-Piceno - Antrodoco						
Trasversale Ferroviaria Ascoli Piceno Antrodoco	Completamento linea Ferroviaria SanBenedetto AscoliPiceno, per permettere collegamento alla linea ferroviaria Sulmona-L'Aquila-Antrodoco-Terri-Rieti-Roma (circa 80Km)	RFI spa	250,0	0,0	250,0	



Sistema / Infrastruttura / Opera	Opera strategica di valenza nazionale o regionale	Soggetto Aggiudicatore	Costo (Meuro)	Finanz.ti Disponibili Totali (Meuro)	Ulteriori finanz.ti necessari (Meuro)	Copertura
SISTEMA FERROVIARIO						
Miglioramento della rete e del trasporto Ferroviario regionale						
Elettrificazione Linea Ascoli Piceno - Porto d'ascoli	Intervento necessario per uniformare la tratta ferroviaria a quella nazionale permettendo ai convogli di transitare senza effettuare sostituzioni delle motrici.	RFI spa	11,2	11,2	0,0	9,51 Meuro Fondi FAS 2007-2013 Regione Marche 1,4 Meuro Fondi Cdp RFIspa 0,29 Meuro Prov.di Ascoli Piceno
Eliminazione PL al Km 5+606 (San Benedetto del Tronto)	Intervento necessario per la sicurezza stradale e per garantire il collegamento diretto tra la grande viabilità e la viabilità comunale.	Comune di San Benedetto del Tronto (AP)	5,5	5,5	0,0	3,64 Meuro Fondi FAS 2007-2013 Regione Marche 0,67 Meuro Fondi Cdp RFIspa 1,21 Meuro Comune San Benedetto del Tronto (AP)
Elettrificazione Linea Civitanova-Macerata-Albina	Intervento necessario per uniformare la tratta ferroviaria a quella nazionale permettendo ai convogli di transitare senza effettuare sostituzioni delle motrici.	RFI spa	40,0	0,0	40,0	Risorse da reperire
Linea ferroviaria Fano-Urbino	Ripristino linea con funzioni di metropolitana leggera		110,0	0,0	110,0	
Progetto Pilota per la Fattibilità tecnica-economica-giuridica del servizio di trasporto di massa su ferro negli ambiti territoriali di: Urbino-Fano Pesaro; Senigaglia-Jesi-Ancona-Osimo;	Studio di fattibilità finalizzato al trasporto di massa su ferro	Regione Marche	0,26	0,26	0,0	Fondi Europei - Programma Regionale azioni Innovative FESR 2000-2006
Nuove fermate ferroviarie e adeguamento delle esistenti finalizzate al servizio di metropolitana di superficie	Interventi necessari per avviare in alcuni ambiti il sistema di metropolitana di superficie	Regione Marche - comuni	9,0	5,3	3,7	2,9 Meuro Fondi POR MARCHE 2007-2013; 0,5 Meuro Fondi FAS 2007-2013 regione Marche; 1,2 Meuro Fondi Regionali; 0,7 Meuro Fondi Enti Locali e RFI
SISTEMA LOGISTICO DELLE MARCHE - HUB PORTUALI ED INTERPORTUALI						
Porto di Ancona						
Opere a mare	- Completamento della banchina linere per i restanti 600 metri per la quale occorre reperire 45 M€. - Completamento della diga foranea, realizzazione della banchina laterale e del piazzale della nuova darsena per un importo complessivo di 83 M€.	Autorità Portuale	128,00	0,00	128,0	Risorse da reperire
Opere a terra	- Impianti a rete (fognario, idrico, elettrico) e mezzi meccanici per attrezzare i piazzali della nuova darsena per un importo di 30 M€. - Attrezzature (silos) per razionalizzare l'attività di carico e scarico merci per un importo di 40 M€. - Completamento dell'allaccio ferroviario della nuova darsena per un importo di 3,5 M€. - Terminal intermodale ex-scalo Marotti per un importo di 5 M€.	Autorità Portuale	78,50	5,00	73,50	5 M€ finanziati dalla Regione Marche (POR-Fesr) destinati al terminal intermodale. Restano da reperire 73,5 M€.
Nuovo porto peschereccio	Realizzazione di un nuovo porto peschereccio previsto dal Piano Regolatore portuale.	Autorità Portuale	25,00	0,00	25,0	Risorse da reperire
Aeroporto delle Marche						
Riquilifica e adeguamento spazi esistenti	Opera necessaria per la migliore fruizione degli spazi esistenti e per l'adeguamento alle vigenti normative	Aerodrica spa	2,72	2,50	0,22	2,00 Meuro Fondi FAS 2007-2013 Regione Marche; 0,5 Fondi Aerodrica spa 0,22 da reperire
Miglioramento accessibilità area Cargo e ampliamento magazzini	Opera necessaria per il traffico air-cargo internazionale	Aerodrica spa	1,69	1,69	0,0	0,88 Meuro Fondi POR MARCHE 2007-2013 0,81 Meuro Fondi FAS 2007-2013 Regione Marche;
Ampliamento piazzali sosta aeromobili	Ampliamento piazzali sosta aeromobili	Aerodrica spa	1,80	0,00	1,80	Risorse da reperire
Interporto						
Interporto Marche Jesi	Nazionale	Interporto Marche Spa	139,90	64,415	75,485	Fondi privati e pubblici. Parte rimanente da reperire
TOTALI (Meuro)			10.639,14	3.144,09	7.495,05	



Interventi prioritari cantierabili entro il 2013 (inserire Tav. Interventi Prioritari_Cantierabili2013)**Tabella 2 Componente propositiva - Interventi cantierabili 2011-2013**

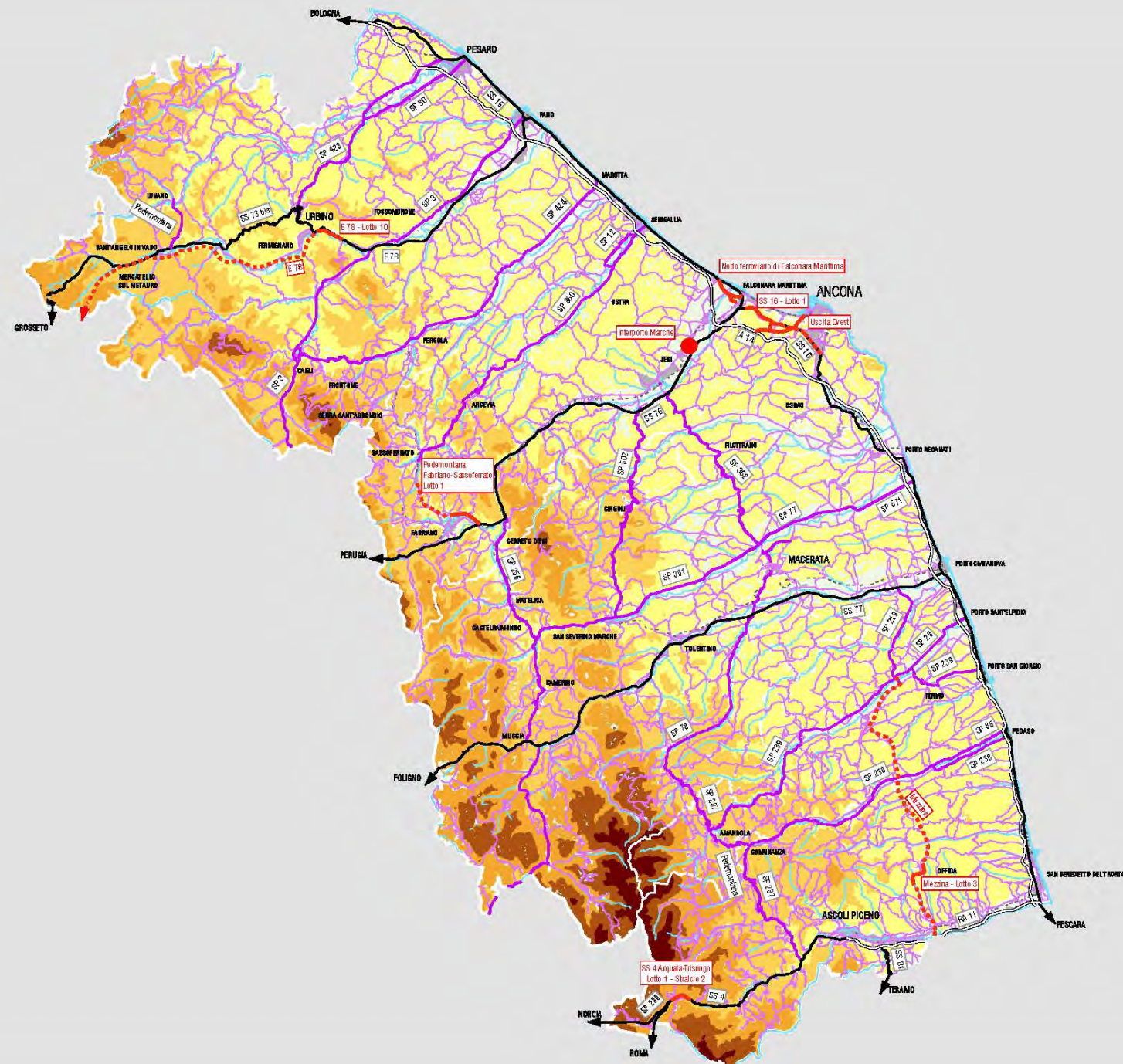
Nuovi inserimenti Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Progetto regione	Interrelazione con altri progetti regione	Benefici attesi	Costo Meuro	Finanz. ti Disponibili Totali Meuro	Ulteriori esigenze Meuro (*)	Fonti di Copertura (fonte legislativa ed importi)
SISTEMA FERROVIARIO								
Tratto marchigiano Linea Bologna - Lecce (Direttrice Adriatica)								
Nodo ferroviario di Falconara e collegamento linea Orte Falconara con linea adriatica	RFI spa	RFI spa	Allaccio plurimodale dell'Hub portuale di Ancona - Trasversale Ferroviaria Orte-Falconara	Opera strategiche inserite nel primo programma Infrastrutture Strategiche di cui alla Delibera CIPE 121/2001 nel Corridoio plurimodale Adriatico - Asse ferroviario Bologna- Bari-lecce- Taranto e nell'Intesa generale Quadro tra Governo e Regione Marche del 2002, riconfermato nell'Atto Aggiuntivo all'IGQ del 2009	210,00	210,00	0,00	Intervento inserito per 210 Meuro in Tab. A "opere in corso" del CdP 2007-2011 tra MIT e RFI
SISTEMA STRADALE								
Strada Statale 16 Adriatica								
SS 16 "Adriatica" - Completamento raddoppio della Variante SS 16 di Ancona E' stato redatto il progetto definitivo del I lotto per 128 M€ (Falconara - Torrette). Il II lotto Torrette- Baraccola ha un importo previsto di 160 M€.	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità - Terza corsia A14 da Rimini Nord a Porto Sant'Elpidio e relative complanari	Decongestionamento viabilità accesso Capoluogo regionale e riduzione pericolosità attuale SS16	128,00 I lotto (288,00 totali)	0,00	128,00 I lotto (288,00 totali)	Risorse con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ 2002
Asse viario Fano-Grosseto E 78								
Asse viario Fano-Grosseto E 78 intera tratta (completamento dei tratti mancanti nelle regioni: Marche, Umbria e Toscana). Lotto prioritario n. 10 per un importo di 233 M€ al fine di collegare direttamente il tratto in esercizio della Bretella di Urbino.	ANAS S.p.A.	ANAS S.p.A.	E78 e Bretella di Urbino	Collegamento dei due capoluoghi provinciali	233,00	0,00	233,00	Risorse con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ 2002
Pedemontana delle Marche								
Tratto di Pedemontana delle Marche Fabriano - Sassoferrato (Berbentina)	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	Progetto Quadrilatero Marche Umbria: Pedemontana delle Marche e collegamento SS76 Ancona-Perugia.	Completamento del tratto di pedemontana avviato dall'ANAS negli anni 90. Il primo lotto funzionale permetterà il collegamento del nodo SS76-Pedemontana Fabriano Muccia, funzionando da circonvallazione per la città di Fabriano	48,00 I lotto (111,00 totali)	21,00	27,00 I lotto (90,00 totali)	Risorse con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ 2002
SS 4 "SALARIA"								
SS 4 "SALARIA" - Adeguamento della SS 4 Salaria: tratto Acquasanta-Trisungo, 1° Lotto, stralcio 2° dal km 151,00 al km 153,780	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	ANAS Spa - Compartimento per la viabilità delle Marche	Adeguamento SS4	Opere startegiche di valenza nazionale	110,00	13,43	96,57	13,43 M€ Legge 388/2000 art. 144/c.12. Parte rimanente con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ 2009
STRADA INTERVALLIVA "MEZZINA"								
STRADA INTERVALLIVA "MEZZINA" III lotto (dal km 6+010 fino a vecchia fornace di Offida): in corso progettazione definitiva.	Provincia di Ascoli Piceno	Provincia di Ascoli Piceno	Strda intervalliva Mezzina	Collegamento strategico che longitudinalmente nella parte collinare, unisce le vallate della provincia di Ascoli Piceno con quella di Fermo. Il costo dell'opera per una lunghezza di oltre 30 chilometri ammonta a 320 Meuro	30,00 III lotto (320,00 totali)	0,00	30,00 III lotto (320,00 totali)	Risorse con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ 2002
Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità								
Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità	ANAS S.p.A.	ANAS S.p.A.	SS 16 "Adriatica" - Completamento raddoppio della Variante SS 16 di Ancona - Terza corsia A14 da Rimini Nord a Porto Sant'Elpidio e relative complanari	Allaccio plurimodale dell'Hub portuale di Ancona. Collegamento viario tra il casello autostradale dell'A14 di Ancona Sud e l'asse attrezzato del porto. Decongestionamento viabilità accesso Capoluogo regionale	479,77	479,77	0,00	Realizzazione dell'opera mediante affidamento in concessione (finanza di progetto)
SISTEMA LOGISTICO DELLE MARCHE								
Interporto								
Interporto Marche Jesi	Interporto Marche Spa	Interporto Marche Spa	Porto, Aeroporto e piattaforme logistiche	Favorire l'intermodalità	17,43	0,00	17,43	Risorse con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ 2002

(*) Con il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ del 2002

TOTALI (Meuro)	1.256,20	724,20	532,00

Con D.G.R. 427 del 26/03/2012 la Giunta regionale ha proposto la riprogrammazione delle economie dei fondi FAS relativa al periodo 2000-2006. Per le infrastrutture è previsto l'intervento di miglioramento della sicurezza sulla SS16 Adriatica all'intersezione con la S.P. 24 "Bellaluce".





**OPERE in TAB. 2
del II ATTO AGG.
all'1GG 2002**

- Interventi cantierabili
- - - - - Completamento interventi cantierabili
- Intervento puntuale cantierabile

RETE ESISTENTE

STRADE DI INTERESSE NAZIONALE

- == Autostade
- Strade Statali

STRADE DI INTERESSE REGIONALE

- Strade Provinciali
- Altra viabilità di collegamento
- - - - - Linee Ferroviarie

4.4 Accordo di Programma Quadro per la Viabilità Stradale (APQ Viabilità)

L'attuazione dell'IGQ, nonché delle delibere CIPE per il finanziamento di opere infrastrutturali nelle aree sottoutilizzate del paese, avviene attraverso Accordi di Programma Quadro che rappresentano veri e propri strumenti di programmazione negoziata a livello regionale.

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.

1) APQ del 31 marzo 2003 - Accordo Integrativo (sostituisce l'APQ del 7 maggio 1999)

Quadro attuativo (opere attuabili alla data di sottoscrizione)

n.	Cod.	Sistema di riferimento	Titolo intervento	Costo (M€)	Fonti finanziarie (Meuro)					
					CIPE/Regione	L.879/86	ANAS	L.61/98	Altra Fonte	TOT
1	03A	SS 77 Val di Chienti	Tratto Sfercia-Collesentino II	75,762		10,329	49,58	15,853		75,762
2	05AP	Pedemontana Fabriano-Muccia	Prog. Prel., SIA intero tratto. Def. tratto Fabriano-Matelica	3,793	3,793					3,793
3	06A	Pedemontana Fabriano-Cagli	Tratto Campo dell'Olmo-Berbentina	29,955			29,955			29,955
4	06BP	Pedemontana Fabriano-Cagli	Progettazione tratto Berbentina-Cagli	2,324	2,324					2,324
5	11	ex SS 502 di Cingoli	Variante Santuario del Glorioso	2,995				2,995		2,995
6	09A	Insedimenti prod. Prov. AP	Sistemazione strada di fondovalle Ete Morto I lotto	2,454	1,452			0,883	0,119	2,454
7	09B	Insedimenti prod. Prov. AP	Sistemazione SP 185 destra Aso	0,150				0,150		0,15
8	09C	Insedimenti prod. Prov. AP	Ampliamento SC Casali Molino	0,258				0,258		0,258
9	09D	Insedimenti prod. Prov. AP	Variante SP 93 Venarottese. Località Fonte del Bove	0,232				0,232		0,232
10	09E	Insedimenti prod. Prov. AP	Sistemazione SP 125 Val Marina	1,728	1,728					1,728
11	09F	Insedimenti prod. Prov. AP	Sistemazione SP 61 Montotese	0,165				0,165		0,165
12	10	Strada intervalliva prov. AP (Mezzina)	Adeguamento strade (c.d. Mezzina) I lotto	10,580	10,580					10,58
TOTALE				130,396	19,877	10,329	79,535	20,536	0,119	130,396

Quadro programmatico (opere comprese nell'Asse viario Marche-Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna)

1	01A	SS 76. Tratto Serra S.Quirico-Albacina	II lotto, I stralcio, Albacina-Borgo Tifico	20,658			20,658			20,658
2	01B	SS 76. Tratto Serra S.Quirico-Albacina	II lotto, II stralcio, Albacina-Borgo Tifico. Galleria Sassi Rossi	26,856			26,856			26,856
3	01C	SS 76. Tratto Serra S.Quirico-Albacina	III lotto, I stralcio, Galleria Sassi Rossi-Gattuccio	30,606			30,606			30,606
4	01D	SS 76. Tratto Serra S.Quirico-Albacina	III lotto, II stralcio, Gattuccio-Serra S.Quirico	55,539			55,539			55,539
5	02A	SS 76 Fossato di Vico-Cancelli	I lotto, I stralcio	3,711			3,711			3,711
6	02B	SS 76 Fossato di Vico-Cancelli	I lotto, II stralcio	17,938			17,938			17,938
7	02C	SS 76 Fossato di Vico-Cancelli	I lotto, III stralcio	47,182			47,182			47,182
8	03B	SS 77 Val di Chienti	Tratto Collesentino II-Muccia	37,858			37,858			37,858
9		SS 77 Val di Chienti	Tratto Muccia-Colfiorito	622,860			622,860			622,86
10	05AR	Pedemontana Fabriano-Muccia	Tratto Fabriano-Matelica	90,175	61,592			28,583		90,175
11	05B	Pedemontana Fabriano-Muccia	Tratto Matelica-Muccia	299,550					299,550	299,55



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.

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 è stato 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 16.175.940,00.

La Regione, con DGR n. 1076 del 25 settembre 2006, ha destinato complessivamente euro 19.175.940,00 alle infrastrutture materiali ed immateriali; di questi, euro 16.025.940,00 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 euro 150.000,00 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 complanare alla A14.

Sul totale di euro 16.025.940,00, euro 6.000.000,00 sono destinati per la realizzazione della Strada Pedemontana Fabriano-Cagli, tratto compreso tra gli svincoli Cagli Centro e Cagli Fosso Screbia ed euro 10.025.940,00 per la realizzazione della strada intervalliva di connessione delle aree industriali del Piceno (cd. Mezzina), III lotto I stralcio, Val Tronto-Val Tesino.

L'esperienza della programmazione negoziata nella regione non appare molto incisiva nelle Marche per la ridotta capacità delle Province di supportare le decisioni regionali sui progetti da finanziare, con una attuazione rapida dei vari gradi della progettazione. Inoltre l'aver scelto per una parte dei fondi FAS, opere infrastrutturali di competenza statale, ha obbligato l'Amministrazione Regionale a seguire regole e tempi dell'Anas, assolutamente inadeguati alle scadenze previste dalle Delibere CIPE. Anche nel caso della Società Quadrilatero, che avrebbe dovuto utilizzare tali fondi per un tratto di Pedemontana, con le procedure dedicate alle cosiddette opere strategiche, occorre riconoscere che finora non è stata in grado di spenderli con l'attesa rapidità.

2) APQ del 10 marzo 2005 - 2° Accordo Integrativo

n.	Cod.	Sistema di riferimento	Titolo intervento	Costo (M€)	CIPE/Regione	L.879
1	1	SS 76 Vallesina	Svincolo stradale per Interporto di Jesi	20,350	18,718	
2	2	Strada intervalliva prov. AP (Mezzina)	Il lotto. Innesto SP 1 Rosso Piceno Superiore	2,500	2,500	
TOTALE				22,850	21,218	

3) APQ del 21 dicembre 2005 - 3° Accordo Integrativo

1	1	Pedemontana Fabriano-Muccia	Progettazione Preliminare, Definitiva, SIA	4,704	4,704	
2	2	Pedemontana Fabriano-Muccia	Realizzazione I lotto, Fabriano-Matelica	89,005	60,681	
3	3	Pedemontana Fabriano-Muccia	Realizzazione svincolo Cerreto d'Esi-S.michele	0,457		
4	4	Pedemontana Fabriano-Muccia	Mitigazioni e compensazioni ambientali	0,713		
TOTALE				94,879	65,385	

4) APQ del 31 ottobre 2006 - 4° Accordo Integrativo

1	1	SS 16 Adriatica	Var. Ancona, tratto Falconara-Pontelungo, I lotto, I stralcio	5,656	5,656	
TOTALE				5,656	5,656	



PIANO INFRASTRUTTURE, TRASPORTO MERCI E LOGISTICA SCHEDA 5) INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE

2) APQ del 10 marzo 2005 - 2° Accordo Integrativo

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

3) APQ del 21 dicembre 2005 - 3° Accordo Integrativo

1	1	Pedemontana Fabriano-Muccia	Progettazione Preliminare, Definitiva, SIA	4,704	4,704					4,704
2	2	Pedemontana Fabriano-Muccia	Realizzazione I lotto, Fabriano-Matelica	89,005	60,681			28,324		89,005
3	3	Pedemontana Fabriano-Muccia	Realizzazione svincolo Cerreto d'Esti-S.michele	0,457				0,457		0,457
4	4	Pedemontana Fabriano-Muccia	Mitigazioni e compensazioni ambientali	0,713				0,713		0,713
TOTALE				94,879	65,385			29,494		94,879

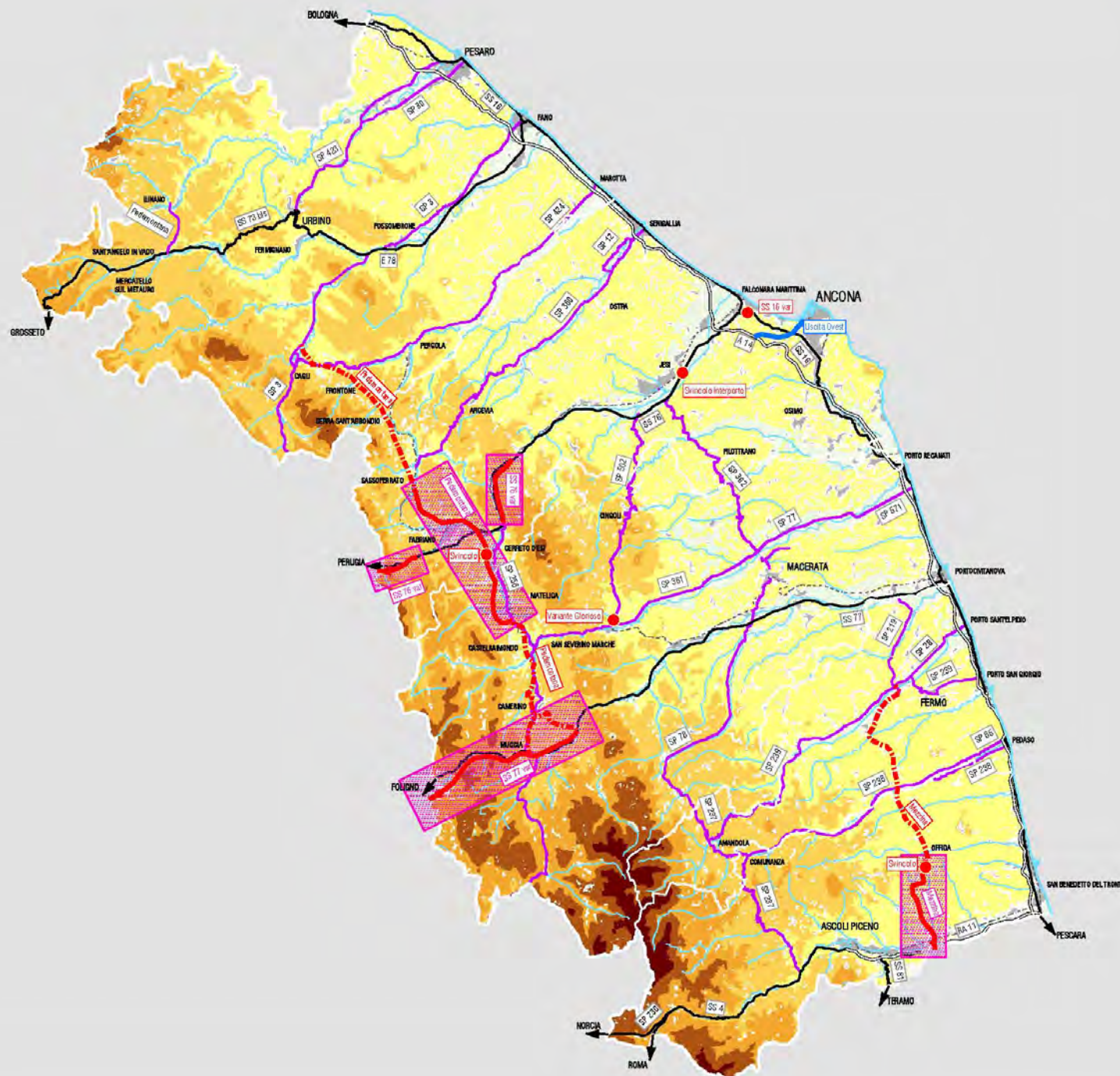
4) APQ del 31 ottobre 2006 - 4° Accordo Integrativo

1	1	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





**PIANO REGIONALE
INFRASTRUTTURE
TRASPORTO MERCI E LOGISTICA**



**Quadro degli Investimenti
con APQ**

INTERVENTI SULLA RETE ESISTENTE

● Opere finanziate

RETE REGIONALE IN PROGETTO

— Opere programmate

— Opere finanziate

— Progetti finanziati

— Opere finanziate

RETE REGIONALE ESISTENTE

STRADE DI INTERESSE NAZIONALE

— Autostrade

— Strade Statali

STRADE DI INTERESSE REGIONALE

— Strade Provinciali

— Linee ferroviarie

L'esperienza porta a riconoscere che, ai fini dell'attuazione della programmazione negoziata in tempi compatibili con le necessità di organici flussi di spesa, è opportuno individuare le opere prioritarie, da finanziare con fondi FAS, tra quelle fornite di progettazione preliminare e di VIA, se non addirittura di progettazione definitiva, magari da attuare per stralci di lotti più ampi da poter adeguare rapidamente alle risorse disponibili.

Sono dunque da evitare le scelte di quelle opere, pur importanti per il decisore politico ed amministrativo, che non sono dotate di progetto avanzato ed addirittura cofinanziabili da Province e Comuni; in breve ci si troverebbe costretti a modificare il programma, rimodulandolo su opere più adeguate e pronte da realizzare.

Sono altresì da evitare sia le opere statali, per le quali devono essere attribuite all'Anas le risorse da parte dello Stato; sia gli interventi comunali, che non possono avere, salvo rare eccezioni, funzione regionale, pur riconoscendo che, in certi rari casi, potrebbe trattarsi di opere strategiche per l'intera regione.

Nei primi mesi del 2009 sono stati compiuti due passi importanti nell'ambito della Programmazione negoziata: sono stati approvati il programma dei fondi FAS 2007-2013 (in realtà già sfalsato di un biennio) e l'aggiornamento dell'Intesa del 2002. Mentre il programma FAS è dotato di un preciso finanziamento statale di 225 Meuro, da distribuire nell'arco di tempo programmato sulla base di Accordi di Programma con i soggetti attuatori, Comuni e Province), per l'Intesa siamo ancora solo al riconoscimento formale che le opere inserite sono di carattere strategico, e il loro inserimento nell'Intesa non vuol dire finanziamento certo o in tempi certi. Resta comunque un passo importante ai fini di un possibile co-finanziamento delle opere che sono state comprese in tale Documento.

Per quanto concerne le opere infrastrutturali inserite nel FAS per circa il 40% del totale, l'impostazione appare coerente con il precedente programma di investimento dei fondi attribuiti dal CIPE, ma, a differenza dei precedenti sono per lo più opere di interesse delle Province e dei Comuni, in quanto per accordi politici una quota delle risorse è stata messa a disposizione delle Autonomie Locali.

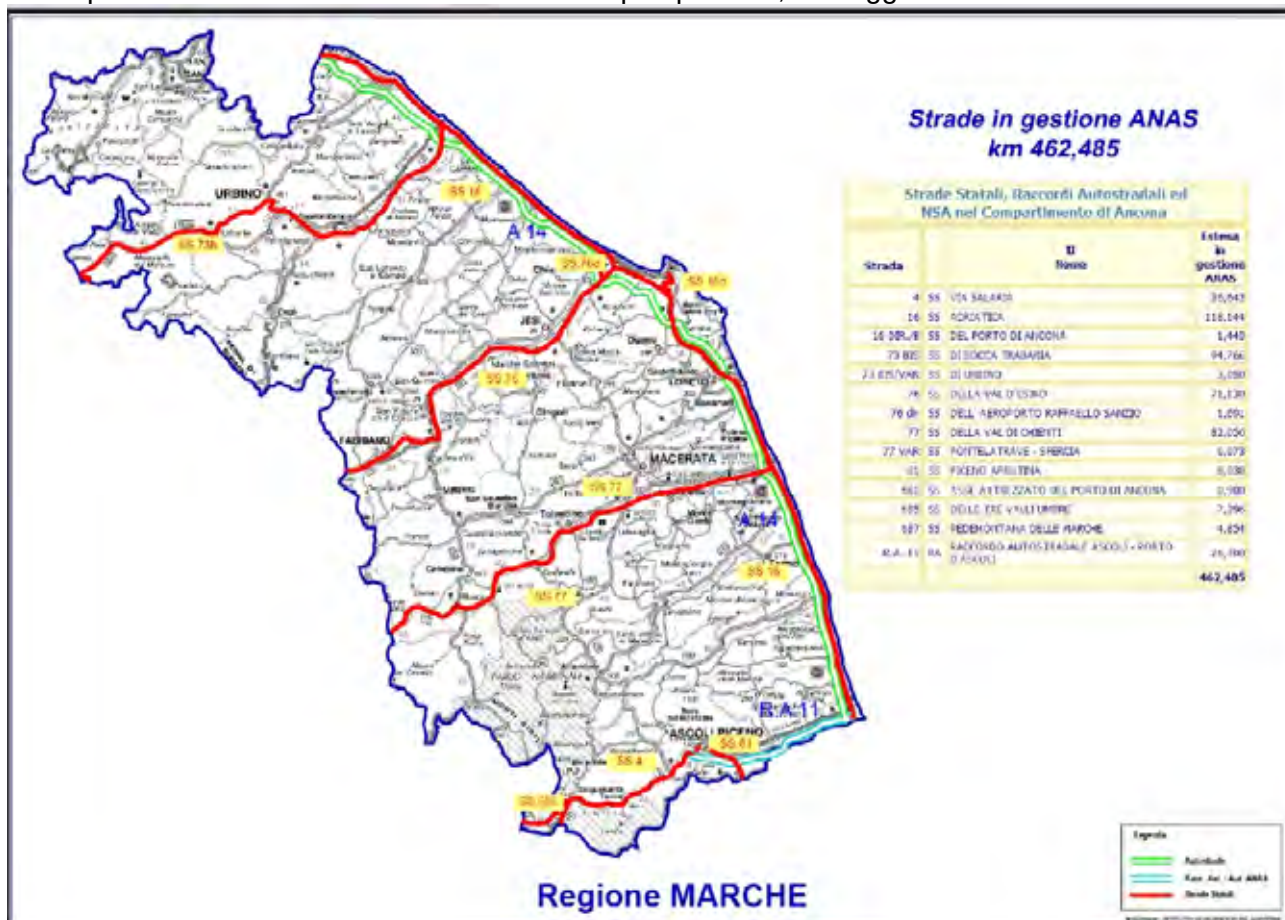
Tra questi si segnalano la strada interquartieri di Pesaro, la strada "delle barche" di Fano, il raccordo stradale di Villa Potenza e il by-pass di Montecosaro(MC), la Campiglione-Girola a Fermo. Inoltre sono previsti un completamento di pista ciclabile a Pesaro, un parcheggio e nodo di scambio a Urbino.

Ciò ha comportato che alcuni interventi siano stati proposti senza che, che la progettazione fosse giunta all'opportuno livello di elaborazione, (preventiva fattibilità o previsione puntuale dei costi); ma, dati i tempi per la spesa che il Ministero ha programmato, forse si riusciranno a progettare e realizzare tutti gli interventi.

Viceversa alcuni progetti hanno carattere più generale come l'elettificazione della ferrovia Ascoli-Porto d'Ascoli o gli interventi per la mobilità sostenibile (a bando) o il miglioramento della dotazione infrastrutturale dell'aeroporto delle Marche e si inquadrano coerentemente nel solco della programmazione, che ha portato all'aggiornamento dell'Intesa.

4.5 Investimenti dell'ANAS spa

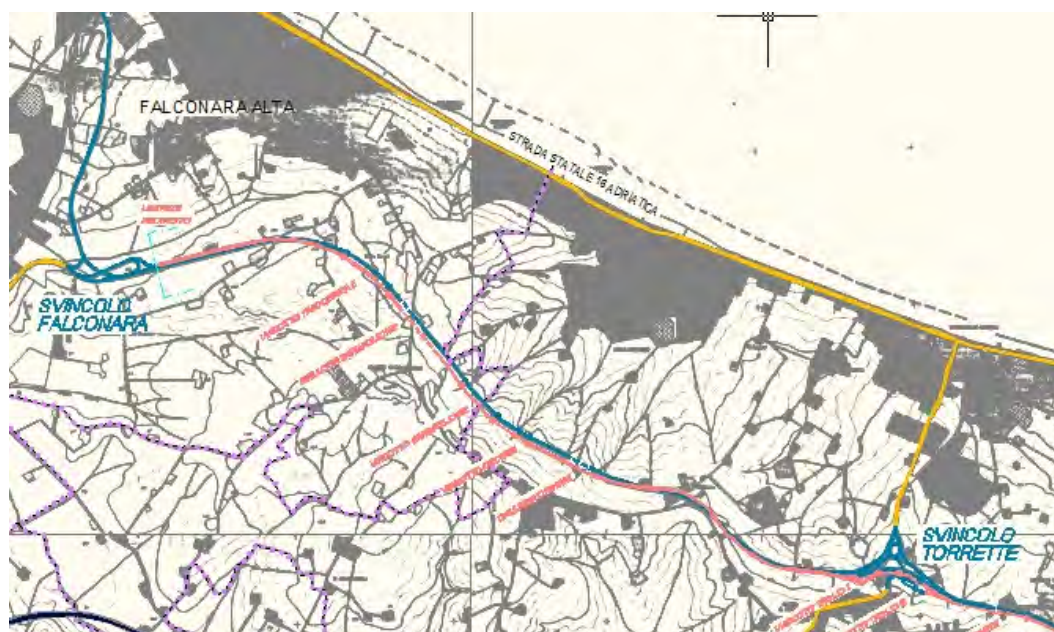
L'ANAS s.p.a. interviene sulla rete di propria competenza attraverso Programmi Triennali che a partire dal 2006 sono stati trasformati in quinquennali, con aggiornamento annuale.



cartografia: materiale reso disponibile da ANAS.

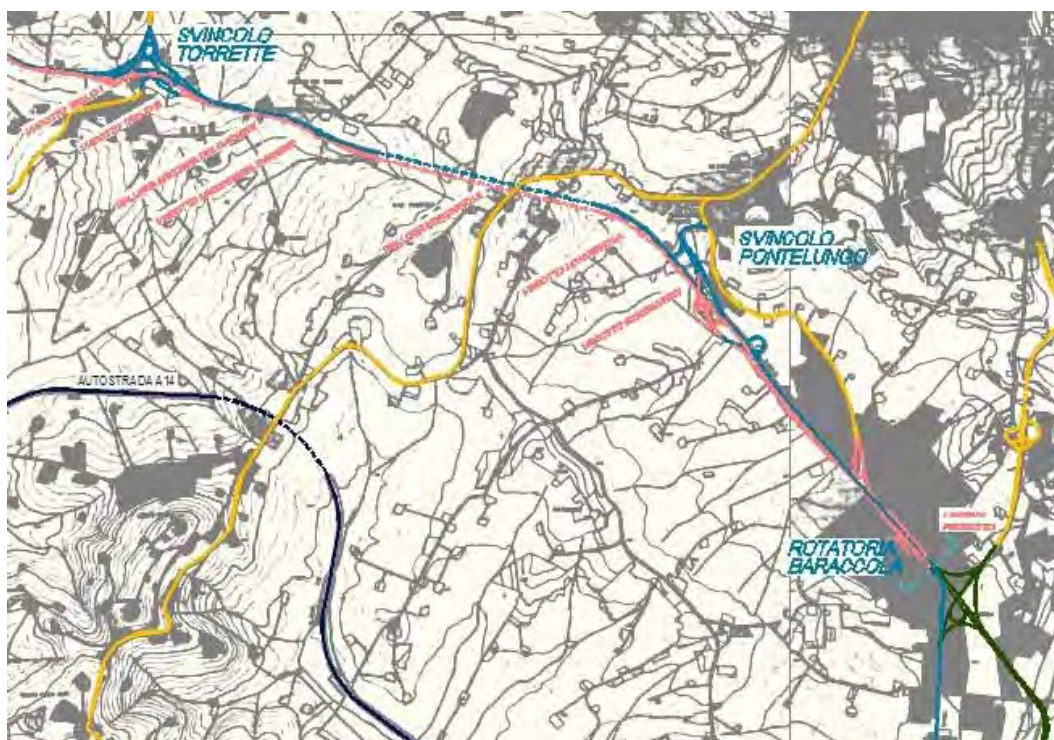
Il programma attualmente in vigore è relativo al quinquennio 2007-2011 e, per la Marche, prevede in investimento di oltre 180 Meuro pari a circa il 4% su base nazionale. L'Allegato A "Elenco opere infrastrutturali di nuova realizzazione per l'anno 2007 con proiezione programmatica fino al 2011" del Piano degli Investimenti di ANAS. Considerato l'ammontare complessivo degli stanziamenti resi disponibili dalle leggi finanziarie dal 2007 al 2011 per ANAS S.p.A. non è stato possibile finanziare i seguenti interventi inseriti nel documento di programmazione:

- SS.N.16 ADRIATICA SS16 - Ampliamento a 4 corsie Falconara-Baraccola - 1° Lotto: tratto Falconara-Torrette (svincoli inclusi). Importo 130 M€.



cartografia: materiale reso disponibile da ANAS.

- SS.N.16 ADRIATICA SS16 - Ampliamento a 4 corsie Falconara - Baraccola - 2° Lotto: tratto Torrette (svincolo escluso) – Baraccola. Importo 160 M €.



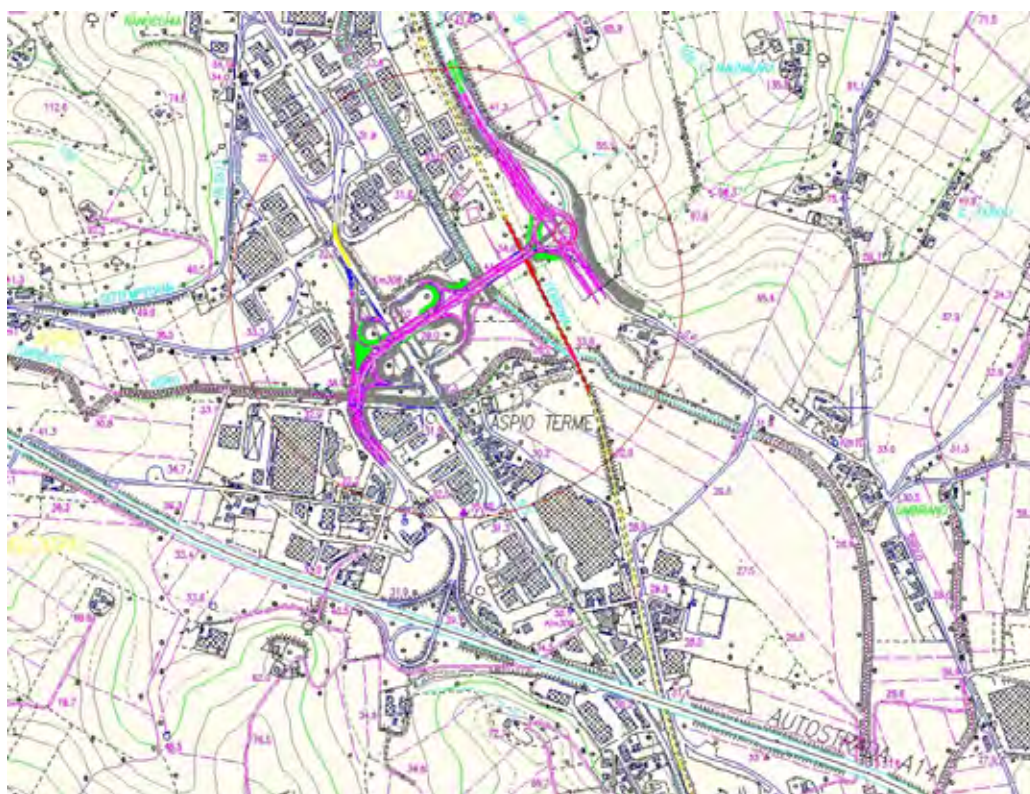
cartografia: materiale reso disponibile da ANAS.

- SS.N.4 VIA SALARIA Tratto Trisungo-Acquasanta: 1° lotto-2° stralcio dal km 151+000 al km 153+780. Importo 110 M€.



cartografia: materiale reso disponibile da ANAS.

- SS.N.16 ADRIATICA Adeguamento dall'innesto con la SP Cameranesa al Casello "Ancona Sud" della A.14. Importo 14 M€



cartografia: materiale reso disponibile da ANAS.

- SS.N.361 SEPTEMPEDANA LAVORI di completamento per la sistemazione ed adeguamento alla sezione V delle norme CNR 1980 del tratto compreso tra i km 60+900 e km 64+040 Importo 0,4 M€

Si sono invece nel frattempo conclusi i due interventi:



- Raddoppio variante alla SS16 di Ancona – 1° lotto 1° stralcio per un costo di 5,7 Meuro (due cavalcavia); appaltato nel 2008 ed aperto al traffico nel 2010;
- Svincolo SS76 Interporto – per un costo di 20,5 Meuro; appaltato nel 2008 ed aperto al traffico nel 2010;

A seguito della rimodulazione finanziaria eseguita dal Governo dopo l'evento sismico del 2009 che ha colpito la Regione Abruzzo alcuni interventi programmati per la Regione Marche sono stati sospesi. E' indispensabile che il Governo centrale provveda, quanto prima, ad assicurare la copertura finanziaria necessaria alla realizzazione di tali opere in quanto fondamentali per lo sviluppo del territorio.

Il programma ANAS prevede interventi su:

- ~~Raddoppio variante alla SS16 di Ancona – 1° lotto 2° stralcio per un costo di 66,16 Meuro (Falconara Torrette); appaltabile nel 2010-2012 a costi maggiorati;~~
- ~~Raddoppio variante alla SS16 di Ancona – 3° lotto (adeguamento della strada esistente) per un costo di 24,96 Meuro; appaltabile nel 2010 a costi maggiorati;~~
- ~~SS 4 Salaria. Tratto Trisungo-Acquasanta, 1° lotto 2° stralcio per un costo di 96,70 Meuro; appaltabile inizio 2009;~~
- ~~SS 361. Lavori di completamento per la sistemazione ed adeguamento alla sezione V della norma CNR. (trattasi del completamento di un'opera già avviata prima del decentramento amministrativo).~~

~~Altri due interventi sono previsti in questo periodo anche se finanziati dalla Regione con fondi FAS, e precisamente:~~

- ~~Raddoppio variante alla SS16 di Ancona – 1° lotto 1° stralcio per un costo di 5,7 Meuro (due cavalcavia); appaltato nel 2008;~~
- ~~Svincolo SS76 Interporto – per un costo di 20,5 Meuro; appaltato nel 2008, ed aperto;~~

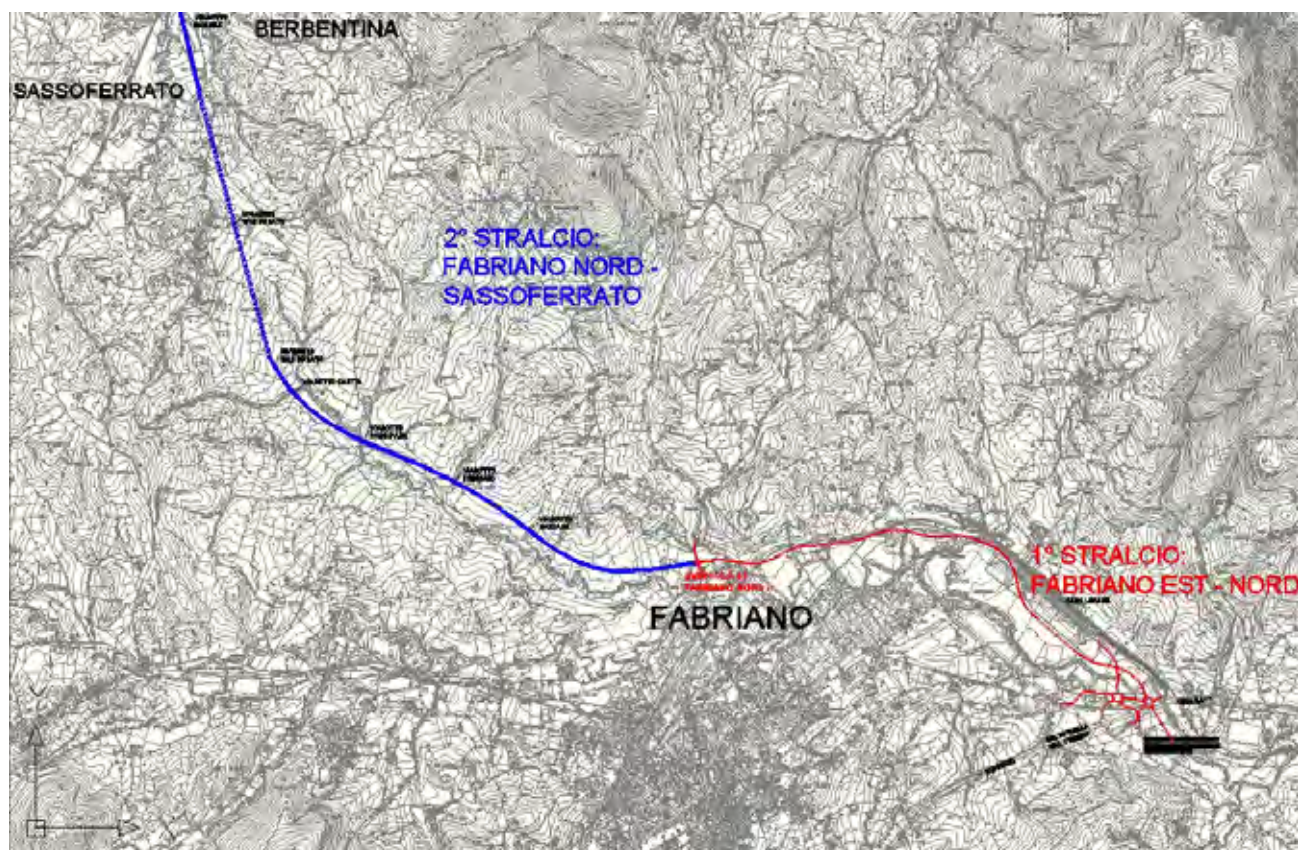
~~Poiché lo stanziamento per il 3° lotto del Raddoppio della variante alla SS16 potrà essere utilizzato solo dopo il completamento delle opere di raddoppio sull'intero tratto, la Regione aveva richiesto di utilizzare i 24,96 Meuro indicati per questa opera per il completamento della strada Pedemontana, tratto Fabriano-Sassoferrato.~~

Infatti, Il completamento di tale del tratto di Pedemontana Fabriano-Sassoferrato è ritenuto prioritario in quanto rappresenta la congiunzione tra il tratto a sud, Fabriano-Muccia attualmente in realizzazione da parte della Quadrilatero Marche-Umbria s.p.a., ed il tratto Sassoferrato-Cagli, il cui progetto preliminare è stato completato da parte della Regione ed è al termine completata anche la procedura di VIA regionale.

Per tale opera è ancora disponibile un residuo finanziamento di circa ~~25~~ 21 Meuro derivante da un precedente appalto Anas che per ragioni varie non è stato portato a termine e potrebbe consentire di realizzare i primi ~~4,5~~ 4,2 km da Fabriano (tratto Fabriano Est Fabriano Nord).

In tal senso sulla base di un protocollo di intesa sottoscritto a luglio 2009 tra ANAS, Regione, RFI e Quadrilatero (la cui Area Leader di Fabriano interferisce parzialmente con il tracciato), il Compartimento di Ancona ha sviluppato il progetto preliminare dello stralcio, sul quale ha attivato a marzo 2011 la procedura di screening ambientale regionale.

L'importo dell'intervento stralcio risulterebbe, a seguito delle riprogettazione effettuata tenendo conto delle richieste degli Enti interferiti, superiore alle disponibilità residue dell'appalto rescisso. Pertanto è necessario verificare la disponibilità di ulteriori finanziamenti pari a 27 Meuro.



cartografia: materiale reso disponibile da ANAS.

~~Tuttavia poiché l'intero tratto di Pedemontana Fabriano Sassoferrato è da completare a cura e spese dell'Anas, in quanto opera finanziata ed in corso di realizzazione al momento del trasferimento di parte della rete stradale alle Regioni, è indispensabile che il Ministero fornisca all'Anas s.p.a. le risorse necessarie al completamento del tracciato, che ammontano a circa 90 Meuro.~~

~~Nell'ambito del programma Anas sono individuati altri progetti non ancora completi ma già avanzati, cui viene riconosciuta l'opportunità dell'"inseribilità", ovvero dell'inserimento nel programma quinquennale in caso di impossibilità di realizzazione dei progetti previsti, e che comunque rappresentano le priorità per un successivo programma (salvo il caso di previsioni regionali in contrasto); in tale casistica ricadono i seguenti progetti:~~

- ~~● Raddoppio variante alla SS16 di Ancona 2° lotto (Torrette Pontelungo) da 145,62 160 Meuro;~~
- ~~● SS 4 Salaria. Tratto Trisungo Acquasanta, 2° lotto da 164,30 Meuro;~~
- ~~● SS16 Ancona sud Camerano raddoppio viadotto.~~

Sono infine previste una serie di opere di miglioramento dei nodi ed il superamento dei cosiddetti "punti neri" della rete, da attuare a breve termine:

- Rotatorie lungo la SS16 a Camerano (ultimata nel 2009), Castelfidardo - (S.Rocchetto) (ultimata nel 2009) e Marina di Montemarciano (attualmente a livello definitivo di progettazione);
- Svincoli sulla SS77 a Corridonia (attualmente in corso di esecuzione) e sulla SS 76 per l'Aeroporto.

Nel 2007 Il Ministero delle Infrastrutture ha finanziato un progetto di fattibilità che occuperà la struttura di progettazione centrale dell'Anas, alcune Università e le Regioni Marche, Abruzzo, Molise e Puglia nel corso del 2008-09, allo scopo d'individuare un nuovo tracciato per la SS16 Adriatica in queste quattro regioni.

Lo Studio di fattibilità, redatto dalla Direzione Centrale Progettazione dell' ANAS, prevede l'adeguamento della S.S. 16 Adriatica in riferimento all'interazione tra le varie modalità di trasporto nonché la verifica della sostenibilità ambientale, territoriale, economica e sociale (Analisi costi benefici).

A seguito di un incontro con il Compartimento per le Marche dell' ANAS è stato concordato di effettuare una illustrazione, avvenuta nel luglio 2011, dello studio relativo al tratto marchigiano con la presenza delle Province, per poi definire le modalità per i necessari approfondimenti con specifici tavoli tecnici.

~~Il progetto sarà l'occasione per la revisione delle previsioni urbanistiche comunali nella fascia litoranea, già parzialmente rivisitate in occasione del progetto della terza corsia autostradale. All'aprile 2009 tuttavia non è ancora stata fornita una prima proposta di tracciato sulla quale aprire un serio confronto con le amministrazioni locali.~~

Questo studio di fattibilità permette di considerare l'ammodernamento della SS 16 non come semplice somma di varianti ai centri abitati ma con una visione organica e funzionale di lunga percorrenza interregionale. Per fare ciò occorre comunque salvaguardare il corridoio individuato per difendere il tracciato urbanisticamente, territorialmente e funzionalmente.



cartografia: materiale reso disponibile da ANAS.

Di seguito la tabella con indicati i lotti nel tratto marchigiano:

Codice LOTTO	Identificazione LOTTO FUNZIONALE	IMPORTO LAVORI INCLUSA SICUREZZA (€)
1.1	CATTOLICA - COLOMBARONE	47.357.228
1.2	COLOMBARONE - PESARO NORD	71.201.586
2.1	PESARO NORD - VILLA ANTONIOLI	50.702.040
2.2	VILLA ANTONIOLI - FENILE / CENTINAROLA	87.880.740
2.3	FENILE / CENTINAROLA - FANO E 78	21.233.562
3	FANO E 78- MAROTTA	76.479.858
4	MAROTTA - SENIGALLIA	52.397.531
5.1	SENIGALLIA - SENIGALLIA SUD	68.948.244
5.2	SENIGALLIA SUD - MARCIANELLA	40.879.518
5.3	MARCIANELLA - FALCONARA S.S. 76	62.287.395
6	FALCONARA S.S. 76 - ANCONA (PINOCCHIO)	-
7	ANCONA (PINOCCHIO) - CAMERANO (ASPIO TERME)	11.342.678
8.1	CAMERANO (ASPIO TERME) - S. ROCCHETTO	37.962.430
8.2	S. ROCCHETTO - PORTO RECANATI	83.401.800
9.1	PORTO RECANATI - km 334 S.S. 16	80.553.039
9.2	km 334 S.S. 16 - CIVITANOVA S.S. 77	66.292.941
10	CIVITANOVA S.S. 77 - PORTO SANT'ELPIDIO	110.824.850
11	PORTO SANT'ELPIDIO - PORTO SAN GIORGIO	136.327.739
12	PORTO SAN GIORGIO - PEDASO	95.084.539
13	PEDASO - CUPRA MARITTIMA	104.330.571
14.1	CUPRA MARITTIMA - GROTAMMARE	139.488.454
14.2	GROTAMMARE - S. BENEDETTO DEL TRONTO	115.544.427
15	SAN BENEDETTO DEL TRONTO - MARTINSICURO	22.490.360

tabella: materiale reso disponibile da ANAS.



cartografia: materiale reso disponibile da ANAS.

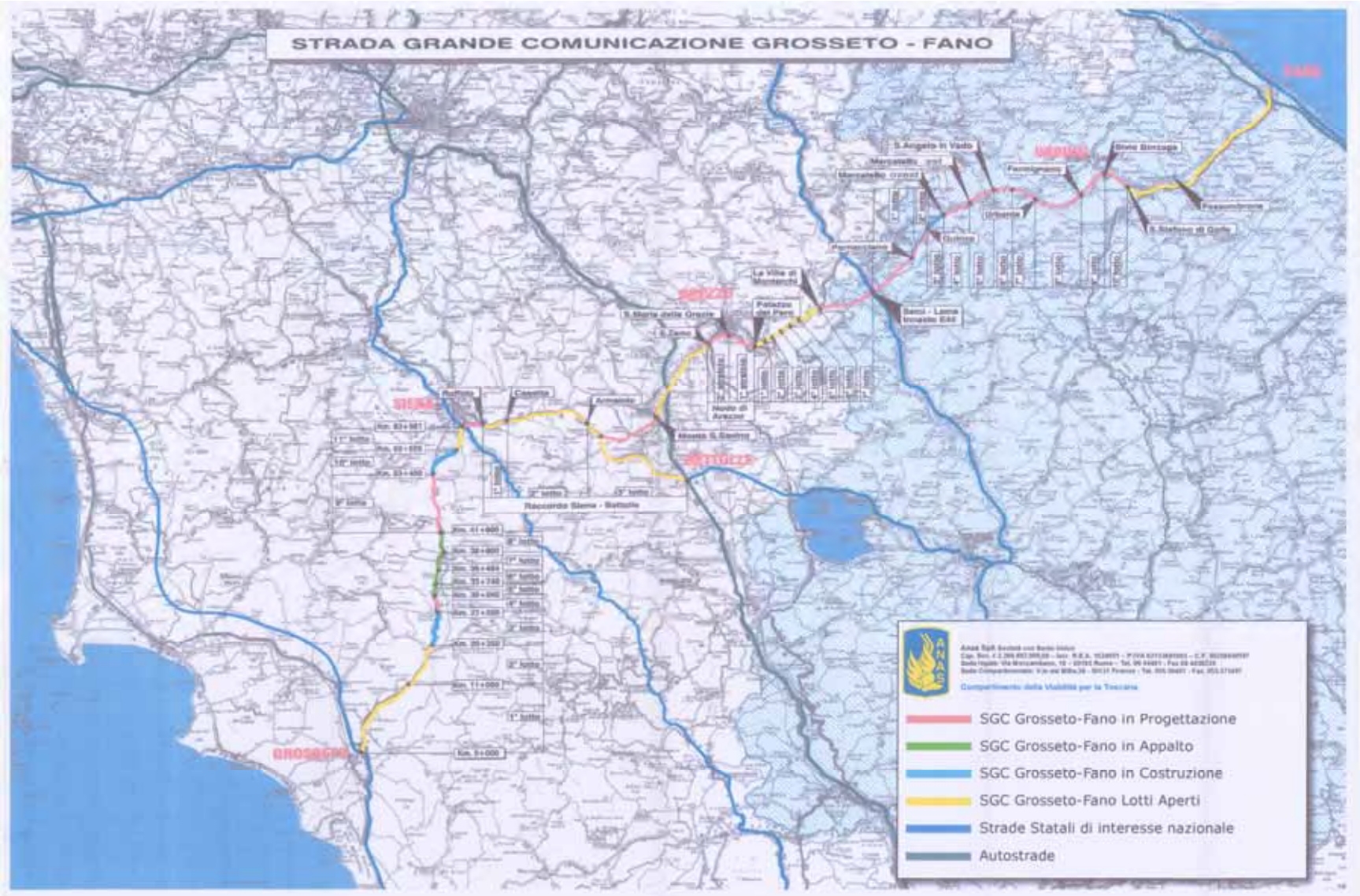


I programmi di Project Financing che l'Anas ha in corso nelle Marche, oltre a quelli della Quadrilatero, riguardano l'itinerario E45-E55, la E-78 Fano-Grosseto e l'uscita ad ovest dal Porto di Ancona; ma di tali programmi si da conto nei capitoli finali della scheda.

L'intero itinerario dell'E78 è ricompreso nella sezione LEGGE OBIETTIVO della pianificazione. In particolare il tratto S.G.C. GROSSETO - FANO (E78). TRATTO 5° SELCI - LAMA (E45) - S. STEFANO DI GAIFA (Lotti 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 Mercatello sul Metauro Est - S. Stefano di Gaifa) riguarda la realizzazione di 33 km dell'itinerario a 4 corsie E78 - itinerario di Legge Obiettivo - nel tratto da Mercatello sul Metauro (a proseguimento del precedente 4°lotto) a S.Stefano di Gaifa, ove termina sulla 4 corsie già realizzata ed in esercizio fino a Fano. Il tratto comprende circa 5,3 km in viadotto e 12,7 km in galleria, ed è suddiviso in 6 lotti, appaltabili anche per stralci funzionali. Sul progetto definitivo, redatto dalla Provincia di Pesaro-Urbino sulla base di una convenzione con ANAS, è stata acquisita la compatibilità ambientale, attraverso procedura ordinaria, a giugno 2003. Il progetto definitivo è stato quindi adeguato alle prescrizioni del DEC/VIA ed approvato dal CdA di ANAS ad aprile 2008, ai fini dell'apertura delle procedure approvative CIPE, attivate presso il Ministero delle Infrastrutture a novembre 2009, e finalizzate alla richiesta di localizzazione, pubblica utilità ed ottemperanza alle prescrizioni del DEC/VIA, nonché al finanziamento dell'opera. Il progetto è attualmente presso il Ministero, dove a giugno 2011 si è aperta la della Conferenza dei Servizi.

Analogamente anche il lotto S.G.C. GROSSETO - FANO (E78) - TRATTO 5° SELCI - LAMA (E45) - S. STEFANO DI GAIFA (Lotto 4° - Mercatello sul Metauro Ovest – Mercatello sul Metauro è attualmente presso il Ministero, ed è stata data conclusione alla Conferenza dei Servizi.

Mentre, a seguito della decisione definitiva relativamente al tracciato in territorio umbro maturata negli scorsi mesi al Ministero delle Infrastrutture si è riattivata la progettazione del tratto Le ville Parnacciano e di conseguenza si sta procedendo alla riattivazione della progettazione preliminare dell'intervento S.G.C. GROSSETO - FANO (E78) Tratto Selci - Lama (E45) - S.Stefano di Gaifa Lotto 2 raddoppio della galleria della GUINZA, e completamento lotto 3.



cartografia: materiale reso disponibile da ANAS.



REGIONE MARCHE
Governio del Territorio
Mobilità e Infrastrutture

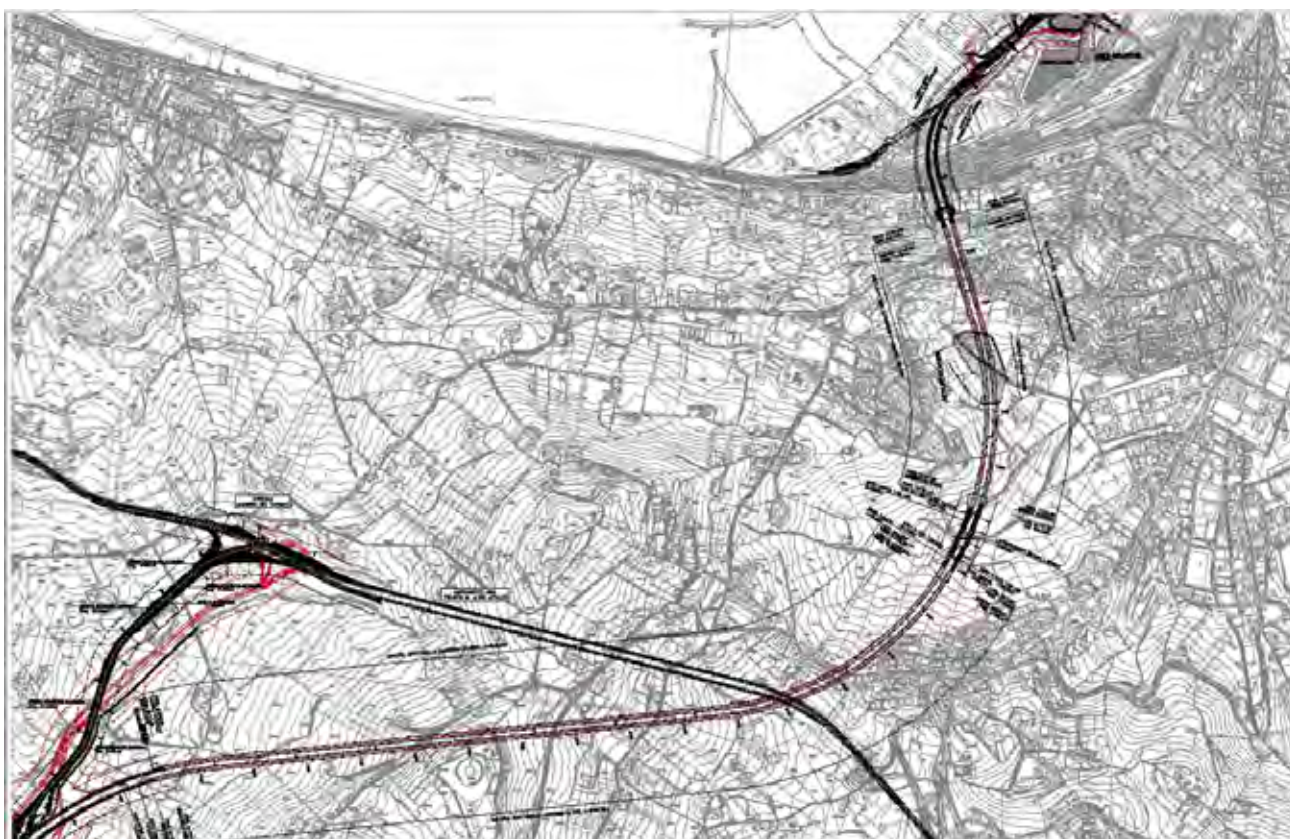
Il progetto preliminare “Collegamento stradale tra il Porto e la grande viabilità” (c.d. Uscita Ovest) e la proposta del promotore – fatta eccezione per lo Schema di convenzione - sono stati approvati dal CIPE con Delibera del 13 maggio 2010.

In data 11 agosto 2010 – nelle more della pubblicazione della Delibera CIPE - è stato pubblicato il bando di gara ai sensi dell'art. 155, comma 1 del D.Lgs. 163/2006 per l'individuazione del concessionario ponendo a base di gara il progetto preliminare presentato dal Promotore. Alla scadenza del 30 settembre 2010 sono state presentate sei domande di prequalifica, tutte ammesse alla fase successiva della procedura.

In data 26 novembre 2010 è stata pubblicata la Delibera CIPE n. 34 del 13 maggio 2010.

In data 5 maggio 2011 il CIPE ha approvato lo Schema di convenzione, pubblicato nella GURI del 26.11.2011. ~~Sarà possibile procedere alla trasmissione della lettera di invito ai soggetti prequalificati solo dopo la pubblicazione della Delibera CIPE del 5 maggio 2011.~~

L'esito della gara per l'aggiudicazione definitiva dei lavori per l'uscita Ovest pone le condizioni per abbreviare i tempi di realizzazione del collegamento porto-autostrada dato che, allo scadere dei termini previsti, non sono pervenute ulteriori offerte. Questo significa che l'Anas non dovrà costituire la commissione per l'assegnazione della concessione e quindi sarà avviata direttamente la procedura negoziata fra il promotore, Impregilo Spa, e la stazione appaltante per l'aggiudicazione definitiva.



Cartografia “Uscita Ovest Porto di Ancona” materiale reso disponibile da ANAS.

5 LA SICUREZZA STRADALE NELLA REGIONE MARCHE

5.1 Aspetti generali

La particolare morfologia delle Marche ha da un lato favorito principalmente uno sviluppo di carattere insediativo diffuso su tutto il territorio e, dall'altro, ha rallentato la realizzazione di una idonea rete infrastrutturale di trasporto.

La regione risulta dotata, per il collegamento nord-sud, di una sola arteria viaria di tipo autostradale (Autostrada A14) e di una linea ferroviaria, entrambe ai limiti della saturazione. Anche i collegamenti trasversali con l'area centrale dell'Italia e con Roma risultano estremamente carenti in quanto gli adeguamenti viari non sono ancora completati e la linea ferroviaria Ancona – Roma è in gran parte a binario unico.

In questo contesto si inserisce una domanda di trasporto in continua espansione, sia per motivi commerciali, derivanti dal notevole sviluppo economico della regione negli ultimi anni, sia per motivi turistici, legati ad un miglioramento dell'offerta nella fascia montana e lungo il litorale.

Le Marche rivestono altresì un ruolo di rilievo nell'economia del Paese in virtù del notevole livello di qualificazione raggiunto dai vari distretti industriali e dell'importanza acquisita dal porto di Ancona nel sistema portuale nazionale.

Dopo la crisi legata al sisma che ha colpito le aree interne della regione nel 1997, per superare il rischio di emarginazione delle popolazioni maggiormente colpite ed il freno allo sviluppo economico di importanti distretti industriali - come la meccanica ed il calzaturiero - è stata sottoscritta l'Intesa Istituzionale di Programma tra Governo e Regione del maggio 1999, che si attua con vari Accordi di Programma Quadro dei quali, ai fini della mobilità, uno per la "Viabilità" ed uno per il "Servizio ferroviario".

La Regione Marche, insieme alle regioni italiane adriatiche (Friuli – Veneto – Emilia Romagna – Abruzzo – Molise - Puglia) e con l'accordo delle regioni Umbria e Basilicata, ha collaborato con lo Stato ai fini della realizzazione del Corridoio plurimodale adriatico, parte integrante delle reti di interesse europeo e contributo indispensabile per la realizzazione del progetto "Autostrade del Mare" che ha individuato nel porto internazionale di Ancona uno dei "caselli marittimi" del predetto sistema di trasporto marittimo.

Il Corridoio Adriatico si sviluppa geograficamente lungo il versante orientale della penisola Italiana e rappresenta un importante asse di riferimento, con relativi nodi di interconnessione e di interscambio, per la domanda di trasporto di merci e/o passeggeri di livello nazionale ed internazionale.

Nel sistema di trasporti italiano il Corridoio Adriatico sviluppa una direttrice Nord-Sud della penisola italiana che, sia per evidenti ragioni geografiche che per note ragioni storiche e socio-economiche, costituisce una delle direttrici più significative del paese, collegando le regioni meridionali, quelle settentrionali ed il resto dell'Europa.

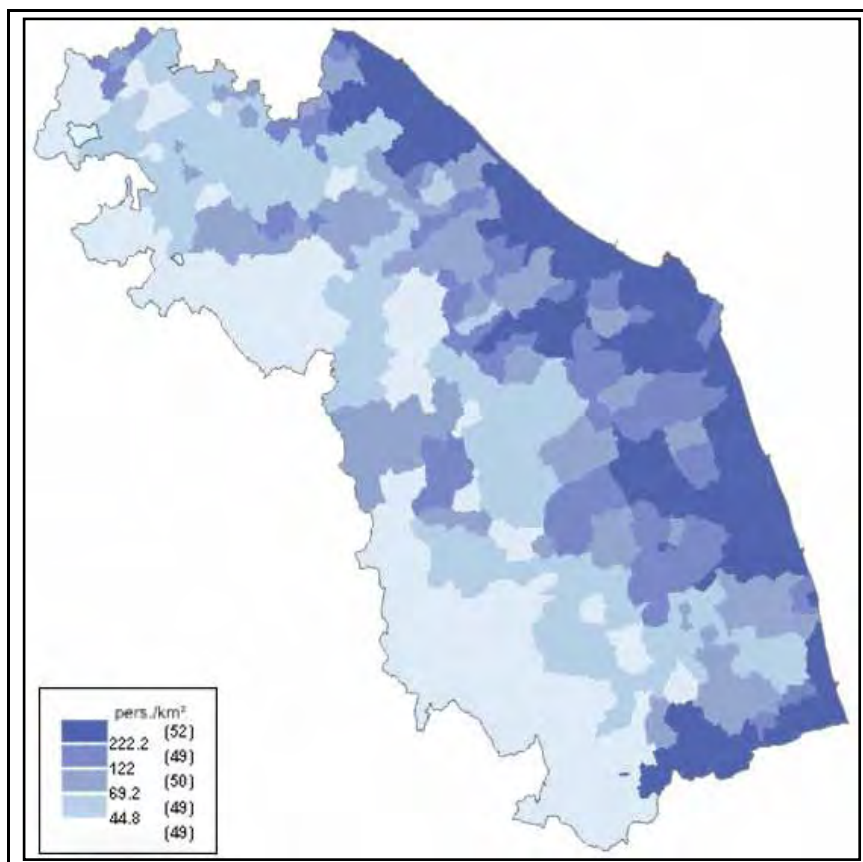
E' comunque opportuno sottolineare come, in linea generale, nei documenti regionali di pianificazione/programmazione dei trasporti, il Corridoio Adriatico non è stato finora sufficientemente valorizzato come asse principale di riferimento, e infatti, gli interventi su infrastrutture e servizi che appartengono alle trasversali sono spesso stati considerati prioritari.

Soltanto di recente, con la definizione delle intese Stato/Regione è stata definita una griglia di interventi strategici che seleziona le trasversali principali e le ricolloca in una logica generale di coerenza con il "Sistema Corridoio".



La tipica morfologia del territorio marchigiano conferisce alla rete infrastrutturale la caratteristica disposizione a pettine. Tale conformazione rispecchia, altresì, la distribuzione della popolazione e, di conseguenza, dei flussi veicolari e degli incidenti stradali ad essi collegati.

Caratteristiche demografiche



Densità di popolazione e confini comunali.

Rispetto alla densità abitativa, il territorio regionale può essere, approssimativamente, suddiviso in tre fasce: una costiera, una mediana ed una montana. Queste tre zone longitudinali sono disposte, partendo dal mare, nel senso decrescente della densità abitativa. Se, invece, si analizza lo stato del numero di addetti allora emerge una suddivisione del territorio trasversale, ed orientata secondo le direttrici di collegamento con il resto del territorio nazionale: la ex S.S.423, la E78, la S.S.3, la S.S.76, la S.S.77 e la S.S.4.

Risulta, quindi, evidente la necessità da parte delle “attività produttive” di disporre di vie di comunicazione adeguate, vista la carenza di una rete ferroviaria strutturata in ambito regionale. Al contempo, la diversità di distribuzione sul territorio delle unità locali rispetto alla popolazione genera essa stessa flussi legati agli addetti che devono spostarsi, con un elevato numero di spostamenti pendolari casa-lavoro.

⋮

5.2 La mobilità

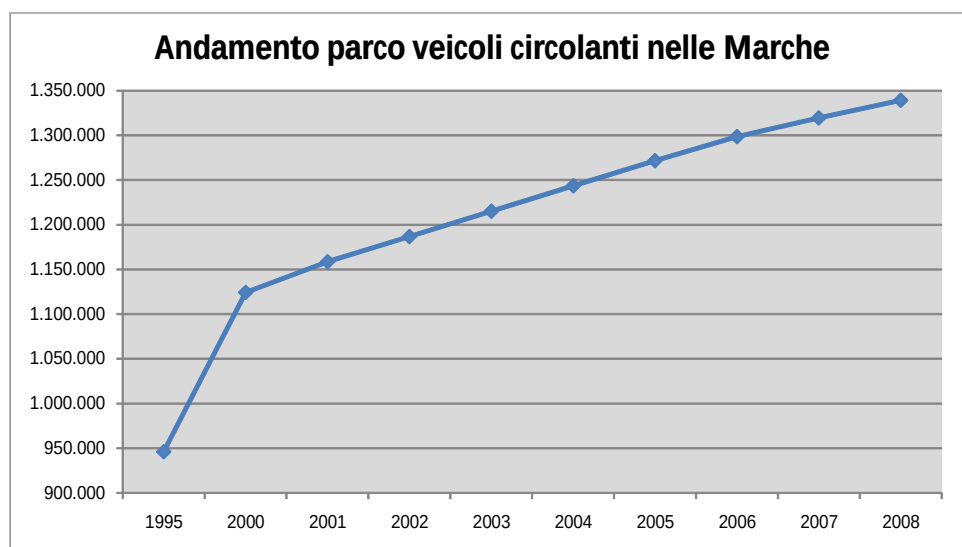
Il parco veicolare circolante nella regione Marche, relativamente al 2008, è di oltre 1.330.000 veicoli, dei quali circa 980.000 autovetture.

Parco veicolare della Regione Marche e in Italia anno 2008

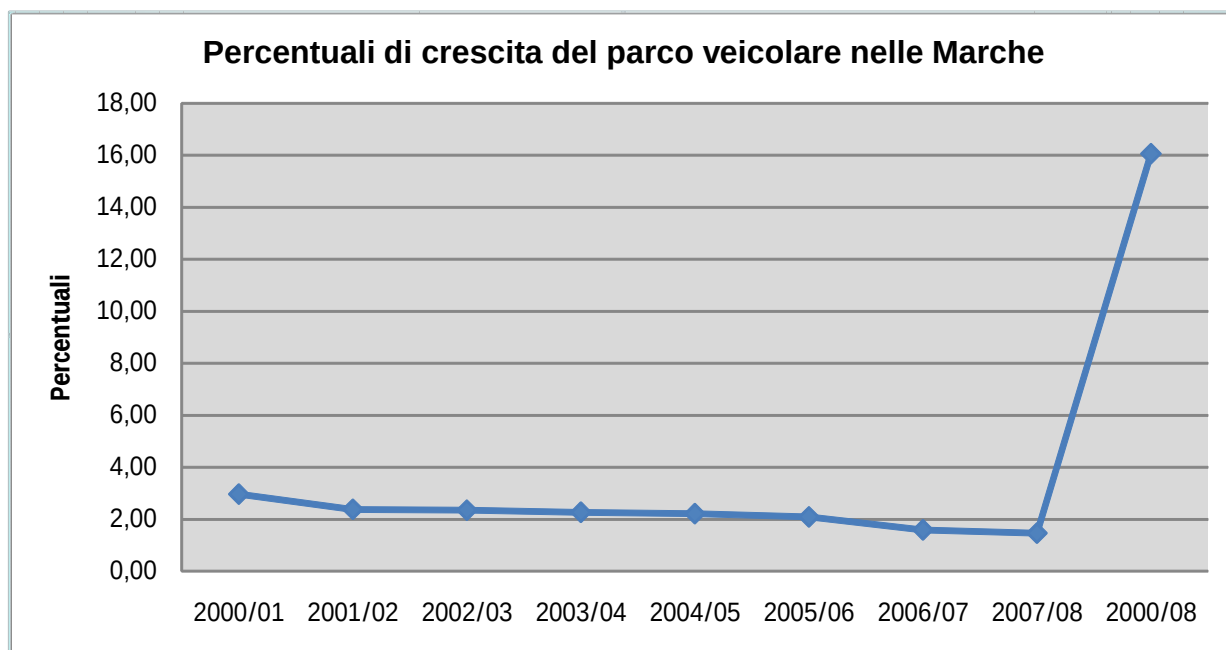
	Popolazione	Autovetture	Veicoli	Veicoli/ Popolazione (x1000)	Autovetture/ Popolazione
Marche	1.561.551	979.722	1.339.217	857,62	0,63
ITALIA	60.263.636	36.371.790	47.936.938	795,45	0,60

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.

Di seguito è rappresentato l'andamento della dimensione del parco veicolare regionale in valore assoluto. La tendenza di crescita su scala nazionale è confermata anche nella regione Marche, ed il trend in atto da alcuni anni nella regione prefigura ulteriori incrementi nella composizione del parco veicolare stesso.



In termini percentuali la dimensione della crescita risulta più chiara e si evidenzia come il tasso annuale di crescita mantenuto dal 1995 al 2000 si sia ora ridotto. La crescita è ancora in atto ma con intensità più contenuta, intorno al 1,46 % rispetto al 3,6% del 2000.



5.3 Incidentalità: dati quantitativi

Stato dell'incidentalità al 2009

Durante il 2009, nella Regione Marche, si sono verificati circa 6.900 incidenti con conseguenze per le persone coinvolte (fonte ISTAT). In particolare, questi hanno provocato circa 9.600 feriti e 117 morti.

Anno 2009

Provincia	Numero di incidenti	Totale Morti	Feriti
Ancona	2.183	35	2.974
Ascoli Piceno	978	17	1.511
Macerata	1.371	25	1.948
Fermo	748	11	1.076
Pesaro Urbino	1.589	29	2.115
Tot. Marche	6.869	117	9.624

Nostre elaborazioni su dati ISTAT

Per individuare lo stato dell'incidentalità nella regione Marche sono stati utilizzati il tasso di mortalità ed il tasso di ferimento, entrambi calcolati sul numero della popolazione residente.

In particolare, i tassi utilizzati sono:

- tasso di mortalità, $(n^{\circ} \text{ di morti} / \text{popolazione}) \times 100.000$
- tasso di ferimento, $(n^{\circ} \text{ di feriti} / \text{popolazione}) \times 100.000$



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Per l'anno 2006, la popolazione residente risulta essere 1.561.551 a cui segue, quindi, un tasso di mortalità pari a circa 7 ed un tasso di ferimento pari a circa 616.

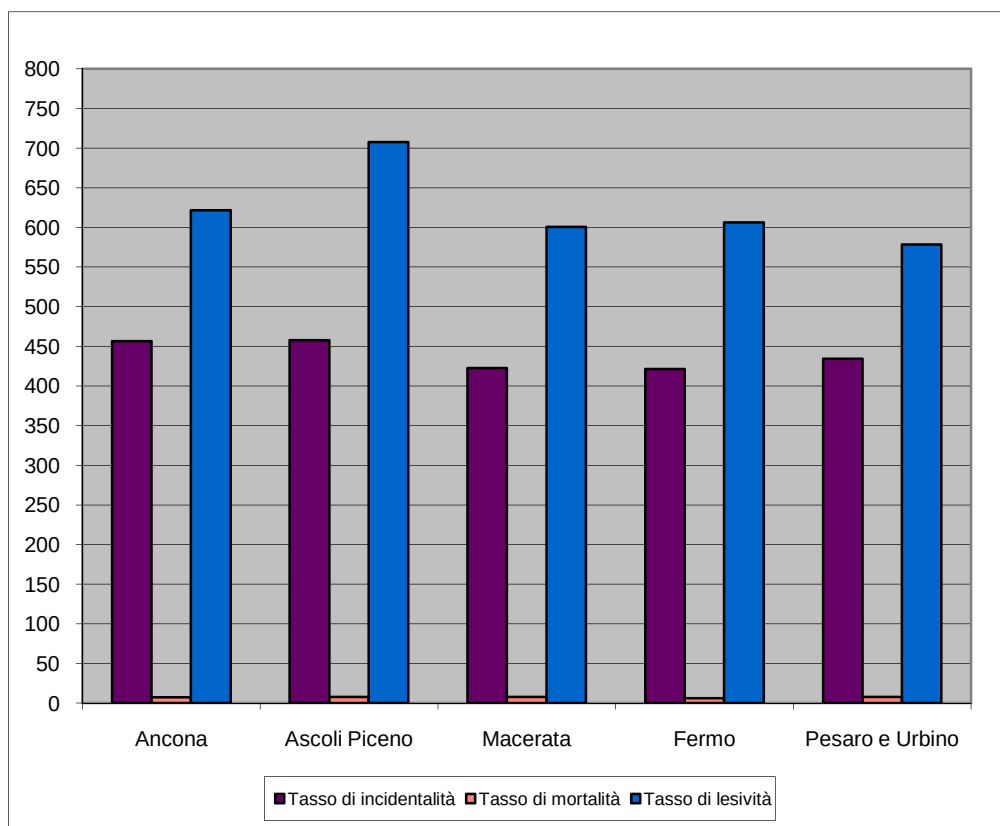
I valori a livello provinciale sono raccolti nella tabella successiva dove sono confrontati i tassi di incidentalità, mortalità e lesività rapportati alla popolazione residente nelle diverse province.

Numero di incidenti, morti e feriti, anno 2009

Provincia	Incidenti	Morti	Feriti	Tasso di incidentalità	Tasso di mortalità	Tasso di lesività
Ancona	2.183	35	2.974	456,39	7,32	621,76
Ascoli Piceno	978	17	1.511	457,90	7,96	707,44
Macerata	1.371	25	1.948	422,67	7,71	600,55
Fermo	748	11	1.076	421,46	6,20	606,27
Pesaro Urbino	1.589	29	2.115	434,40	7,93	578,20
Tot. Marche	6.869	117	9.624	440,45	7,50	617,10

Nostre elaborazioni su dati ISTA T

Dal confronto tra gli indicatori generali, su scala provinciale, emerge che la Provincia di Ascoli Piceno detiene i livelli di sicurezza più bassi, in quanto tutti i relativi indicatori (tasso di incidentalità, di mortalità e di lesività) sono tra i più elevati della regione.



Evoluzione nel periodo 2000-2008

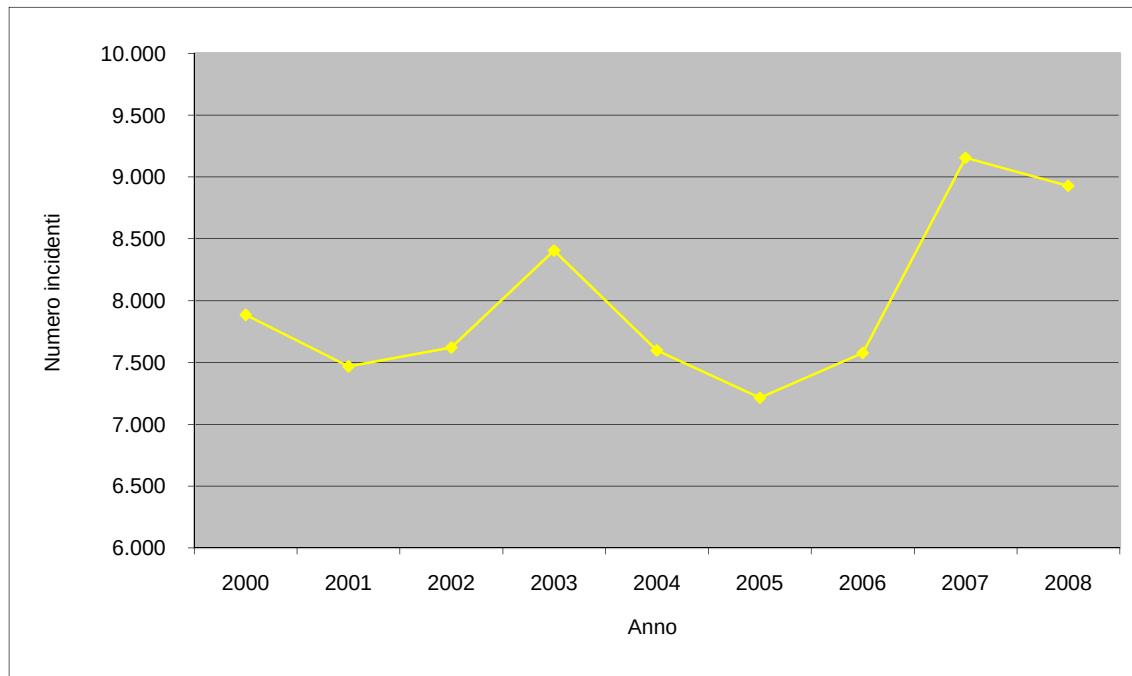
Nella tabella che segue è riportato il numero degli incidenti per provincia nel periodo 2000-2008. Sebbene l'andamento regionale risulti variabile nel corso degli anni con un deciso massimo nel 2003, complessivamente si osserva in decrescita del 12,23%, confermata disaggregando i dati a livello provinciale.

In tutte le province il numero di incidenti diminuisce. In particolare la provincia di Pesaro e Urbino registra un sostanziale decremento (-24,75%)¹.

Numero di incidenti per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2008.

Province	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ancona	2.409	2.313	2.497	2.708	2.513	2.257	2.367	2.180	2.183
Ascoli Piceno	1.846	1.639	1.498	2.034	1.920	1.768	1.835	1.877	1.726
Macerata	1.450	1.593	1.558	1.574	1.399	1.377	1.492	1.483	1.371
Pesaro Urbino	2.178	1.921	2.066	2.089	1.765	1.811	1.883	1.609	1.639
Marche	7.883	7.466	7.619	8.405	7.597	7.213	7.577	7.149	6.919

Fonte: ISTAT

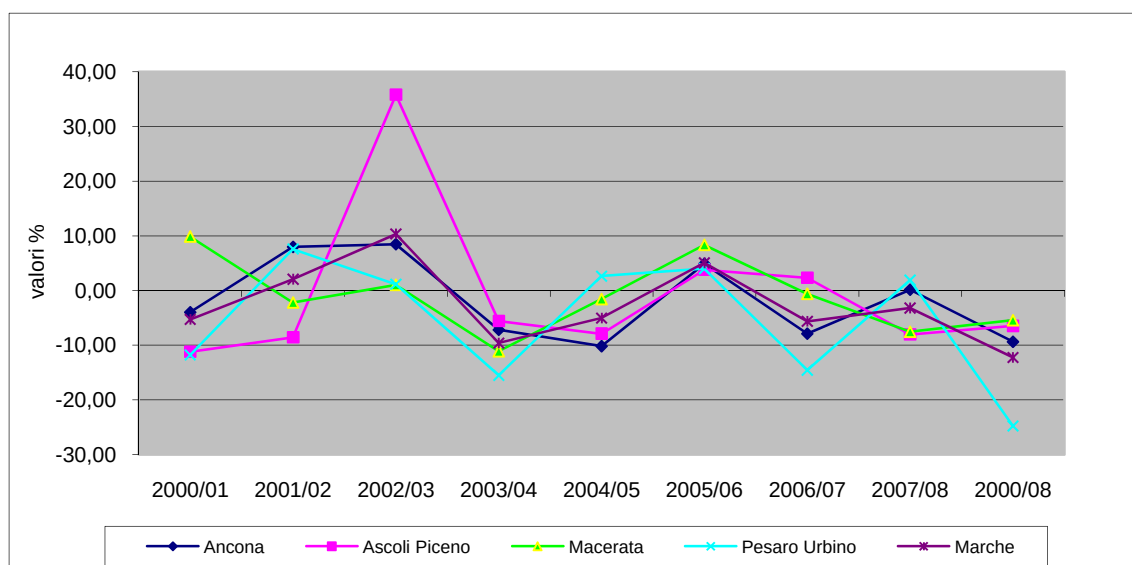
Andamento del numero di incidenti nelle Marche tra il 2000 e il 2008

¹ La variazione registrata in provincia di Pesaro e Urbino nel periodo 2000-2008, è dovuta soprattutto alla variazione registrata nel periodo 2000-01 e 2003-04 e potrebbe appartenere a cause esterne come, ad esempio, un cambiamento nelle modalità di raccolta e trasmissione dei dati.

Variazione percentuale del numero degli incidenti per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2008.

Province	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2000/08
Ancona	-3,99	7,96	8,45	-7,20	-10,19	4,87	-7,90	0,14	-9,38
Ascoli Piceno	-11,21	-8,60	35,78	-5,60	-7,92	3,79	2,29	-8,04	-6,50
Macerata	9,86	-2,20	1,03	-11,12	-1,57	8,35	-0,60	-7,55	-5,45
Pesaro Urbino	-11,80	7,55	1,11	-15,51	2,61	3,98	-14,55	1,86	-24,75
Marche	-5,29	2,05	10,32	-9,61	-5,05	5,05	-5,65	-3,22	-12,23

Nostre elaborazioni su dati ISTAT

Variazione percentuale del numero degli incidenti per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2008.

Le conseguenze mortali degli incidenti, le cui quantità e variazioni percentuali nel periodo in esame sono riportate nelle tabelle che seguono.

Dall'analisi dei dati emerge che le province di Ascoli Piceno, Pesaro Urbino e Ancona evidenziano una diminuzione del numero di morti, mentre per contro la provincia di Macerata incrementa dell'8,33% il tasso di mortalità negli incidenti stradali. Invece la provincia di Ascoli Piceno, a fronte del lieve decremento del numero di incidenti (-0,60%), evidenzia nell'intero periodo buoni livelli di decremento della mortalità (-26,53%), segnale che è diminuita sostanzialmente la gravità degli incidenti.

Numero di morti per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2008.

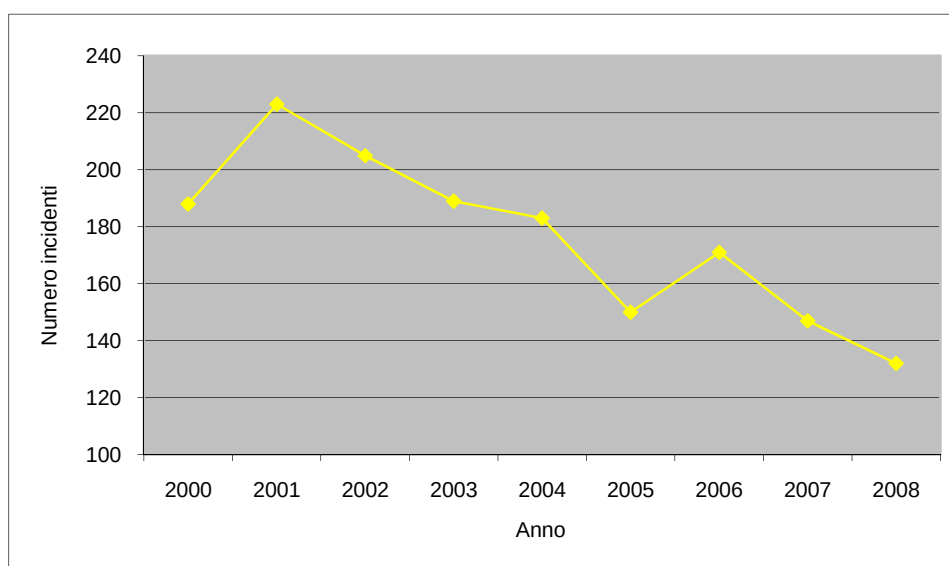
Province	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ancona	62	68	66	66	67	51	58	41	42
Ascoli Piceno	49	44	45	41	36	31	36	27	27
Macerata	35	53	50	44	43	35	39	48	31
Pesaro Urbino	49	58	44	38	37	33	38	31	32

**REGIONE MARCHE**

Governio del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Marche	188	223	205	189	183	150	171	147	132



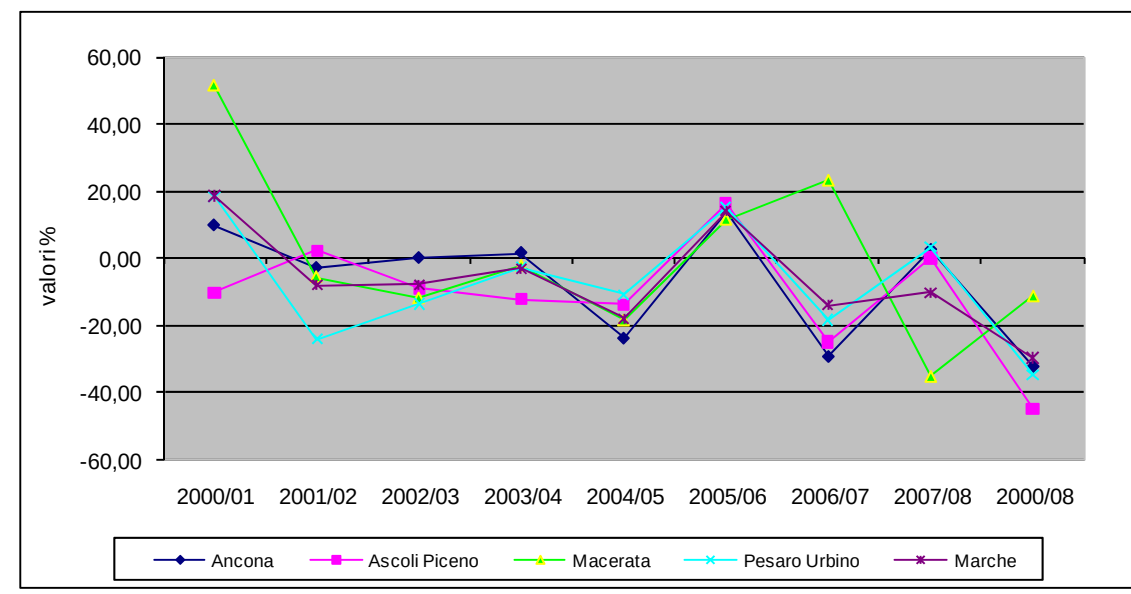
Variazione percentuale della mortalità a seguito di incidente stradale per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2008.

Province	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2000/08
Ancona	9,68	-2,94	0,00	1,52	-23,88	13,73	-29,31	2,44	-32,26
Ascoli Piceno	-10,20	2,27	-8,89	-12,20	-13,89	16,13	-25,00	0,00	-44,90
Macerata	51,43	-5,66	-12,00	-2,27	-18,60	11,43	23,08	-35,42	-11,43
Pesaro Urbino	18,37	-24,14	-13,64	-2,63	-10,81	15,15	-18,42	3,23	-34,69
Marche	18,62	-8,07	-7,80	-3,17	-18,03	14,00	-14,04	-10,20	-29,79

Complessivamente, si può affermare che nelle Marche si segnala la tendenza ad un calo del numero dei morti negli incidenti verificatisi nel territorio regionale nell'intero periodo considerato.



Variazione percentuale della mortalità a seguito di incidente stradale per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2008.

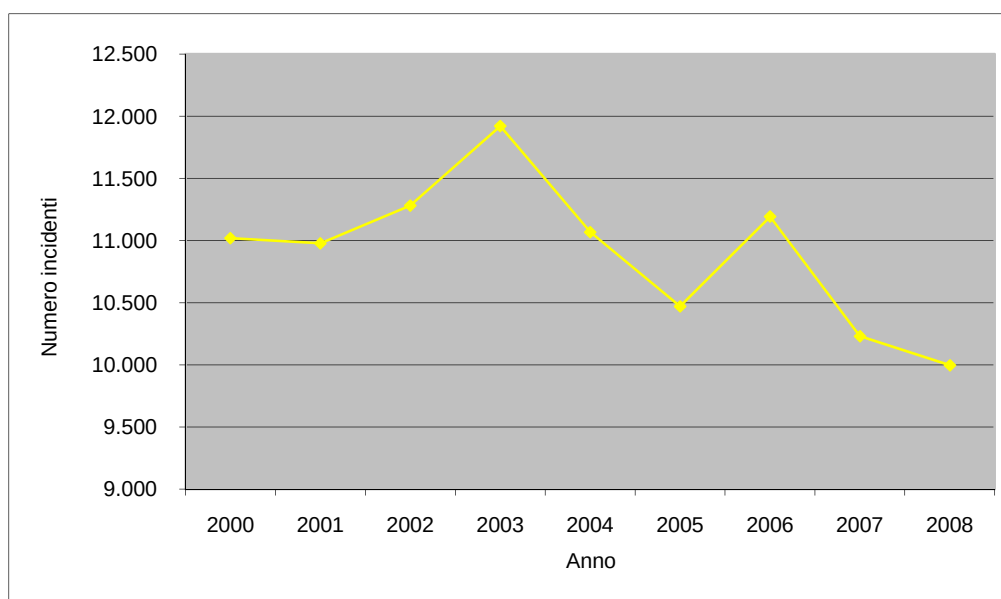


Relativamente ai feriti va evidenziato che nella Regione Marche oltre la diminuzione degli incidenti si registra anche un riduzione del numero dei feriti dell' 9,28%.

Tutte le altre province marchigiane registrano diminuzione del numero dei feriti, in particolare la provincia di Pesaro e Urbino fa registrare un decremento del 20,42%, mentre le altre province registrano un decremento più contenuto intorno al 5%.

Numero di feriti dei feriti a seguito di incidente stradale per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2008.

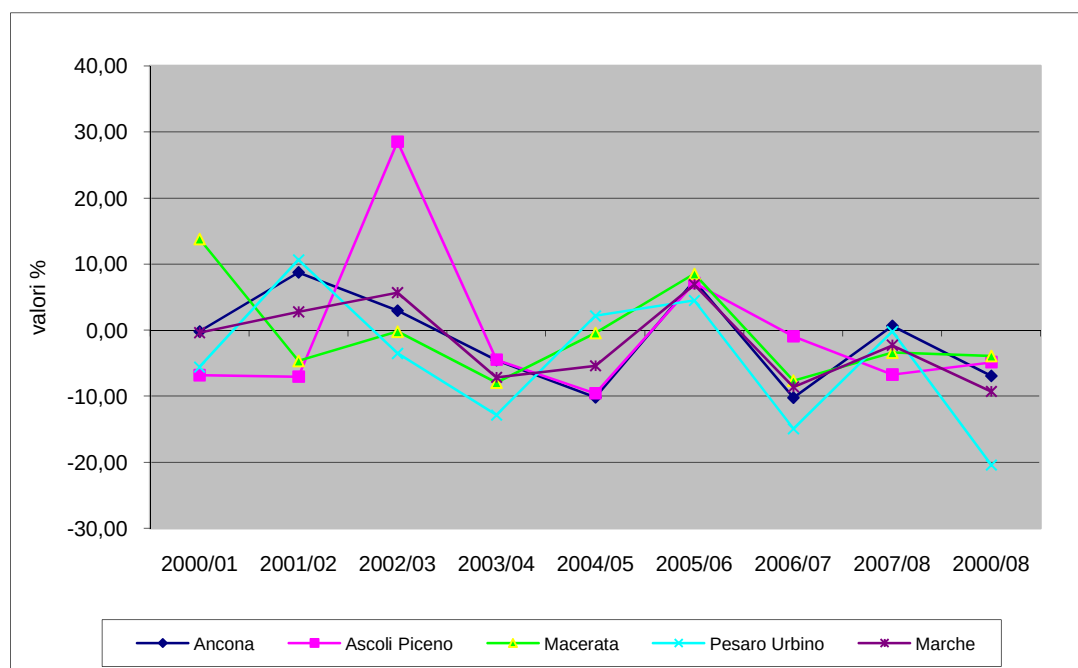
Province	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ancona	3.495	3.488	3.793	3.905	3.728	3.349	3.600	3.232	3.253
Ascoli Piceno	2.572	2.396	2.227	2.863	2.734	2.472	2.649	2.624	2.447
Macerata	2.151	2.448	2.334	2.329	2.144	2.135	2.317	2.140	2.067
Pesaro Urbino	2.801	2.645	2.927	2.824	2.461	2.514	2.627	2.234	2.229
Marche	11.019	10.977	11.281	11.921	11.067	10.470	11.193	10.230	9.996



Variazione percentuale del numero dei feriti per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2008.

Province	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2000/08
Ancona	-0,20	8,74	2,95	-4,53	-10,17	7,49	-10,22	0,65	-6,92
Ascoli Piceno	-6,84	-7,05	28,56	-4,51	-9,58	7,16	-0,94	-6,75	-4,86
Macerata	13,81	-4,66	-0,21	-7,94	-0,42	8,52	-7,64	-3,41	-3,91
Pesaro Urbino	-5,57	10,66	-3,52	-12,85	2,15	4,49	-14,96	-0,22	-20,42
Marche	-0,38	2,77	5,67	-7,16	-5,39	6,91	-8,60	-2,29	-9,28

Variazione percentuale del numero dei feriti per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2008



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

5.4 Strategie Regionali per la ~~Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale~~

Sicurezza stradale è questa una delle priorità dei Paesi dell'Unione europea dimezzare le vittime degli incidenti stradali entro il 2020.

Ridurre l'incidentalità richiede una specifica politica della quale sono in primo luogo responsabili gli organi di governo dal livello nazionale a quello locale. In particolare il sistema di governo locale è chiamato a svolgere un ruolo decisivo. Ed è proprio in questa ottica che la Regione Marche fa della sicurezza stradale una delle finalità primarie della politica regionale in materia di mobilità.

La sicurezza stradale è un problema a molte dimensioni che richiede la capacità di mettere a sistema competenze ed azioni di diversa natura perché ciò che si richiede è un'azione complessiva multidisciplinare e coerente che sappia intervenire in vari settori nello spazio e nel tempo secondo un disegno unitario. Non vi è dubbio che le misure di governo nazionale sono decisive ma altrettanto decisivo è il complesso e capillare insieme delle azioni che devono essere espletate dagli Enti locali.

E' su questo nodo decisivo che la Regione Marche è chiamata a svolgere un ruolo fondamentale, facendosi portatrice di una visione comune e di un'azione coerente del complesso degli enti locali, in particolare di Province e Comuni, che sono i gestori della parte più consistente della rete stradale.

L'obiettivo primario che riguarda il sistema infrastrutturale è proprio quello di dotarsi di un piano un Piano Regionale della Sicurezza Stradale (PRSS), che si configura come uno dei piani attuativi del Piano Regionale delle infrastrutture e della logistica, per promuovere progetti efficaci per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade, "diminuire in maniera significativa il numero degli incidenti stradali", intervenendo innanzitutto, sulle strade, con una serie di opere che eliminino le condizioni strutturali di massimo rischio.

Per rispondere a tali obiettivi occorre in primo luogo conoscere le infrastrutture, monitorare il numero degli incidenti stradali ed infine, individuate le criticità, finanziare gli interventi di messa in sicurezza.

E' per questo che la Regione ha realizzato il Catasto delle strade provinciali, ad oggi in fase di collaudo. Il Catasto delle strade provinciali è uno strumento di fondamentale importanza per realizzare il miglioramento degli standards di sicurezza nell'ambito dell'esercizio stradale.

In stretta relazione con questa attività la Regione sta realizzando il Centro di monitoraggio dell'incidentalità stradale in collaborazione con il Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Strade della Facoltà di Ingegneria dell'Università "La Sapienza" di Roma. Molti aspetti della sicurezza stradale sono difficili da individuare e da spiegare senza un quadro complessivo dell'incidentalità, delle politiche in atto a supporto della sicurezza, delle condizioni delle strade e dei comportamenti dell'utenza. Il progetto "Centro per la Sicurezza Stradale della Regione Marche" vuole rispondere a questa esigenza riempiendo il gap informativo necessario a supportare i decisori politici nelle scelte a favore della sicurezza stradale. La Regione Marche, inoltre, ha ripartito con il I e II programma attuativo del Piano della sicurezza stradale (PNSS, di cui all'art. 32 della L. 17 maggio 1999 n. 144) circa 12 milioni di euro tra Comuni e Province, anche in associazione con altri soggetti pubblici e privati, per cofinanziare circa 90 interventi relativi alla sicurezza stradale.



5.5 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e programmi di attuazione

La legge 17 maggio 1999, n. 144, all'art. 32 istituisce il Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS), "al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione al "Piano di sicurezza stradale 1997-2001" della Commissione delle Comunità europee".

Secondo la legge, il PNSS deve consistere "in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari" (comma 2).

Successivamente il PNSS è stato attuato mediante Programmi annuali. In questa fase è stato attribuito un ruolo attivo alle Regioni infatti alle stesse è stato assegnato il compito di definire le procedure concorsuali o le forme di concertazione per l'assegnazione delle risorse in relazione anche agli obiettivi locali.

~~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 1997-2001 della Commissione europea, ha 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 con la procedura stabilita dalla norma citata e che si sviluppa mediante programmi annuali approvati dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (C.I.P.E.).~~

~~La legge Finanziaria per l'anno 2000 (L. 498/99), oltre a prevedere 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.~~

Il C.I.P.E. con delibera n. 100 del 29 novembre 2002, ha approvato il P.N.S.S. per il biennio 2002 – 2003 e affidato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la definizione del 1° Programma annuale di attuazione del P.N.S.S.

Nell'agosto 2003, la Giunta della Regione Marche, recependo i criteri del 1° programma di attuazione, ha approvato il bando rivolto a tutti i Comuni e le Province marchigiane anche in associazione con altri soggetti pubblici e privati.

Il bando regionale aveva lo scopo di:

- avviare un processo sistematico di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione stabile del numero delle vittime degli incidenti;
- promuovere lo sviluppo di interventi ad alta efficacia e favorirne la diffusione in modo da determinare, a parità di risorse disponibili, la più ampia e celere riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
- favorire la crescita degli investimenti nella sicurezza stradale.

In funzione degli obiettivi sopra indicati sono state poi individuate 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 in quanto coinvolgenti tutte le amministrazioni e gli organismi pubblici e privati che possono contribuire a migliorare la sicurezza stradale nella situazione oggetto di intervento;
- avevano condizioni di immediata fattibilità.



Le risorse finanziarie rese disponibili dal **1° Programma Attuativo del P.N.S.S.** per la Regione Marche, pari a 5.808.885,00 euro, sono state ripartite fra tre tipologie diverse d'intervento riguardanti la mobilità locale urbana, extraurbana e la mobilità locale in generale.

In particolare le tre tipologie d'intervento comprendevano:

1) messa in sicurezza delle strade extraurbane a massimo rischio secondo quanto indicato nell'allegato tecnico del P.N.S.S.;

2) messa in sicurezza delle situazioni urbane a massimo rischio individuate sulla base di analisi svolte dalle amministrazioni responsabili;

3) manutenzione programmata della rete stradale extraurbana finalizzata a migliorare in modo sistematico la sicurezza delle strade;

4) moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze per miglioramento della sicurezza stradale in area urbana, attraverso interventi quali:

- creazione di rotonde;
- creazione di reti continue di percorsi pedonali che intersecano anche la rete viaria riservata agli autoveicoli;
- creazione di zone con limite di velocità a 30 Km/h;
- formazione di aree pedonali e più in generale di aree con precedenza al traffico pedonale;
- creazione di reti di piste ciclabili protette, a supporto della mobilità quotidiana;
- miglioramento della fruibilità dell'area per pedoni e ciclisti (con particolare riferimento alla popolazione giovane e anziana, attualmente fortemente penalizzata nell'uso delle strade);

5) rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne di sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale soprattutto rivolte ai giovani;

6) misure per il miglioramento della sicurezza stradale nei tragitti casa-lavoro;

7) sostegno al trasporto collettivo al fine di rafforzarne il contributo alla sicurezza stradale;

8) creazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione, di livello regionale, provinciale e comunale dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale per:

- contribuire al miglioramento della completezza e dell'accuratezza della rilevazione degli incidenti stradali;
- localizzare gli incidenti in modo puntuale sulla rete stradale urbana ed extraurbana;
- collaborare all'analisi dei fattori di rischio e alla definizione di soluzioni atte a rimuoverli o a ridurne significativamente la portata;

9) rafforzamento e creazione di uffici di polizia locale dedicati in modo specifico alla sicurezza stradale che siano chiaramente orientati a sviluppare non solo un'azione di prevenzione, controllo e repressione ma anche un'azione di:

- individuazione dei fattori di rischio strutturali;
- di individuazione delle linee di azione che possono contrastare o rimuovere tali fattori;
- di collaborazione con altri uffici per evitare che scelte riguardanti il territorio, l'urbanistica, il sistema infrastrutturale possano avere delle implicazioni negative sui livelli di sicurezza;

10) interventi integrati su situazioni, tipi di mobilità o tipi di utenti caratterizzati da condizioni di rischio che determinano un elevato danno sociale. Per interventi integrati si intendevano interventi operanti simultaneamente su:

- messa in sicurezza della rete stradale;
- regolamentazione del traffico;
- rafforzamento del contributo del trasporto collettivo;
- rafforzamento e coordinamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione delle forze di polizia dedicate alla sicurezza stradale;
- realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione specifiche;



11) progetti pilota per la definizione di Piani e/o Programmi integrati per il miglioramento della sicurezza stradale su tutta una circoscrizione amministrativa (comunale o provinciale o su più circoscrizioni), comprendendo anche la costituzione di un centro di monitoraggio e di una "Consulta per la sicurezza stradale" (organismo consultivo di confronto sulle azioni da intraprendere per migliorare la sicurezza stradale e di valutazione degli effetti conseguiti tramite le azioni già realizzate o in corso di attuazione, composto da Amministrazioni pubbliche, parti sociali, associazioni di cittadini interessate alla sicurezza stradale).

12) sviluppo di intese e convenzioni tra amministrazioni pubbliche e categorie di imprese private finalizzate al miglioramento della sicurezza stradale.

A seguito di tale bando la Regione Marche ha esaminato 78 progetti avvalendosi di una commissione tecnica di valutazione composta dal Dirigente della P.F. Mobilità Trasporti ed Infrastrutture della Regione Marche, con funzioni di Presidente e da tecnici in rappresentanza dell'U.P.I. Marche, dell'A.N.C.I. Marche, del Compartimento Polizia Stradale per le Marche, della ex Motorizzazione Civile.

Le proposte d'intervento hanno riguardato prevalentemente la costruzione di rotatorie, sia in ambito urbano che extraurbano, 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"); alcuni progetti sono stati predisposti 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.

La Commissione di valutazione ha approvato 44 progetti di cui 31, ammessi immediatamente a contributo, sono in via di realizzazione con modalità e tempi regolati dalla convenzione che la Regione Marche e gli Enti attuatori hanno sottoscritto prima di perfezionare i contratti di mutuo destinati al finanziamento di tali interventi.

La convenzione impegna il soggetto attuatore a realizzare le opere con efficienza ed efficacia in collaborazione con la Regione che, mediante un'azione costante di monitoraggio, sollecita l'Ente locale a rispettare, salvo eventuali ritardi di carattere tecnico, il cronoprogramma dei lavori e a valutare il risultato nel tempo.

Dei 31 progetti approvati, 20 prevedono la collocazione dei relativi interventi in ambito extraurbano (7 sulle strade provinciali di Ancona, 2 su quelle della Provincia di Pesaro ed altri 2 nella Provincia di Macerata); gli altri 11 sono dislocati in ambito urbano soprattutto nei Comuni di maggiori dimensioni.

1° PROGRAMMA P.N.S.S.

ELENCO DEGLI INTERVENTI AMMESSI A CONTRIBUTO

ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
PROVINCIA DI ANCONA	Lavori di adeguamento delle barriere di sicurezza sulle strade provinciali.	600.000,00	240.000,00
	Lavori di adeguamento della segnaletica verticale stradale della rete viaria provinciale, al nuovo codice della strada.	300.000,00	120.000,00
	Lavori di realizzazione di una corsia di canalizzazione sulla s.p. 424 "pergolese" all'intersezione con la s.p. 18 "Jesi – Monterado".	120.000,00	48.000,00
	Realizzazione di una rotatoria tra la s.p. n° 502 "di Cingoli" e la s.p. n° 76 "Val d'Esino" e sistemazione rotatoria tra la s.p. n° 502 "di Cingoli" e la s.p. n° 9 "Castelferretti – Montecarotto".	480.000,00	192.000,00
	Realizzazione di una rotatoria tra la s.p. n° 77 "Val di Chienti" e la ex s.p. "Villa Berghigna".	300.000,00	120.000,00



ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
	Miglioramento della viabilità sulla s.p. 3 "Valmusone", nel Comune di Castelfidardo, in località Acquaviva mediante n° 3 incroci complanari "a rotatoria".	903.800,00	361.520,00
	Realizzazione rotatoria tra la s.p. n° 1 "del Conero" e la s.p. n° 2 Sirolo – Senigallia.	350.000,00	140.000,00
PROVINCIA DI MACERATA	Semaforizzazione dell'incrocio Torresi al km 6+350 della ex s.s. 571, risanamento del sottofondo e della pavimentazione stradale su alcuni tratti della ex s.s. 571, sistemazione intersezione tra la ex s.s. 571 e la ex s.s. 77 in località Fontenoce.	1.103.000,00	400.000,00
	Realizzazione di un sistema di monitoraggio dell'incidentalità sulla rete stradale provinciale di Macerata.	247.000,00	123.500,00
PROVINCIA DI PESARO	Realizzazione di una rotatoria alla intersezione della s.s. 16 "Adriatica" con la s.p. 16 "Orcianese" in località Ponte Metauro in Comune di Fano.	430.000,00	172.000,00
	Realizzazione di una rotatoria alla intersezione della s.s. 73 bis con la s.p. 4 metaurense in località Bivio Borzaga nei Comuni di Fermignano e Urbino.	450.000,00	180.000,00
COMUNE DI ANCONA	Sistema elettronico di calmiere e controllo del traffico nel tratto di Via Flaminia compreso fra Via Conca ed il by-pass della Palombella.	68.744,00	27.497,60
	Sistema elettronico di calmiere e di controllo del traffico lungo il tratto dell'asse nord – sud, in direzione centro, dalla galleria stradale Castellano fino all'incrocio con Via Bocconi compreso.	61.167,00	24.466,80
	Sistema di calmiere del traffico lungo Via Primo Maggio (ex s.s. 16 Adriatica declassata), tratto compreso fra i civici 85 – 113.	180.000,00	72.000,00
	Creazione di un centro di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione di livello comunale dedicato esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale ed inoltre alla individuazione dei fattori di rischio strutturali, individuazione delle linee di azione che possano contrastare o rimuovere tali fattori, collaborazione con altri uffici per evitare che scelte riguardanti il territorio, l'urbanistica, il sistema infrastrutturale, possano avere delle implicazioni negative sui livelli di sicurezza.	28.000,00	14.000,00
COMUNE DI ASCOLI	Percorsi pedonali sulla strada provinciale n°23 "Cuprense".	129.000,00	51.600,00
COMUNE DI CIVITANOVA MARCHE	Realizzazione rotatoria stradale alla intersezione delle Vie di Giuseppe di Vittorio – Godetti.	129.114,22	58.101,40
COMUNE DI FANO	Centro Comunale di monitoraggio per la sicurezza stradale.	55.692,00	27.846,00
COMUNE DI GROTTAMMARE	Realizzazione sottopasso ferroviario carrabile e pedonale in località "Le Terrazze", Comune di Grottammare linea FS "Bologna – Taranto" km. 285 + 520.	1.200.000,00	159.793,82
COMUNE DI JESI	Realizzazione rotatoria tra Via Pasquinelli – Via Industria – Via Don Battistoni.	235.166,00	105.824,70
	Realizzazione di una rotatoria tra Via xxiv Maggio – Via Don Minzioni – Via del Setificio.	154.937,00	69.721,65



ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
COMUNE DI MONDOLFO	Lavori di messa in sicurezza del percorso pedonale e ciclabile di Viale delle Regioni e Via delle Province e realizzazione di una rotatoria stradale sulla s.p. n° 424 (progr. Km. 0+350) in località Marotta di Mondolfo.	462.180,80	207.981,36
COMUNE DI PEDASO	Interventi per la messa in sicurezza di strada urbana a massimo rischio – Via Garibaldi.	15.000,00	7.500,00
COMUNE DI PERGOLA	Creazione di un centro di monitoraggio per la sicurezza stradale e acquisto di una autovettura per la polizia municipale equipaggiata con apparecchiatura per la misurazione del tasso alcolemico (alcotest).	29.272,00	17.563,20
COMUNE DI PESARO	Riqualificazione di Via Belgioioso finalizzata al miglioramento della sicurezza stradale.	375.000,00	150.000,00
	Realizzazione di due rotonde in Via Ponchielli, in corrispondenza di Via Paganini e di Via Togliatti – Via Respighi.	490.000,00	196.000,00
COMUNE DI S. GIORGIO DI PESARO	Lavori per la realizzazione della segnaletica orizzontale e verticale lungo le strade comunali nel capoluogo e nei nuclei abitativi.	24.400,00	12.200,00
COMUNE DI S. MARIA NUOVA	Interventi multisettoriali per il miglioramento della sicurezza nei tragitti casa – scuola e casa – lavoro del Comune di Santa Maria Nuova.	89.000,00	45.000,00
COMUNE DI TOLENTINO	Interventi urgenti per la messa in sicurezza della viabilità urbana a massimo rischio. 1° stralcio funzionale.	930.000,00	418.500,00
	Interventi urgenti per il miglioramento della sicurezza stradale nei tragitti casa – lavoro. 1° stralcio funzionale.	240.000,00	108.000,00
COMUNE DI VISSO	Lavori di sistemazione della rete stradale periferica e pubbliche illuminazioni del capoluogo di Visso.	194.859,07	97.429,54

Il 2° Programma di attuazione del P.N.S.S., approvato dal C.I.P.E. in data 13 novembre 2003, 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 è stata avviata dalla Giunta regionale il 25 luglio 2005 con l'approvazione del bando, a cui è seguito l'esame di 110 domande di contributo 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 cofinanziare 60 proposte progettuali.

Le tipologie di progetti presentate alla Regione Marche ricalcano sostanzialmente quelle del 1° programma con un aumento rilevante delle rotonde che, nella maggior parte dei casi, sono state considerate positivamente dalla Commissione in quanto incidono efficacemente sulla sicurezza e sulla scorrevolezza dei flussi di traffico in prossimità delle intersezioni in cui sono realizzate.

Maggiore attenzione è stata posta nella creazione di centri di monitoraggio, anche di tipo mobile, a dimostrazione che per individuare le soluzioni tecniche più efficaci occorre disporre di informazioni riguardanti la dinamica dei dati sull'incidentalità.

La localizzazione geografica degli interventi si può così riassumere:

17 sono individuati sulle strade provinciali extraurbane di cui 6 nella Provincia di Ancona, 1 nella Provincia di Macerata, 4 nella Provincia di Ascoli Piceno e 6 nella Provincia di Pesaro e Urbino;



69 sono collocati in ambito urbano (inteso come territorio comunale) di cui 33 interessano i Comuni della Provincia di Ancona, 12 quella di Pesaro e Urbino, 15 la Provincia di Macerata e 9 quella di Ascoli Piceno.

Per circa il 30% dei progetti cofinanziati è stata avviata la procedura di erogazione dei fondi assegnati dalla Regione Marche; tale procedura si sviluppa mediante la stipula della convenzione, l'accensione dei mutui a copertura dei costi d'intervento e la conseguente presa d'atto da parte del Ministero delle Infrastrutture del pagamento della quota parte di ammortamento a carico dello Stato.



2° PROGRAMMA P.N.S.S.**ELENCO DEGLI INTERVENTI AMMESSI A CONTRIBUTO**

ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
PROVINCIA DI ANCONA	Risoluzione della viabilità sulla S.P. 76 "della Val d'Esino" tra il Km 67+000 ed il Km 67+700 – 1° stralcio – intersezione con la S.P. 21 "della Barchetta" al Km 67+400 lato sx ed al Km 67+600 lato dx.	1.300.000,00	400.000,00
	Realizzazione di una rotatoria tra la S.P. 16 "di Sassoferrato" e la S.P. 47 "di Montecucco".	415.000,00	166.000,00
	Realizzazione di una rotatoria tra la S.P. 12 "Corinaldese" e la S.P. 17 "dell'Acquasanta"	435.000,00	174.000,00
	Realizzazione di una viabilità a flusso rotatorio per la risoluzione del nodo dell'Aspio tra la S.P. 361 "Septempedana" e la S.P. 2 "Sirolo – Senigallia".	1.200.000,00	480.000,00
	Realizzazione di una rotatoria tra la S.P. 2 "Sirolo – Senigallia" e la S.P. 4 "del Vallone".	308.000,00	123.200,00
	Realizzazione di una rotatoria tra la S.P. 360 "Arcevese" e la S.P. 14 "Senigallia – Albacina" località Conce.	280.000,00	112.000,00
PROVINCIA DI MACERATA	Lavori di miglioramento della sicurezza di alcune intersezioni lungo la ex S.S. 571 "Helvia Recina".	650.000,00	260.000,00
PROVINCIA DI PESARO e URBINO	Interventi di compartimentazione tra le due canne e alle cabine elettriche della galleria "del Furlo" ubicata lungo la S.P. 3 "variante Flaminia" Km 246+000.	560.000,00	224.000,00
	Realizzazione di una rotatoria per la messa in sicurezza dell'incrocio posto al Km 3+800 della S.P. 423 "Urbinate" in località Borgo Santa Maria.	339.000,00	135.600,00
	Realizzazione di una passerella pedonale nel centro abitato di Santa Maria Maddalena nei Comuni di San Leo e Novafeltria.	262.000,00	104.800,00
	Realizzazione di una passerella pedonale nel centro abitato di Bellisio in Comune di Pergola	105.000,00	42.000,00
	Realizzazione di un centro di monitoraggio multidisciplinare per la sicurezza stradale e la viabilità.	146.000,00	73.000,00
PROVINCIA DI ASCOLI PICENO	Modifica dell'incrocio tra la S.P. 157 "Girala" e S.P. 219 "Ete Morto" con la realizzazione di una rotatoria con smontaggio dell'impianto semaforico e adeguamento impianto illuminazione.	95.000,00	38.000,00
	Realizzazione di aree di fermata per gli autobus in strade extraurbane.	600.000,00	240.000,00
	Osservatorio provinciale dell'incidentalità.	270.000,00	135.000,00
COMUNE DI ANCONA	Realizzazione di un incrocio a rotatoria fra la provinciale Ancona-Montesicuro-Offagna e la strada per Candia.	200.000,00	80.000,00
	Progetto esecutivo di una rotatoria in piazzale Italia tra corso Carlo Alberto, via De Gasperi, via Marconi direzione centro e direzione Stazione F.S.	188.250,00	75.300,00
	Progetto preliminare di incrocio a rotatoria tra via XXIX Settembre e la galleria San Martino.	310.000,00	124.000,00



ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
	Messa in sicurezza dell'entrata ed uscita del capolinea linee bus urbane nn. 22, 24, 44, 45 ubicato all'incrocio fra via Brecce Bianche, via Maestri del Lavoro e via Sacripanti.	22.000,00	11.000,00
COMUNE DI ANCONA	Messa in sicurezza dell'entrata e dell'uscita al capolinea della linea 4 e ¼ su via Tavernelle.	27.520,00	13.760,00
	Sistema elettronico di rilevamento degli accessi in aree riservate alla sosta e al transito dei mezzi pubblici.	157.000,00	78.500,00
	Installazione di un impianto semaforico a chiamata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale lungo il tratto di ex strada provinciale "del Conero" all'incrocio con via Zuccai nel quartiere Pietralacroce.	16.540,00	8.270,00
	Miglioramento dell'efficienza degli impianti semaforici esistenti dotandoli anche di sistema di preferenziamento bus e mezzi di soccorso agli incroci semaforizzati.	132.000,00	66.000,00
	Installazione di un impianto semaforico dissuasore di velocità e a chiamata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale ubicato lungo via Albertini all'altezza dell'incrocio con via Schiavoni.	20.590,00	10.295,00
	Installazione di un impianto semaforico dissuasore di velocità e a chiamata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale ubicato lungo la strada vecchia del Pinocchio all'altezza del civico 4.	20.590,00	10.295,00
	Adeguamento delle fermate bus lungo via Albertini e via 1° Maggio con abbinati attraversamenti pedonali protetti da impianto semaforico lampeggiante.	103.000,00	51.500,00
	Installazione di pannelli a messaggio variabile nelle principali vie di accesso al centro abitato e di accesso al centro città.	375.180,00	135.000,00
	Installazione di sistemi di telesorveglianza in alcuni incroci cittadini sottoposti a particolari condizioni di intenso traffico e notevole incidentalità.	147.000,00	73.500,00
COMUNE DI AMANDOLA	B.A.R. – Bravi automuniti ragazzi	40.000,00	24.000,00
COMUNE DI AGUGLIANO	Riqualificazione urbana e miglioramento della sicurezza stradale con realizzazione di reti continue di percorsi pedonali in via Gavone, via N. Sauro, in via Cesare Battisti e lungo le strade provinciali S.P. 4 e S.P. 9 con integrazione di impianti semaforici per regolare il traffico.	569.105,75	341.463,45
COMUNE DI CASTELPLANIO	Centro di monitoraggio intercomunale.	21.000,00	12.600,00
COMUNE DI CIVITANOVA MARCHE	Realizzazione rotatoria stradale tra via De Amicis e via Civitanova.	342.845,70	154.280,57
	Realizzazione rotatoria stradale all'intersezione tra via Indipendenza e via f.lli Bandiera.	85.058,86	38.276,49
COMUNE DI COLMURANO	Installazione sistemi semaforici rallenta-traffico nel Comune di Colmurano, località Piastra, strada provinciale ex S.S. 78 "Picena".	30.000,00	18.000,00
COMUNE DI JESI	Riqualificazione urbana di viale Trieste – 2° stralcio.	309.874,14	139.443,36
	Intervento integrato di regolamento del traffico mediante installazione di impianti semaforici rallenta traffico	50.000,00	27.500,00
COMUNE DI LORETO	Esecuzione di una rotatoria tra ex S.S. 77 , via Bramante e via Buffolareccia	300.000,00	135.000,00
COMUNE DI MAIOLATI SPONTINI	Messa in sicurezza strada interna all'abitato di Moie – Realizzazione di pista ciclabile S.P. 76 .	180.000,00	90.000,00
	Realizzazione di centro di monitoraggio intercomunale.	21.000,00	12.600,00



ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
COMUNE DI MONSAMPOLO DEL TRONTO	Interventi di miglioramento sicurezza stradale.	180.000,00	108.000,00
COMUNE DI MONTALTO DELLE MARCHE	Stradamica	5.252,00	3.151,20
	Interventi di messa in sicurezza stradale del territorio di Montalto Marche - 1° stralcio.	332.749,96	120.000,00
COMUNE DI MONTEFIORE DELL'ASO	Stradamica.	5.252,00	3.151,20
	Intervento di miglioramento della sicurezza stradale – zona scuole nel territorio comunale di Montefiore dell'Aso – via Trieste area adiacente al complesso scolastico.	104.245,00	62.547,00
COMUNE DI OSTRA	Interventi sulla sicurezza stradale.	68.000,00	40.800,00
COMUNE DI PESARO	Realizzazione di due rotatorie in via Goito in corrispondenza di via Solferino e di via Nanterre finalizzate al miglioramento della sicurezza stradale.	820.000,00	328.000,00
	Realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra la S.S. 16 e via Chienti finalizzata alla razionalizzazione e moderazione del traffico veicolare.	290.000,00	116.000,00
	Realizzazione di un itinerario ciclabile viale Risorgimento – parco Miralfiore e riqualificazione.	210.000,00	84.000,00
COMUNE DI RECANATI	Intervento urgente per la messa in sicurezza degli incroci lungo la ex S.S. 77 nel tratto di attraversamento del centro urbano.	930.000,00	20.002,01
COMUNE DI RIPATRANSONE	“Stradamica” progetto di educazione stradale.	5.252,00	3.151,20
	Interventi di messa in sicurezza stradale nel territorio di Ripatransone: 1° stralcio – 2° stralcio contrada San Savino – 3° stralcio Valtresino di Ripatransone.	285.000,00	116.991,32
COMUNE DI ROSORA	Rafforzamento dell'azione di prevenzione e controllo per la messa in sicurezza delle strade provinciali nn. 76, 9 e 40.	40.512,00	24.307,20
COMUNE DI SAN SEVERINO MARCHE	Intervento urgente per la messa in sicurezza degli incroci lungo la ex S.S. 361 in località Pieve – quartiere Settempeda.	760.000,00	342.000,00
COMUNE DI SASSOFERRATO	Lavori di regolamento del traffico mediante la fornitura e posa in opera di rallentatori semaforici unidirezionali. Lavori di completamento degli impianti di semaforizzazione con sistemi di fotosorveglianza digitale.	90.000,00	54.000,00
COMUNE DI TOLENTINO	Interventi per il miglioramento della sicurezza stradale tramite la creazione di una rete continua di percorsi pedonali nei pressi dell'incrocio sul ponte di Mancinella.	330.000,00	148.500,00
	Interventi urgenti per la messa in sicurezza dell'incrocio sul ponte di Mancinella.	990.000,00	445.500,00
COMUNE DI URBISAGLIA	Intervento integrato di miglioramento e rafforzamento della sicurezza stradale lungo le direttrici principali di mobilità.	200.000,00	120.000,00
COMUNITA' MONTANA DELL'ALTO E MEDIO METAURO	Interventi per la sicurezza nell'alto e medio Metauro.	823.074,00	135.000,00
	Interventi per la sicurezza nell'alto e medio Metauro	823.074,00	19.080,00

ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
UNIONE DEI COMUNI PIAN DEL BRUSCOLO	Progetto intercomunale di monitoraggio della rete viaria principale attraverso sistemi di telesorveglianza e pannelli polifunzionali.	220.000,00	121.000,00

5.6

Piano della Regione Marche per la Sicurezza Stradale: linee di indirizzo

Al fine di conseguire l'ambizioso obiettivo fissato dall'unione europea dimezzare le vittime degli incidenti stradali nel 2020 occorrerà costruire un quadro sistematico delle azioni ed una proiezione delle stesse sul medio-lungo periodo.

La Regione Marche con il Piano regionale della sicurezza stradale che si configura come uno dei piani attuativi del piano delle infrastrutture del trasporto merci e della logistica intende mettere a sistema tutte le azioni che formano la politica della sicurezza stradale e che vedono coinvolti gli enti locali i soggetti che, ognuno per la propria competenza, devono intervenire nell'ambito regionale per garantire l'efficienza e l'efficacia delle azioni intraprese.

Il Piano della Regione Marche per la Sicurezza Stradale PRMSS si dovrà articolare secondo:

- campi d'azione, i quali identificano i grandi temi di intervento all'interno della complessa problematica della sicurezza stradale;
- linee strategiche, con le quali si individuano i compiti e gli obiettivi specifici del piano;
- azioni, che riguardano le singole misure e gli interventi da mettere in atto per conseguire gli obiettivi del piano.

I campi di azione individuati riguardano le seguenti tematiche: infrastruttura, uomo, veicolo, gestione, governo e governance.

~~La legge Finanziaria per il 2007 autorizza la spesa di 150 milioni di euro, nel triennio 2007-2008 e 2009, per il finanziamento delle attività connesse al proseguimento dell'attuazione del P.N.S.S.~~

~~In tal senso il Ministero dei Trasporti, dopo la fase di consultazione in sede di Conferenza Stato Regioni, ha definito la predisposizione della documentazione tecnica a supporto delle stesse Regioni al fine di attivare le procedure di selezione degli interventi da parte degli Enti locali e la conseguente allocazione dei fondi disponibili che per la Regione Marche corrispondono a 2.090.301 euro per il **3° Programma attuativo**.~~

~~Il 3° Programma attuativo del P.N.S.S. è maggiormente incentrato sul sostegno alla formazione degli operatori tecnici della sicurezza stradale, alla informazione degli utenti della strada ed all'educazione a buone norme di comportamento dei giovani in età scolare, piuttosto che alle opere infrastrutturali.~~

~~Sulla predisposizione del 3° Programma, la Regione Marche ha rilevato una scarsa tempestività nel grado coinvolgimento delle Regioni rispetto sia alla possibilità che queste possano contribuire compiutamente alla implementazione delle procedure attuative, sia per quanto riguarda alcuni aspetti da definire come, ad esempio, la possibilità o meno di utilizzare i fondi per spese correnti (quali costi per il personale impiegato nella realizzazione dei progetti) e non solo per spese d'investimento.~~

~~La Regione Marche, inoltre, segnala che i fondi destinati ai primi due Programmi attuativi del P.N.S.S., configurandosi come contributi pluriennali a carico dello Stato, rientrano nella disposizione normativa introdotta dall'art. 1, commi 511 e 512 della legge Finanziaria 2007, la quale dispone che per l'utilizzo di tali contributi si proceda da parte del Ministero dei Trasporti, di concerto con quello dell'Economia, alla predisposizione di un provvedimento di autorizzazione alla spesa che ad oggi non risulta emanato.~~



~~In mancanza del decreto interministeriale succitato gli Enti locali beneficiari dei contributi, che non hanno avviato le opere entro il 31/12/2006, non possono eseguire gli interventi programmati, pur impegnandosi a sostenere la quota dei costi a proprio carico.~~

~~Nonostante solleciti a dare soluzione alla questione, tuttora il problema è irrisolto e la Regione Marche auspica che, in vista dei prossimi Programmi di attuazione, tali criticità siano superate in modo da adattare seriamente le finalità del P.N.S.S. alle realtà locali e rendere così efficaci gli interventi.~~

5.7 *Centro per la Sicurezza Stradale della Regione Marche*

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

La necessità di munirsi di un Centro per la sicurezza nasce, a livello nazionale, dallo stato di emergenza connesso alla circolazione stradale, nonché dalla necessità di individuare strategie ed iniziare un processo teso alla diminuzione drastica del numero di incidenti in linea con quanto stabilito dalla Comunità Europea.

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.

Il Centro, in conformità agli indirizzi forniti dal Secondo Programma Annuale di Attuazione 2003 del PNSS, segue le seguenti principali linee guida:

- svolgere un'azione di sostegno alla formazione di centri di monitoraggio della sicurezza stradale e di verifica dell'attuazione del PNSS a livello locale da parte di Province e Comuni e sviluppare misure di indirizzo, coordinamento e valorizzazione di tali centri;
- essere organizzato in modo tale da consentire la partecipazione diretta di Province e Comuni alla gestione del centro;
- adottare standard definiti dal Governo nazionale in accordo con i Governi regionali, le Province e i Comuni, al fine di assicurare una piena coerenza dei dati e delle procedure di analisi/valutazione su tutto il territorio nazionale;
- assicurare l'elaborazione di un quadro regionale sullo stato della sicurezza stradale, sull'attuazione del Piano e sui risultati progressivamente raggiunti in termini di riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
- individuare gli interventi di maggior efficacia che possono configurarsi come buone pratiche da proporre come riferimento a livello regionale e nazionale;
- favorire, sostenere, svolgere attività di studio e ricerca per approfondire la conoscenza sui fattori di rischio e sulle cause che determinano gli incidenti stradali e individuare misure e interventi tipo per contrastare i fattori di rischio;
- promuovere la redazione e attuazione di piani e programmi provinciali e comunali per la sicurezza stradale.

Si prevede l'istituzione del Sistema di Supporto alle Decisioni (DSS) che è uno strumento utile per la progettazione della sicurezza stradale, intesa come riduzione del numero e della gravità degli incidenti. Lo strumento informatico consente, attraverso delle funzioni interne al sistema e ad alcuni strumenti di calcolo, di fornire soluzioni lì dove, altrimenti, bisognerebbe basarsi solo sull'esperienza del progettista.

Il Centro analizzerà in modo dettagliato l'evoluzione della sicurezza stradale, individuando i sistemi infrastrutturali che non riescono ad evolvere verso livelli di sicurezza adeguati. Per il raggiungimento di tale obiettivo il Centro dovrà realizzare una sinergia tra i singoli elementi che allestiranno la base dati. Risulterà quindi fondamentale migliorare la qualità dei dati all'origine fornendo, alle diverse fonti, opportune specifiche atte ad ottimizzare la rilevazione e l'elaborazione



delle informazioni. In particolare, sarà compito del Centro promuovere la diffusione di metodologie e strumenti per la raccolta informatizzata e georeferenziata dei dati di incidentalità stradale.

I compiti svolti dal Centro possono quindi riassumersi in quattro passi principali:

- acquisizione delle informazioni;
- definizione banche dati (individuare le specifiche di prestazione per i singoli centri di monitoraggio)
- elaborazione dei dati attraverso sistemi di supporto alle decisioni (monitorare il fenomeno dell'incidentalità e valutare i risultati conseguiti);
- promozione dei risultati e formazione di personale tecnico e di particolari categorie (promuovere una cultura della sicurezza stradale).

Funzionalità del centro

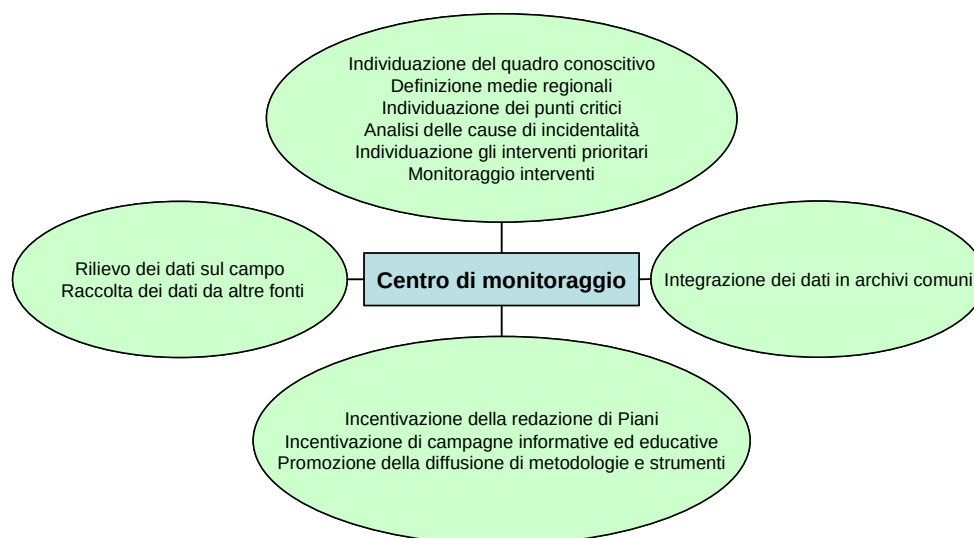
Il Centro sarà organizzato in una struttura reticolare costituita da un'area tecnica atta all'attività di rilevazione ed acquisizione delle informazioni, da un'area gestionale atta all'organizzazione dei dati raccolti in un sistema informativo integrato, da un'area specialistica atta all'analisi, alla verifica e alla pianificazione delle azioni da adottare e, infine, da un'area di indirizzo, atta alla promozione ed alla diffusione di risultati delle metodologie adottate.

La prima area riguarderà l'azione di raccolta delle informazioni. Gli archivi saranno costituiti oltre che da dati inerenti l'incidentalità stradale, da altri dati che hanno effetti sulla sicurezza stradale: dati di traffico, caratteristiche geometriche e funzionali delle strade e caratteristiche del contesto territoriale.

La seconda area vede la costruzione di un *database* di gestione delle informazioni, raccolte all'interno della prima area, atto a creare un sistema di fonti in grado di soddisfare tutte le esigenze conoscitive a supporto delle azioni di analisi e di pianificazione degli interventi mirati a migliorare la sicurezza stradale. Sarà costituito un archivio integrato unico che raccoglie e mette in relazione tutte le informazioni di interesse per la sicurezza stradale.

La terza area, fortemente *legata* all'efficienza delle attività sopra esposte, è costituita da un sistema atto ad analizzare, verificare ed a pianificare le azioni da adottare per il miglioramento della sicurezza stradale.

La quarta area, infine, prevede alcune attività di indirizzo delle Amministrazioni locali. In particolare, sono previste attività atte a promuovere la diffusione di metodologie e strumenti per la raccolta informatizzata e georeferenziata dei dati di incidentalità stradale. È prevista l'incentivazione di campagne informative e di educazione, così da promuovere una cultura della sicurezza stradale, ed infine, l'incentivazione alla redazione di piani e di programmi per la sicurezza a livello locale.

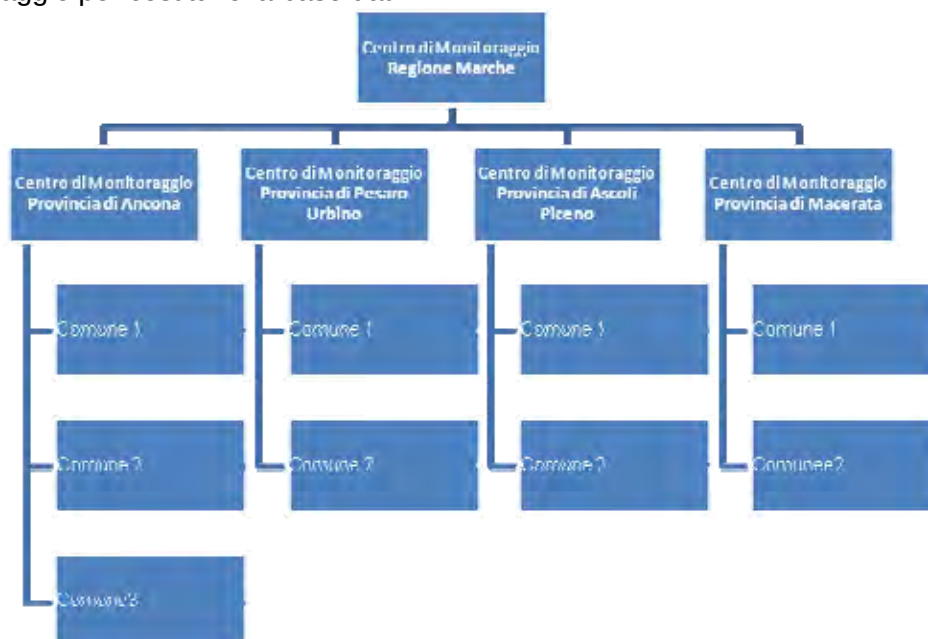


Flussi informativi

Come già accennato, i flussi informativi sono di diversa tipologia e hanno origine da fonti differenti.



Una prima distinzione è stata fatta tra i dati rilevati sul campo direttamente dal Centro, e quelli provenienti da altre fonti. I primi, relativi ai dati di traffico e alle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade, riguardano la sola rete regionale, i secondi comprendono sia i dati di traffico e delle caratteristiche geometriche delle strade a livello provinciale e comunale sia i dati di incidentalità sull'intera rete. I dati così costituiti vengono comunque trasferiti al Centro di Monitoraggio per costituire la base dati.



Struttura del Centro di Monitoraggio

Relativamente alla tipologia dati, questi, sono suddivisi in quattro gruppi principali:

1. incidenti stradali;
2. flussi di traffico veicolare;
3. caratteristiche geometriche funzionali delle strade;
4. caratteristiche socio economiche territoriali.

Relativamente alla raccolta dei dati di incidentalità stradale questi sono rilevati 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.

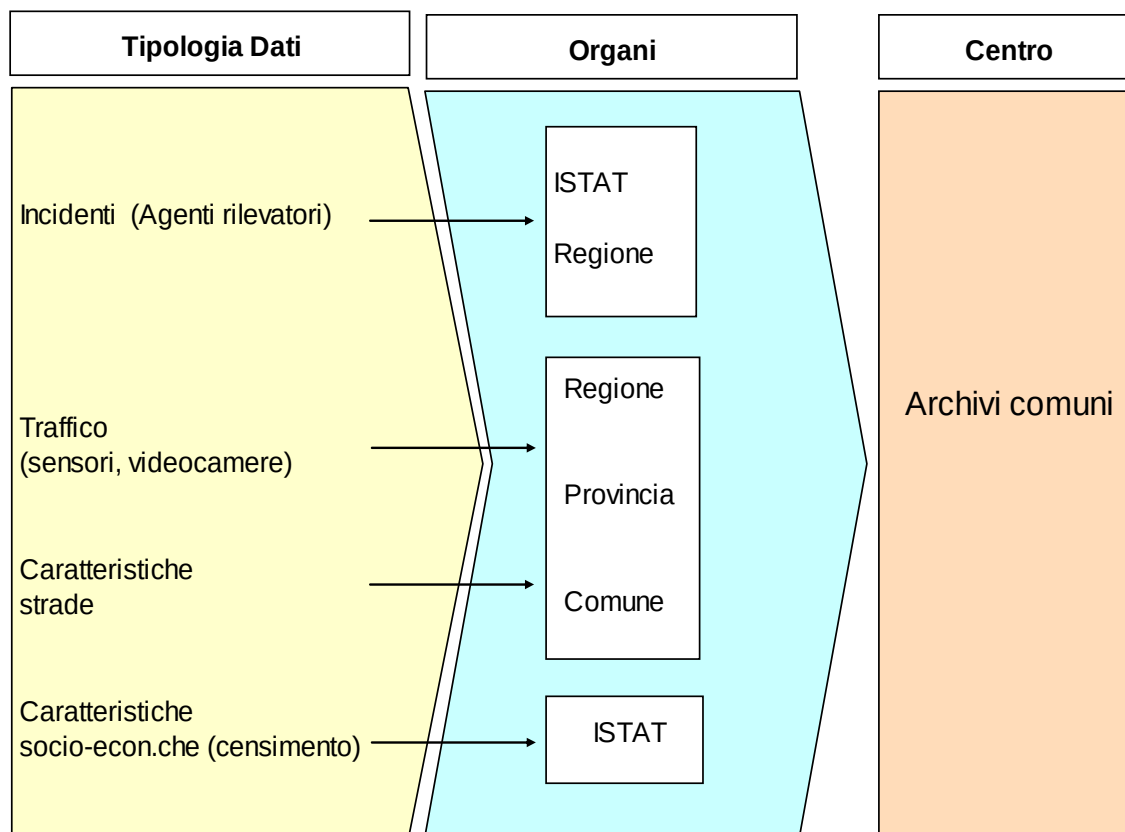


Diagramma dei principali flussi informativi

Relativamente ai flussi di traffico veicolare, il Centro avvierà delle campagne di rilievi sulla viabilità regionale.

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.

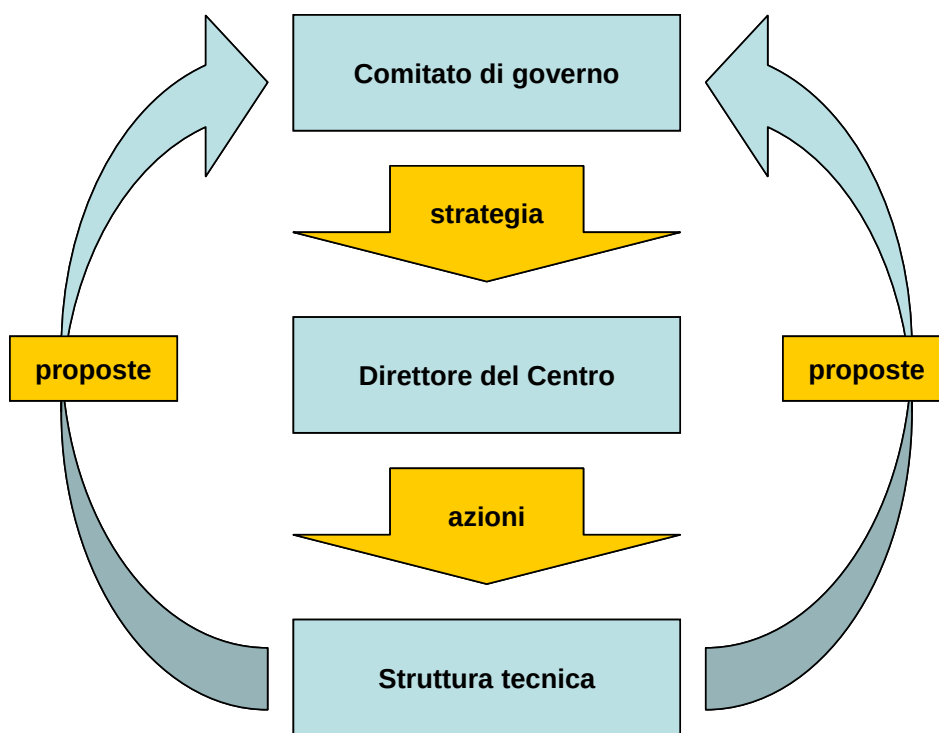
Organi di gestione

Per rispondere alle diverse funzionalità previste (prima fra tutte la creazione di un archivio regionale per la sicurezza stradale) è richiesto un approccio multidisciplinare attraverso la partecipazione attiva dei diversi soggetti che hanno un ruolo direttamente connesso con la sicurezza stradale.

A livello tecnico dovrà essere fornita una visione chiara e completa delle caratteristiche del fenomeno e delle modalità con cui si manifesta, a livello politico-decisionale dovrà essere raggiunta, attraverso il coinvolgimento dei diversi soggetti, una soluzione che esamini i differenti aspetti del fenomeno.

Pertanto, nella struttura del **Centro di Monitoraggio** regionale per la sicurezza stradale, opereranno diverse figure sia tecniche che politiche all'interno dei seguenti organi che dovranno costituire:

- un *Comitato di governo*;
- un *Direttore del Centro*;
- una *Struttura tecnica*.



Struttura organizzativa del Centro di Monitoraggio

Al *Comitato di governo*, saranno invitati a prendere parte i rappresentanti di tutti gli Organismi che intervengono nella sicurezza stradale in ambito regionale. A tal riguardo, saranno coinvolti la Regione, le Province, i rappresentanti dell'ANCI e dei Comuni Capoluogo della Regione, la Polizia Stradale, i Carabinieri, il Servizio Sanità Regionale, il coordinamento 118, l'ANAS e le Società Autostradali. Gli stessi organismi avranno il compito di definire una strategia omogenea in grado di avviare un processo virtuoso di riduzione degli incidenti stradali e delle vittime della strada. Il Comitato inoltre, fisserà degli incontri con cadenza stabilita e verificherà lo stato di avanzamento dei lavori in base ad un calendario e compiti prestabiliti.

Sarà nominato un *Direttore del centro*, che si avvarrà delle competenze della struttura tecnica del centro, per attuare la strategia individuata dal Comitato di governo, coordinando e dirigendo le azioni, definendo scadenze e priorità.

Infine, la *Struttura tecnica*, costituita da tecnici, informatici e da ingegneri esperti di sicurezza stradale, gestirà l'Archivio per la Sicurezza Stradale, condurrà indagini specifiche sul fenomeno, diffonderà bollettini sull'incidentalità, monitorerà l'effettivo stato del sistema sicurezza stradale, identificando possibili strategie da perseguire per la riduzione dell'incidentalità da sottoporre alle decisioni del comitato di governo, fornendo le modalità, i costi di attuazione ed i risultati attesi.

La *Struttura tecnica* disporrà di strumenti software innovativi che migliorino la capacità decisionale in tema di sicurezza stradale.

5.8 *Il catasto delle strade Provinciali della Regione Marche*

Il Catasto delle strade di cui al Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 1/6/2001, in attuazione del D.Lgs n. 285 del 30/4/1992, rappresenta l'inventario di tutte le strade ad uso pubblico presenti sul territorio nazionale, con l'obiettivo primario di definire la consistenza della rete stradale nazionale in modo compatibile ed integrabile, in una prospettiva a medio-lungo termine, con i Catasti dei terreni e dei fabbricati.

Il Catasto deve obbligatoriamente contenere gli elementi relativi alle caratteristiche geometriche delle strade e delle relative pertinenze nonché gli impianti ed i servizi permanenti connessi alle esigenze della circolazione.

I dati contenuti nel Catasto delle strade costituiscono la base informativa dei Sistemi Informativi Stradali.

Il Catasto è uno strumento di grande utilità per tutte le amministrazioni, sia alla grande scala (Regioni e Province), sia alla scala urbana (Comuni), consentendo di raggiungere due ordini di risultati:

- rendere più veloce ed efficace la gestione delle strade (costruzione e manutenzione) e di tutti gli adempimenti connessi (segnaletica, disciplina del traffico, ecc.);
- rendere possibili alcune attività il cui svolgimento è normalmente difficoltoso e dispendioso (censimento dei manufatti accessori, censimento della pubblicità, controllo delle occupazioni di spazio pubblico ecc.).

Il Catasto delle strade permette di avere una conoscenza:

- della situazione della rete stradale disponendo di un grafo informatizzato di tutti gli archi e le intersezioni, georeferenziato;
- di tutte le caratteristiche geometriche della strada: la lunghezza, la larghezza della carreggiata, i raggi di curvatura, le banchine, i marciapiedi, le cunette, le scarpate, la tipologia delle pavimentazioni, ecc.;
- delle progressive chilometriche e della collocazione georeferenziata dei cippi, nonché della segnaletica orizzontale e verticale, degli accessi e di altri elementi della strada;
- di un agevole aggiornamento dei dati costituenti il catasto, sia direttamente (nel corso della manutenzione o con apposite campagne di aggiornamento) sia indirettamente (richiedendo i file di aggiornamento tutti coloro che apportano modifiche o aggiunte).

Il Catasto stradale è uno strumento di fondamentale importanza



per la gestione del patrimonio stradale in un'efficiente azione di prevenzione



può permettere di realizzare il miglioramento degli standard di sicurezza nell'ambito dell'esercizio stradale.



per valutare, per ogni singola strada, un indice descrittivo del livello di degrado, desumibile da più parametri fisici puntuali e correlato all'importanza funzionale della strada.



per rendere possibile la ripartizione delle risorse sulla rete secondo le necessità, definendo un coefficiente di priorità di intervento.

La Regione Marche nel 2008 ha deciso di realizzare il Catasto Unitario delle strade provinciali e nello stesso anno hanno avuto inizio le attività di rilievo di tutte le strade provinciali, per un totale di km 5876 ed attualmente il sistema è in fase di collaudo.

Sono state rilevate tutte le strade provinciali, in conformità i rispetto alle monografie certificate dalle Amministrazioni Provinciali.



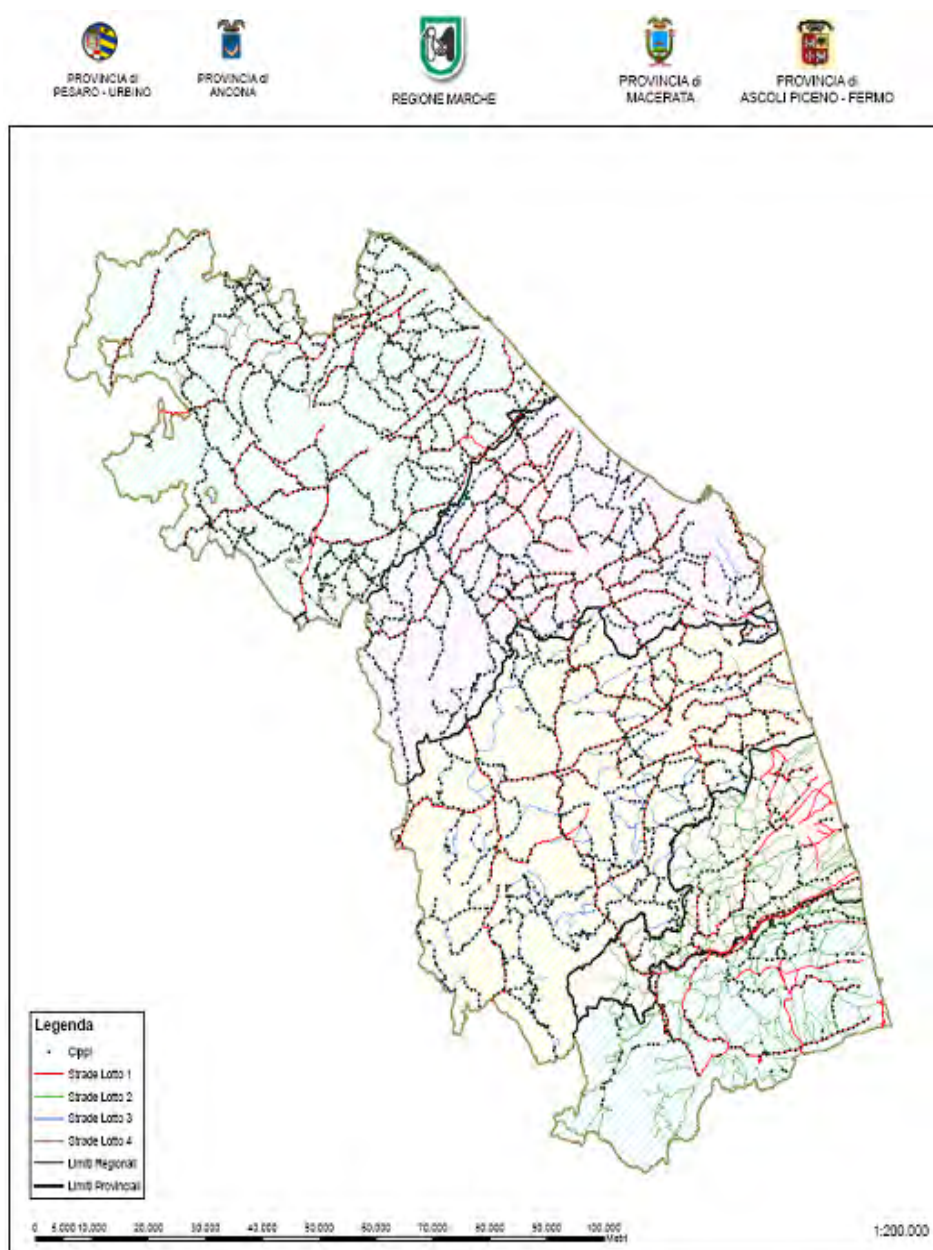
REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture



Tutti i dati rilevati sono stati restituzione del catasto stradale nel sistema di riferimento cartografico in WGS 84.



Rilievo delle strade provinciali.

Per quanto riguarda il sistema della gestione dei dati tra Regione e Province si è adottato un *DataBase* centrale in Regione con delle repliche locali per ogni Provincia di sola consultazione.

Il sistema informativo stradale è centralizzato in Regione ed installato nelle cinque Province.

Le Province hanno a disposizione moduli con architettura Client-Server e WEB.

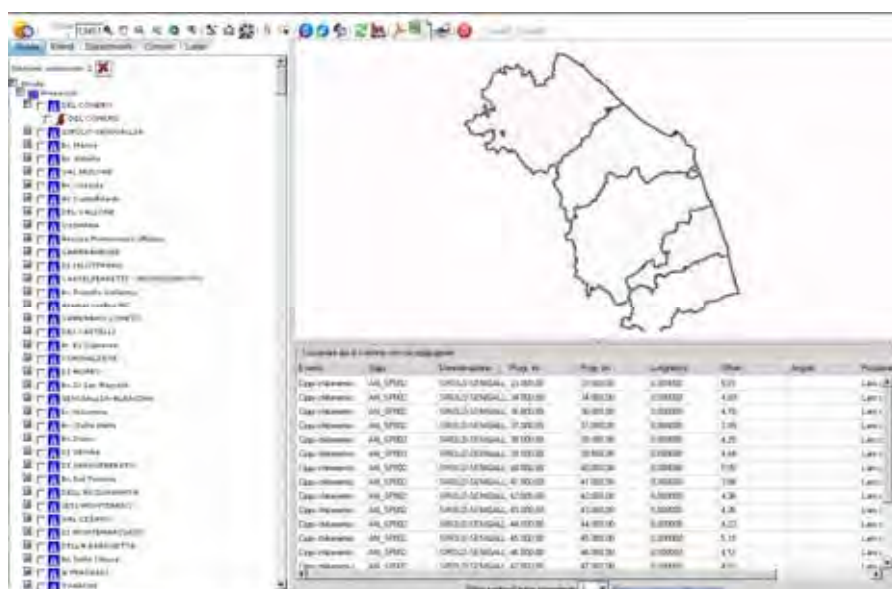
La prima consente la consultazione di dettaglio e le modifiche ai dati alfanumerici del Catasto Strade e delle Segnaletica e pertanto sarà utilizzata sia dai tecnici regionali che provinciali.



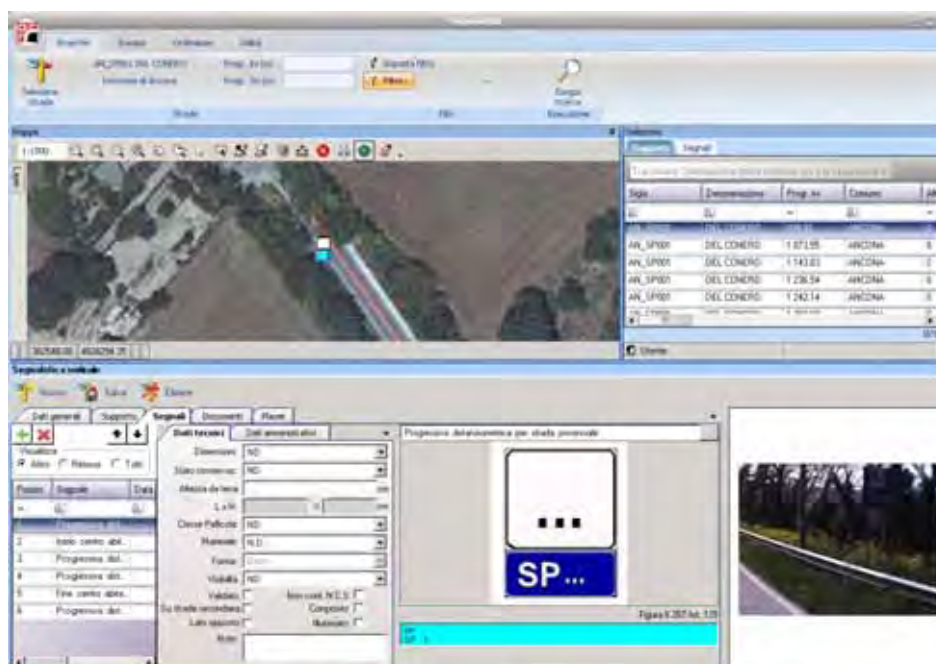
REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture



La seconda invece offre strumenti di amministrazione del sistema, della base dati e di modifica del grafo stradale e della cartografia.



6 IL PROGETTO DI RETE

6.1 La Rete Principale

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 ricomprende 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

Tutte le strade appartenenti a tale rete sono 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 non risulta a tutt'oggi realizzata completamente a causa della scelta effettuata nel passato di procedere negli appalti sempre per lotti funzionali 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; la procedura per l'avvio del Project.Financing. è sostanzialmente in attesa.

Nel tratto marchigiano della SS 76 Vallesina non sono stati 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 è in corso il tratto Pontelatrate-Colfiorito, mentre sono completati i lavori nel tratto Sfercia-Pontelatrate.

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 completato i lavori del lotto 6A della terza corsia dell'A14 nel tratto Ancona sud-Porto S.Elpidio (opere in sede) e, sono in corso i lavori relativi ai appalti i lotti 1A e 1B Rimini Nord-Cattolica, 2 Cattolica-Fano, 3 Fano-Senigallia, 4 Senigallia-Ancona Nord, 5 AN nord-AN sud, 6B AN sud- P.S.Elpidio (opere d'arte in ampliamento). Il lotto 5 AN nord-AN sud è stato affidato.



cartografia: materiale reso disponibile da sito Società Autostrade.

Il progetto di potenziamento dell' A14 tra Rimini Nord e Porto S.Elpidio (nuovo svincolo) riguarda l'ampliamento da 2 a 3 corsie più la corsia di emergenza per uno sviluppo complessivo di 154,7 km.

Il tratto interessato dai lavori, che svolge come l'intera dorsale adriatica una funzione di collegamento tra un territorio fortemente industrializzato con i mercati del centro e del nord Europa, è caratterizzato da tassi di crescita annuali del traffico, mediamente pari a circa il 4%, di gran lunga superiori alla media nazionale.

Allo stato attuale la domanda di mobilità si presenta molto critica soprattutto nel periodo estivo per la valenza turistica dell'intera costa emiliano romagnola e marchigiana: nella tratta più trafficata, tra Rimini Sud e Riccione si raggiungono infatti picchi di circa 110.000 veicoli giorno con punte di circa 25.000 camion e pullman.

Tali volumi di traffico rendono l'attuale infrastruttura decisamente inadeguata e soggetta ad evidenti fenomeni di accodamento e rallentamento nelle percorrenze.

Alla realizzazione della terza corsia si accompagnerà inoltre la realizzazione di cinque nuovi svincoli (Marina di Monte Marciano, Ancona Ovest, Porto S.Elpidio, Pesaro Sud, Fano Nord) e l'adeguamento di dieci svincoli esistenti.

Nel luglio 2010 sono stati aperti al traffico 33 km di 3^ corsia tra Ancona Sud e Porto S.Elpidio.

L'opera interessa il territorio dell'Emilia Romagna e delle Marche; in particolare le Province di Rimini, Pesaro Urbino, Ancona, Macerata, Ascoli Piceno e 29 comuni diversi. Sono in corso di definizione gli interventi in favore del territorio. Ad oggi è prevista:

- la realizzazione di 36 Km di bretelle di collegamento all'autostrada
- l'installazione di 95,8 km di barriere antirumore

Si riporta una tabella riassuntiva dello stato di attuazione degli interventi.

Importo dei lavori:	2.390,0 milioni di €
Lunghezza dell'intervento:	154,7 Km
Barriere antirumore:	95,8 Km
Nuovi svincoli:	5

Stato dell'opera	Apertura al traffico prevista
 Rimini Nord - Cattolica (lotto 1A - 1,2Km) Lavori in corso	2012
 Rimini Nord - Cattolica (lotto 1B - 27,8Km) Lavori in corso	2013
 Cattolica - Fano (28,3 Km) Lavori in corso	2013
 Fano - Senigallia (21,0 Km) Lavori in corso (1)	2011
 Senigallia - Ancona Nord (18,9 Km) Lavori in corso	2014
 Ancona Nord - Ancona Sud (17,2 Km) Lavori affidati (appalto integrato) (2)	2015
 Ancona Sud - P.to S.Elpidio 1a fase (37,0 Km) Lavori ultimati (3)	2010
 Ancona Sud - P.to S.Elpidio 2a fase (3,3 Km) Lavori in corso	2012

(1) Il 21.04.2011 è stato aperto al traffico il nuovo Svincolo di Senigallia

(2) E' in corso la progettazione esecutiva a cura dell'appaltatore.

(3) Il 31.07.2010 sono stati aperti al traffico 33 km. I restanti 4 km saranno aperti al traffico con il lotto attiguo 6B

tabella: materiale reso disponibile da sito Società Autostrade.

E' indispensabile recuperare il completamento del tratto di ampliamento della terza corsia dell'A14 P.S.Elpidio-Pedaso che, per le note opposizioni comunali, ha subito un rallentamento dell'iter approvativo. Il tratto in questione, assieme alla progettazione della terza corsia fino a Porto d'Ascoli, andrà inserito nel prossimo piano di investimento della Società Autostrade per l'Italia.



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 concluso la gara, individuato il promotore e proceduto all’attivazione della seconda fase del Project Financing (P.F.).

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

Interventi	Lunghezza (km)	Investimento (Meuro)
III Corsia autostrada A14	155 ~~144,00~~	2.400 ~~1.763,00~~
E78 Fano-Grosseto (Marche)	47 ~~61,00~~	2.260 ~~1.436,00~~
Collegamento porto di Ancona-A14	7,00	480 ~~472,00~~
Raddoppio SS 76 (Quadrilatero)	22,30 ~~17,00~~	374,00
Var. SS77 (Quadrilatero)	34,70 ~~18,00~~	1.098 ~~577,00~~
Pedemontana Fabriano/Muccia (Quadrilatero)	35,50 ~~36,00~~	313 ~~295,00~~

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

- 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;



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

2. per la E78 il Ministero delle Infrastrutture, in relazione all'intero tracciato stradale, ha comunicato di aver formalizzato la richiesta alla Comunità Europea per l'inserimento dell'E 78 nella rete TEN-T (Trans-European Networks- Transport) considerate le altre questioni relative al completamento della Grosseto-Fano, per individuare un percorso condiviso e praticabile sulle modalità di finanziamento delle opere restanti ~~devo 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 del promotore che ha offerto una realizzazione a totale proprio carico, è terminata la fase di verifica dei requisiti di qualificazione da parte della stazione appaltante, ANAS S.p.A. – Direzione Generale. Si procederà ora con la gara vera e propria e l'affidamento della concessione al contraente generale essendo stato approvato dal CIPE, in data 5 maggio 2011, anche lo Schema di Convenzione; ~~occorre attendere che venga definita la progettazione definitiva dal migliore offerente della seconda fase di P.F.~~

4. per le opere del Quadrilatero ~~soltanto~~ in parte finanziate, dallo Stato (1.428 Meuro) e dalla Regione, per circa ~~90~~ 109,95 Meuro, ad oggi vi sono le risorse economiche per i due assi principali (Ancona-Perugia e Civitanova M.-Foligno) oltre al tratto di pedemontana Fabriano-Matelica per i restanti lotti ed il completamento della pedemontana fino a Muccia/Sfercia devono essere ancora reperiti ulteriori fondi e di questi un importante apporto è previsto ~~circa 95~~ attraverso il ricorso alla Partenariato Pubblico Privato prevista nel PAV. Lo scorso 30 aprile 2012 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del lotto funzionale della Pedemontana della Marche tratto Fabriano-Matelica facente parte del Sub Lotto 2.1 del MaxiLotto n.2 del Progetto Quadrilatero Marche-Umbria. Si tratta di un tratto di circa 8 Km che dall'attuale svincolo con la SS76 in località "Pian dell'Olmo" di Fabriano arriva allo svincolo "Matelica Nord – Zona Industriale" in località Pian dell'Incrocca. Il lotto è interamente finanziato con fondi messi a disposizione dalla Regione Marche per circa 90 M€ derivanti dall'Accordo di Programma Quadro della Regione Marche.

Di seguito vengono riportate le opere della rete nazionale sulle quali l'ANAS s.p.a. interviene 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	128,00 ~~66,16~~
Adeguamento SS 4 Salaria, Trisungo-Acquasanta, 1° lotto, 2° stralcio	~~3,00~~ 5,00	110,00 ~~96,70~~
SS 76. Svincolo Interporto (fondi regionali in esercizio)	1,00	16,66 ~~10,90~~

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 esame 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



Denominazione strada	Provincia	Estremi
Ex SS77 dir.	Macerata-Ancona	Sforzacosta-Macerata-Villa Potenza-innesto ex SS571 "Helvia Recina" (parte itinerario Val Potenza)
ExSS258 "Marecchiese"	Pesaro Urbino	Confine Marche-Emilia – confine Marche-Toscana
Ex SS360 "Arcevese"	Ancona	Senigallia-Sassoferrato-innesto 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

6.2 Criteri per la classificazione delle strade

Per l'inserimento di ulteriori strade diverse da quelle sopracitate nella rete di interesse regionale, vanno seguiti i seguenti 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 Ministero delle Infrastrutture 5/11/2001.

6.3 Criteri per il finanziamento

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 che tale meccanismo venga effettivamente avviato dal 2010 o successivamente, 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;



6.4 Programma di Investimenti sulla Rete

Rete nazionale

Sulla rete nazionale, tenuto conto delle opere che si stanno realizzando in **Progetto di Finanza 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	~~160,145,62~~
Adeguamento SS 4 Salaria, Trisungo-Acquasanta, 1° lotto, 2° stralcio	164,30
Variante alla SS 16. Collegamento tra Pesaro e Fano	200,00**

Peraltro 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 **sono state potremmo essere cantierate ulteriori opere per 1,5 miliardi dei quali la metà nelle Marche, completando entro il 2011 l'ampliamento della terza corsia in tali tratti, consentendo di realizzare alcuni lotti con notevole anticipo rispetto ad i cronoprogrammi previsti.**

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.

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, la Regione disporrà di parte delle risorse derivanti dai fondi FAS (Finanziamenti per le Aree Sottoutilizzate) provenienti dalle future delibere CIPE, mentre 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 attivabili per realizzare gli investimenti di **relevante entità 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	1,00	-	-
	- Realizzazione Pedemontana tratto da confine prov. di Ancona a Cagli	282,00	6,00	-
Ancona	- Pedemontana tratto Sassoferrato-confine prov. Ancona	250,0	-	-
	- Strada Intervalliva	*280,00	2,13	-
Macerata	- Realizzazione della strada Mezzina	*150,00	4,30	-
	- Miglioramento ed adeguamento della Val Potenza	*800,00	15,66	-
	- Pedemontana. tratto Sarnano-Sforzacosta	72,00	-	-
Ascoli Piceno e Fermo	- Realizzazione della strada Mezzina	390,00	23,11	-
	- Strada "Mare/Monti"	*600,00	1,47	-
	- Pedemontana tratto Comunanza-Amandola	200,00	-	-
	- Variante S. Benedetto del Tronto	15,00	-	-
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 della 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 ~~sud~~ ~~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 (arretramento) dell'A14 fino a P.to d'Ascoli – Progettazione svincolo val Potenza e San Benedetto del Tronto Centro.
 3. Studio delle Varianti sulla SS16 in corrispondenza di alcuni centri costieri, Pesaro-Fano, Falconara, Civitanova Marche-Potenza Picena, S. Benedetto – Completamento lavori raddoppio variante SS16 di Ancona.
 4. Completamento degli allacci del Porto (Uscita ovest), Interporto (Svincolo SS76 già realizzato) ed Aeroporto (Area air cargo).
- Interventi da prevedere entro il 2020:
 1. Realizzazione terza corsia A14 fino a P.to d'Ascoli anche con varianti di tracciato (arretramento) e svincoli val Potenza e San Benedetto del Tronto Centro.
 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 alle 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 (San Severino Marche)
 5. Connessione Mezzina –Squartabue (Recanati)
 - 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 “ “ Fabriano-Sassoferrato
 5. Realizzazione “ “ svincolo Cagli
 - Interventi entro il 2020:
 1. Progettazione Amandola-Sarnano
 2. Realizzazione Pedemontana Castelraimondo-Matelica
 3. Realizzazione Cagli-Frontone 1° stralcio.

PARTE 2

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

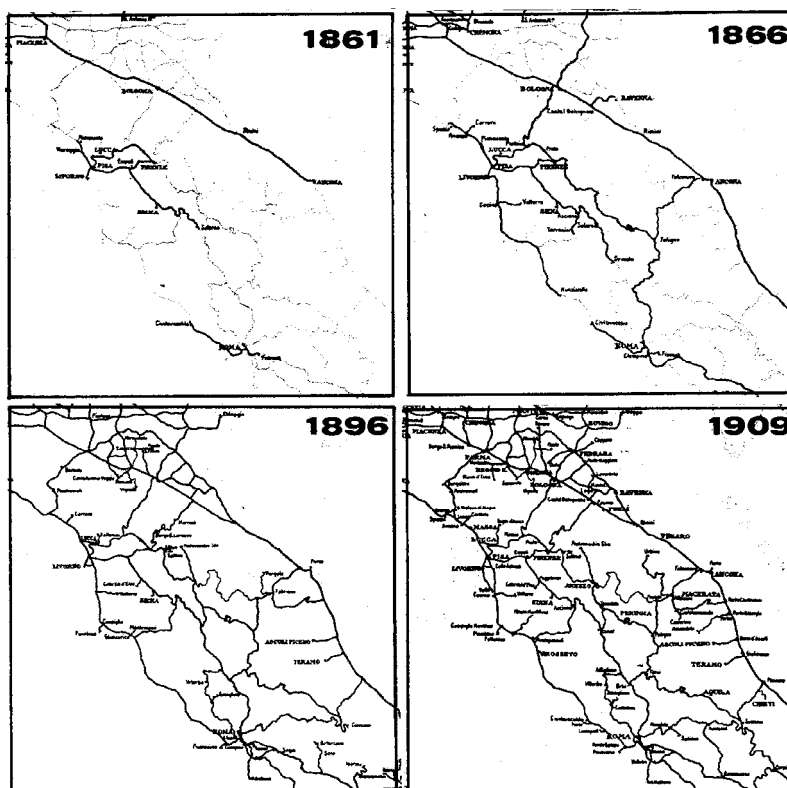


INDICE

1. LA RETE FERROVIARIA NELLA REGIONE MARCHE.....	3
1.1 Sviluppo storico delle ferrovie	3
1.2 L'attuale rete ferroviaria	4
1.3 Principali caratteristiche tecniche delle linee ferroviarie marchigiane	7
1.4 Linee secondarie di interesse locale	7
2. IL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE IN CIFRE.....	9
2.1 Nodi di scambio	13
~~2.2 Stazioni minori e impresenziate~~	~~14~~
3. DECENTRAMENTO E CONTRATTO DI SERVIZIO.....	16
3.1 La riforma del trasporto pubblico:	16
3.2 L'attuazione dei trasferimenti.	18
3.3 RFI :integrazioni ed innovazioni nel trasporto ferroviario regionale	18
3.4 Obiettivi di intervento	32
3.4.1. Raccordo ferroviario del Porto, dell'Interporto e Scalo Marotti.....	35
3.4.2. Iniziative Gestionali per Trasporto combinato.....	36
3.4.3. Elettificazione della rete secondaria	40
3.4.4. Stazioni ferroviarie impresenziate	40
3.4.5. ~~Trasporto rapido di Massa Metropolitana di superficie e nuove fermate~~	~~42~~
3.4.6. ~~Ripristino della~~ linea Fano-Urbino	~~43~~
3.4.7. Previsione di nuove linee ferroviarie	43
4. IL CONTRATTO DI SERVIZIO.....	44
4.1 Servizi e relativi corrispettivi	45
4.2 Flessibilità, interruzioni del programma di esercizio	45
4.3 Monitoraggio della qualità del servizio	46
4.4 Servizi Aggiuntivi	48
4.5 Monitoraggio della qualità del servizio	54
4.6 Comitato Tecnico di Gestione del Contratto	55

SVILUPPO DELLA RETE FERROVIARIA DEL CENTRO ITALIA (Negli anni 1861, 1866, 1896, 1909.)

Fonte : Ferrovie dello Stato



1. LA RETE FERROVIARIA NELLA REGIONE MARCHE

1.1 Sviluppo storico delle ferrovie

Il territorio delle Marche è attraversato da linee ferroviarie che, pur non rappresentando una rete, trattandosi perlopiù di aste di attraversamento o di penetrazione, costituiscono una importante ossatura a supporto della mobilità regionale.

L'attuale assetto delle linee ferroviarie deriva da una fase di sviluppo infrastrutturale avviata alla fine dell'ottocento alla quale è seguita da una fase di progressiva riduzione, a partire dal secondo dopoguerra, causata, principalmente da una inversione della politica che ha visto favorire lo sviluppo della gomma.

Le carte storiche della rete ferroviaria mettono chiaramente in luce l'importanza che veniva data, all'inizio del secolo, a questa infrastruttura di trasporto vista soprattutto come potente mezzo per lo sviluppo industriale del Paese. In circa cinquanta anni viene, infatti, realizzata tutta la rete presente ai giorni nostri.

Da notare come nelle Marche la dotazione di inizio secolo era più articolata lasciando intravedere il preciso obiettivo di realizzare una vera e propria rete capace di rendere maggiormente efficace il trasporto ferroviario.

Successivamente, a partire dalla fine della seconda guerra mondiale e con il progressivo affermarsi del mezzo su gomma, inizia lo smantellamento o la chiusura di alcune tratte, l'ultima delle quali è la linea Fano-Fermignano-Urbino non più ritenuta, da FS, sufficientemente redditizia.

E', questa, la definitiva conferma che il servizio ferroviario, così come storicamente gestito dalle Ferrovie dello Stato, non è più in grado di rispondere alla sempre crescente e diversificata domanda di mobilità e cede progressivamente di fronte ad una politica tesa a sviluppare le potenzialità offerte dalla maggiore flessibilità dei sistemi di trasporto su gomma.

Nel tentativo di invertire la tendenza in atto, vengono avviati, a partire dalla fine degli anni ottanta, i primi studi regionali per il rilancio del servizio ferroviario che viene comunque ritenuto quello più idoneo per uno sviluppo sostenibile del territorio.

1.2 L'attuale rete ferroviaria

Attualmente sono presenti, nelle Marche linee ferroviarie per un totale di km. **390,7** ~~400,7~~, classificate in principali, se interessano anche servizi di rilevanza nazionale, ed in secondarie, se destinate ad un servizio esclusivamente regionale.

Non tutte le linee sono elettrificate e a doppio binario denunciando anche una sostanziale arretratezza sul piano tecnico che influisce poi negativamente sulla qualità e sulla quantità del servizio erogato ed erogabile.

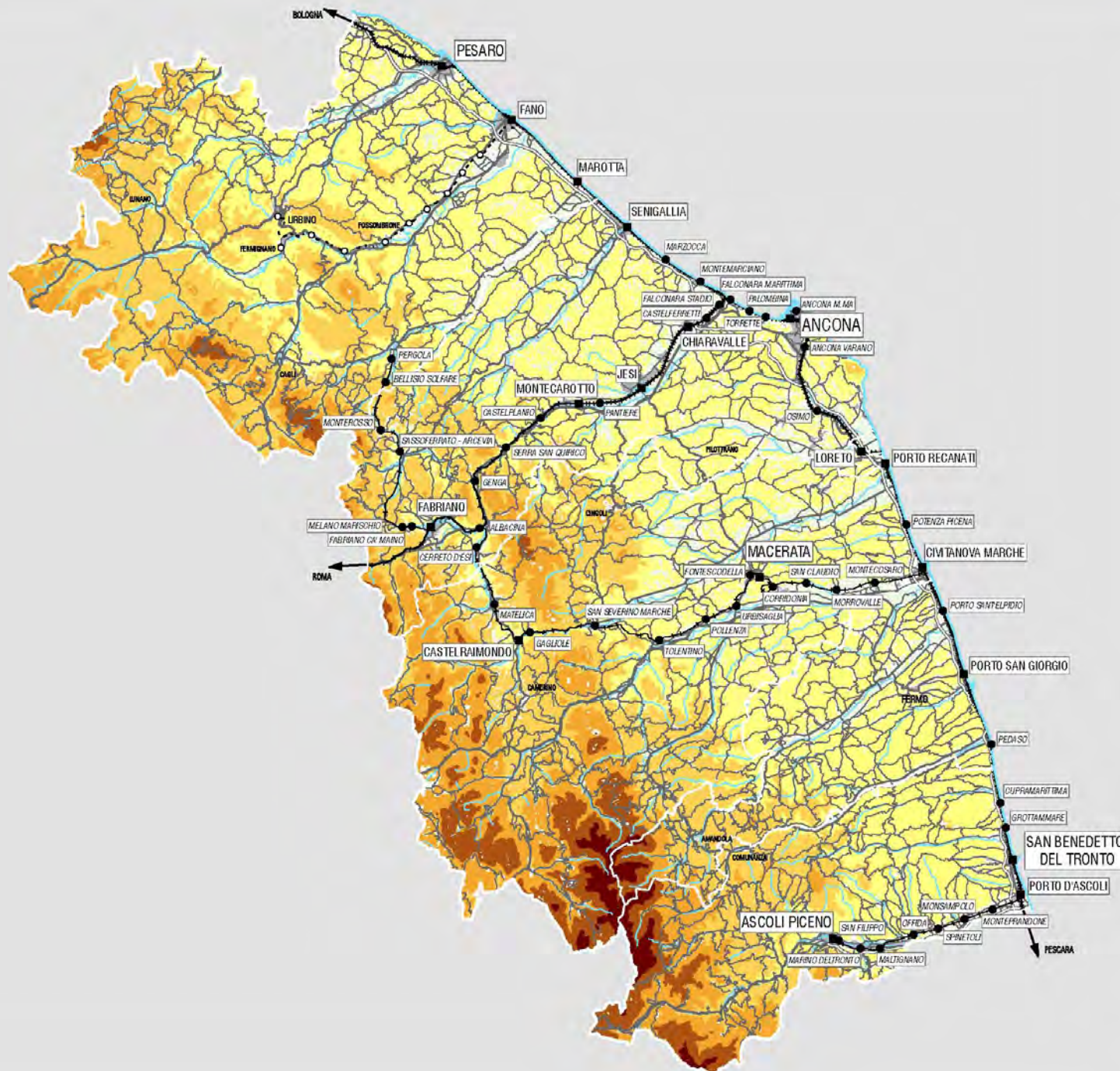
Anno 1998

Area	Linee a semplice binario (km.)		Linee a doppio binario (km.)		Totale rete ferroviaria (km.)	
	Totale	Elettrificate	Totale	Elettrificate	Totale	Elettrificate
Marche	190,7	28,7	210,0	210,0	390,7	238,7
Italia del Nord	3971,3	2028,3	3025,5	3014,2	6996,8	5042,5
Italia Centro	1495,2	591,4	1785,9	1771,6	3281,1	2363,0
Italia Sud/Isole	4410,9	1677,9	1294,5	1274,8	5705,4	2952,7
Italia	9924,3	4297,6	6106,0	6060,7	16030,3	10358,3

Fonte: Elaborazioni su dati FS e Conto Nazionale dei Trasporti 2000



**PIANO REGIONALE
INFRASTRUTTURE
TRASPORTO MERCI E LOGISTICA**



RETE FERROVIARIA

- Stazione Impresenziata
- Stazione Presenziata
- Ex Stazione
- Linea ferroviaria a doppio binario elettrificata
- Linea ferroviaria ad un binario elettrificata
- Linea ferroviaria ad un binario non elettrificata
- Linea ferroviaria in disuso

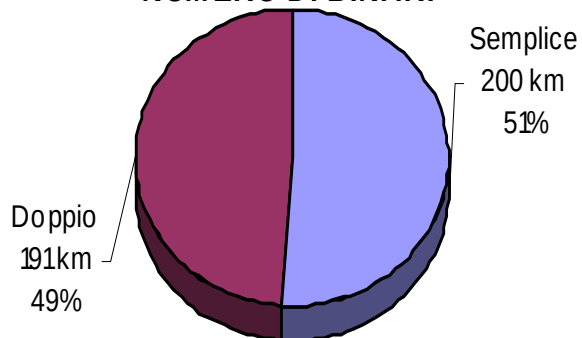
RETE STRADALE

- ===== Autostrade
- Strade Statali
- Strade Provinciali
- Viabilità secondaria

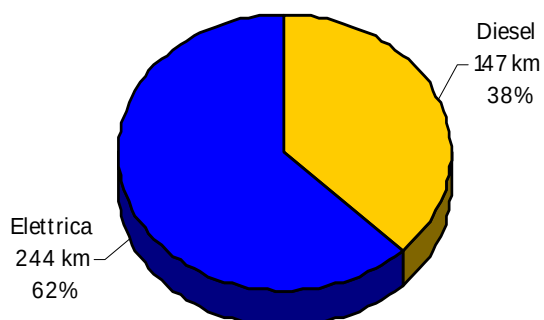
Dotazione di infrastrutture ferroviarie regionali per tipo

2 % x 19.340 km (rete italiana) = **391 km**

NUMERO DI BINARI



TIPO DI TRAZIONE



Estensione della rete ferroviaria – Anni 2004 - 2009 ~~2007~~

	Anno 2004	Anno 2007	Anno 2009
Rete elettrificata	km 11.044	km 11.531 (70,6%)	km 11.887 (71,2%)
Rete non elettrificata	km 4.871	km 4.804 (29,4%)	km 4.798 (28,8%)
TOTALE RETE	km 15.915	km 16.335	km 16.686
Rete a semplice binario	km 9.554	km 9.285 (56,8%)	km 9.192 (55,1%)
Rete a doppio binario	km 6.362	km 7.050 (43,2%)	km 7.493 (44,9%)
Rete con blocco automatico	km 5.558	Km 6.023	Km 6.451

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti ~~2008~~ 2009-2010**Ulteriori dati del Gruppo Ferrovie dello Stato**

	Anno 2004	Anno 2007	Anno 2009
Ricavi da traffico viaggiatori	€ 2.186 milioni	€ 2.399 milioni	€ 2.564 milioni
Ricavi da traffico merci	€ 743 milioni	€ 761 milioni	€ 545 milioni
Dipendenti	100.000	96.000	87.422
Mezzi di Trazione	3.316	3.140	2.949
Carrozze	8.024	8.038	7.487
Carri	45.400	41.400	30.319
Viaggiatori/km	45,5 miliardi milioni	45,9 miliardi milioni	44,4 milioni
Tonnellate/km	23,2 milioni	23,2 milioni	15,2 milioni
di cui Combinato	9,4 milioni	9,8 milioni	6,3 milioni

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti ~~2008~~ 2009-2010

Si evidenzia uno stato sostanzialmente positivo delle Marche quanto a dotazione di infrastrutture ferroviarie rispetto alle macro aree dell'Italia. E', tuttavia, mancato l'aggiornamento tecnologico essendo limitata l'estensione delle linee elettrificate che risulta superiore solo a quella del Sud e delle Isole.

Nel dettaglio, dei 390,7 km. di rete ferroviaria, 244 sono linee principali tutte elettrificate (linee Adriatica e Falconara-Orte) e 146 sono linee a trazione diesel; inoltre relativamente al numero dei binari 191 km sono a doppio binario e 200 km a semplice binario.

Nei raffronti con l'estensione territoriale e con la popolazione residente, si può evidenziare una dotazione ferroviaria nelle Marche inferiore alle medie nazionali rapportate alla superficie. In

particolare la Regione è notevolmente al di sotto della media per le linee a semplice binario, mentre si colloca sulla media nazionale per quelle a doppio binario.

Analoga situazione si riscontra nel raffronto rispetto agli abitanti dove, invece, le linee a doppio binario risultano leggermente sopra la media nazionale.

Le disfunzioni riscontrabili nel servizio ferroviario vanno quindi imputate sia alla quantità di linee a semplice binario, che sono principalmente quelle a carattere regionale, che alla qualità del materiale rotabile impiegato ed alla organizzazione complessiva del trasporto ferroviario.

Va, comunque, sottolineata la grande potenzialità dell'infrastruttura ferroviaria rispetto alla domanda di mobilità in quanto le linee esistenti interessano direttamente le principali aree di sviluppo socio-economico della Regione attraversando Comuni che rappresentano ben il 70% della popolazione residente marchigiana.

1.3 Principali caratteristiche tecniche delle linee ferroviarie marchigiane

La rete ferroviaria marchigiana ha una configurazione "a pettine", nella quale solo le linee di collegamento di rilevanza nazionale (Adriatica e Romana) sono elettrificate. Più precisamente:

- "Adriatica" – tratta Gabicce/Porto d'Ascoli di km. 174:
la linea è a doppio binario, attrezzata con le più moderne tecnologie. L'elevata potenzialità è data dalla completa circolazione sul binario di destra e dall'istituzione della marcia unidirezionale dei treni su entrambi i binari attraverso il Sistema di Comando e Controllo della Circolazione (CTC) Sono presenti 24 stazioni.
- "Romana"- tratta Falconara-Fabriano (Fossato), nell'ambito della tratta Falconara/Orte , di km. 99: la linea, tutta elettrificata, è a doppio binario da Falconara a Montecarotto e a semplice binario da Montecarotto al confine regionale (Fossato di Vico). E' esercita con regime di Controllo del Traffico Centralizzato (CTC) ed in parte con Dirigente Centrale. Sono presenti 11 stazioni.

1.4 Linee secondarie di interesse locale

- "Ascoli Piceno/Porto d'Ascoli" di km. 28:
linea a semplice binario, non elettrificata, esercita a Dirigenza Locale. Sono presenti 9 stazioni.
L'elettrificazione di tale linea è stata prevista nel PAR FAS 2007-2013 e sarà realizzato da RFI spa entro il 2013
- "Fabriano/Pergola" di km. 32:
linea a semplice binario, non elettrificata, esercita con CTC e Dirigenza Unica. Sono presenti 5 stazioni.
- "Civitanova/Albacina (Fabriano)" di km. 87:
linea a semplice binario, non elettrificata, esercita con sistema economico di esercizio. Sono presenti 15 stazioni

Si nota come, a fronte della lunghezza chilometrica, la velocità commerciale (media 59,3 km/h) cala sensibilmente passando dai 70 km/h sulle linee principali a valori inferiori ai 50 km/h su quelle secondarie, sia per le caratteristiche geometriche e tecnologiche ma anche per l'intervallo tra le fermate. Queste sono, infatti, più frequenti nelle secondarie e comportano continui rallentamenti ed accelerazioni del treno.

Tuttavia va detto che una maggiore frequenza di fermate contribuisce ad una maggiore accessibilità al vettore ferroviario.

Come è noto, la linea ferroviaria Fano/Urbino (km 48,6 di linea con 14 ponti, 8 gallerie, 5 viadotti) è stata chiusa all'esercizio alla fine degli anni ottanta in quanto, in base al piano formulato dal Ministero dei Trasporti e da FS s.p.a., non raggiungeva livelli accettabili di redditività. Della linea, contrariamente alle altre chiuse in precedenza, è rimasta la massicciata, il piano del ferro, da rifare in gran parte, e gli edifici stazione, utilizzati, in parte, per scopi non legati al trasporto ferroviario.

La Regione Marche ~~sta operando da~~ **ha operato per** diversi anni per il riutilizzo. Sia attraverso l'affidamento di uno studio per l'utilizzo ferroviario o in alternativa per altri usi legati al trasporto (tramvia, pista ciclabile,...) sia attraverso la richiesta inoltrata nel corso del 2005 a RFI di avere in comodato d'uso l'intero compendio delle aree ferroviarie della tratta Fano – Urbino, allorché la società esprime la volontà di alienare al pubblico incanto il bene dismesso. RFI non ha mai dato risposte ufficiali all'ipotesi del ripristino, anche in considerazione del fatto che l'eventuale riapertura richiederebbe notevoli spese per demolizioni, consolidamenti, rettifiche di tracciato, opere sostitutive dei P.L. e non ultimo, il reperimento di un gestore della linea.

In tal senso si **è inquadrata** la richiesta inoltrata al Genio Ferrovieri per il ripristino e l'esercizio, che non ha però dato i risultati attesi, dal momento che il Genio ha ribadito l'indisponibilità alla gestione e la parziale disponibilità ad occuparsi dell'esecuzione dei lavori a spese del committente Regione o Stato.

Nel 2007-2008 sono stati affrontati diversi dibattiti con gruppi locali di cittadini che chiedono la riapertura della linea, come linea regionale, come positivamente ha fatto la Provincia di Bolzano per la Merano-Malles, e tale possibilità è stata inserita nell'aggiornamento dell'Intesa Stato/Regione Marche **del 2009**, assieme ad altre opere ferroviarie tutte da realizzare, quali l'Ascoli-Antrodoco, ma tale inserimento non garantisce allo stato alcun finanziamento certo.

Nel corso del 2011 Regione Marche, con DGR n.1372, si è espressa favorevolmente, sulla richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, circa la dismissione della linea; ciò permetterà alla Provincia di Pesaro Urbino di poter utilizzare l'area ferroviaria per la realizzazione di una pista ciclabile. In ogni caso è auspicabile che il tratto tra Fano e la sua area industriale

possa essere 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.

L'attuale orario ferroviario differenzia il servizio esercito da Trenitalia S.p.A. in treni a lunga percorrenza, Eurostar, Intercity ed Eurocity, Espressi (ES, IC, E) e Regionali. Questi ultimi sono gestiti dalle Direzioni Regionali di Trenitalia S.p.A. attraverso Contratto di Servizio con la Regione Marche. Torna utile ricordare che le Marche non hanno ferrovie concesse e l'unica impresa ferroviaria sul territorio è Trenitalia S.p.A.

Nel corso degli ultimi anni società ferroviarie diverse da Trenitalia hanno però avviato procedure per l'acquisizione di tracce, sulla linea adriatica. Di recente la Regione Marche ha valutato positivamente la proposta pervenuta dalla Impresa ferroviaria Adriatico Sangritana circa l'avvio del servizio sulla linea Bologna Centrale-Vasto San Salvo che prevede fermate anche nel territorio marchigiano.

I collegamenti lungo la costa sono quelli con servizi quantitativamente migliori. La direttrice Adriatica rappresenta l'unico collegamento da/per Sud Est Italia. Tutta l'area interessata è caratterizzata da un'industrializzazione diffusa e da un sistema di distretti composto prevalentemente da piccole e medie imprese che spesso sono interconnesse tra loro. Sono presenti centri urbani di media estensione che funzionano da poli generatori/attrattori di traffico viaggiatori: sono queste le aree a maggiore densità abitativa.

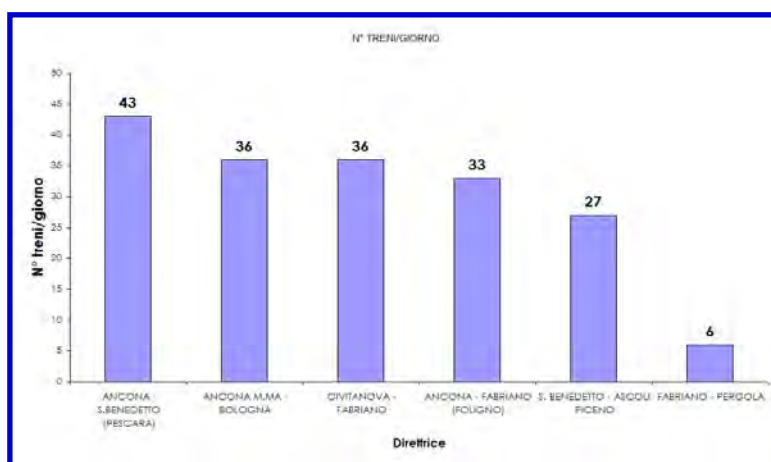
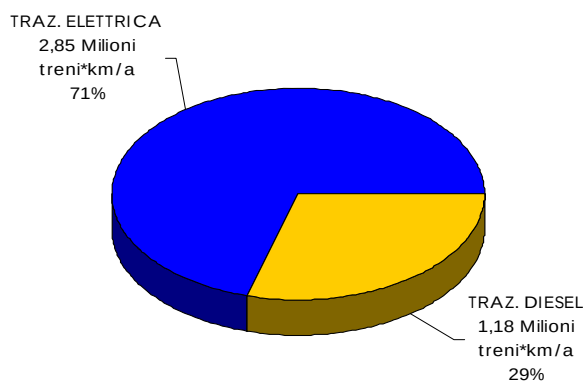
Le linee secondarie sono quelle dove si svolge un servizio inferiore in quanto cala notevolmente la domanda di trasporto. Ci si trova, infatti, in aree a densità abitativa decisamente inferiore rispetto alla costa.

2. IL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE IN CIFRE¹

Mediamente negli ultimi anni nella regione Marche sono circolati circa 180 treni/giorno corrispondenti ad un totale di 4 milioni di treniKm/anno che sono divenuti, 4,28 milioni di treniKm/anno nel 2009.

¹ I dati ed i contenuti del presente paragrafo e di quello seguente sono più precisamente riportati ed aggiornati nel Piano Regione del Trasporto Pubblico Locale, in corso di approvazione, in quanto attinenti il servizio di trasporto pubblico.

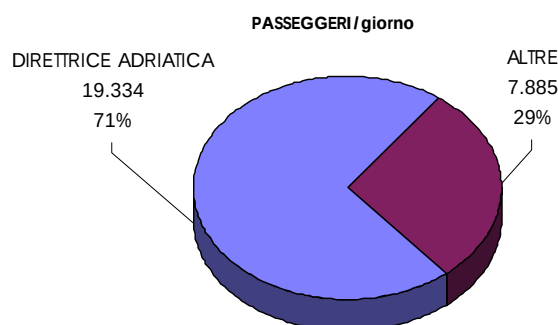
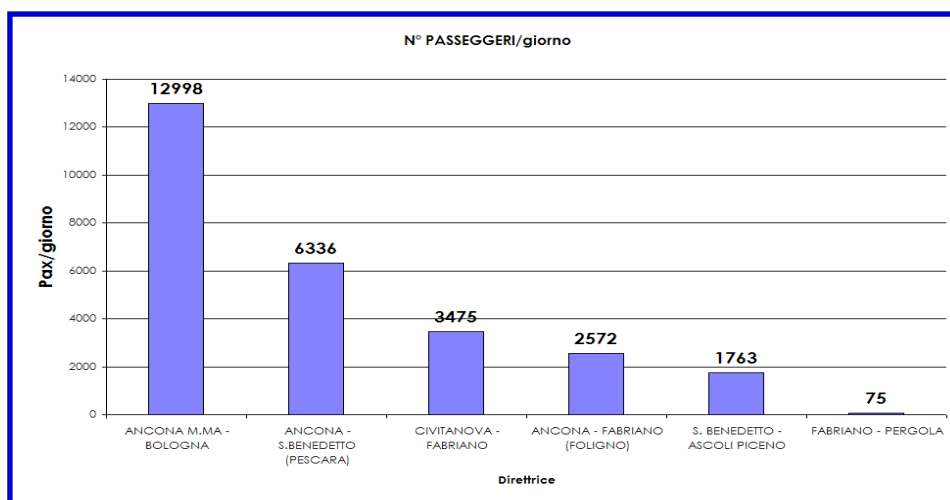
~~180 Treni/giorno~~ ~~4 milioni Treni Km/anno~~



In riferimento al dettaglio delle singole linee, in termini di km* treno dal 2003 al 2005 il servizio ferroviario è stato determinato dai seguenti valori:

Linea	Km*treno 2003	Km*treno 2004	Km*treno 2005
60 - Ancona - Pesaro (BO_ MI)	1.297.472,51	1.303.878,13	1.300.949,94
61 - Ancona - P. d'Ascoli (Pescara)	1.022.813,62	1.022.408,76	1.081.100,69
70 - Ancona - Fabriano (ROMA)	502.651,76	497.055,89	526.358,34
286 - Fabriano - Pergola	44.752,68	45.384,78	38.242,05
288 - Civitanova M. - Macerata - Fabriano	791.412,41	815.868,40	824.570,40
290 - San Benedetto del T. - Ascoli Piceno	244.234,67	246.059,26	255.964,19
TOTALE INTERA RETE	3.903.103,37	3.930.655,22	4.027.185,61

(*)dati forniti da Trenitalia Marche a giugno 2004

PASSEGGERI TRASPORTATI**27.000 viaggiatori/giorno**

I rilevamenti dei passeggeri trasportati vengono effettuati da TRENITALIA e sono riportati sinteticamente nella tabella seguente:

Frequenzazioni (dati elaborati da Trenitalia S.p.A.)

Relazione	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004*	2005
Ancona-Rimini-Bologna-Milano	615.130	667.527	764.949	861.467	950.354	966.215		1.053.880
Ancona-Porto d'Ascoli-Giulianova	183.524	172.732	176.215	200.085	212.368	313.804		321.484
Ancona-Fabriano	102.286	101.991	96.372	103.734	106.777	111.480		128.152
Ancona-Civitanova-Macerata-Fabriano	107.657	107.245	110.132	111.777	110.435	108.196		117.845
Ancona-S.Benedetto-Ascoli Piceno	67.887	74.746	84.135	94.250	102.049	53.944		52.306
Fabriano-Pergola	2.654	2.650	2.396	2.118	2.336	2.312		1.952
TOTALE GENERALE	1.079.138	1.126.891	1.234.199	1.373.431	1.484.319	1.555.951		1.675.619

La rilevazione invernale 2004 non è stata effettuata

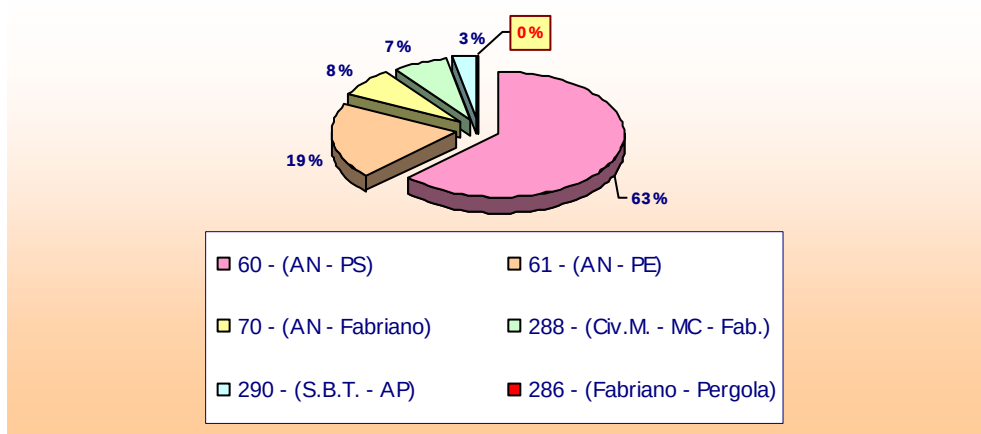
Va rilevato l'aumento dei passeggeri trasportati soprattutto sulla linea Adriatica (Milano- Bologna- Ancona- Porto- d'Ascoli).

Il confronto fra i passeggeri trasportati nelle varie linee evidenzia, ovviamente, un grande utilizzo del servizio ferroviario nella tratta a nord di Ancona sulla linea Adriatica che assorbe oltre il 60% del trasporto regionale.

Quasi insignificante, invece, è la frequentazione sulla linea Pergola-Fabriano che, evidentemente, non risponde più alle esigenze della domanda.

Conoscere il dato dei passeggeri è stato ed è, ovviamente importante, per calibrare al meglio il servizio ferroviario ed ottimizzare l'insieme dei due parametri, gli introiti da biglietti ed il gradimento dell'utenza, fondamentali per la programmazione del servizio.

L'offerta di servizio è, ovviamente, maggiormente diversificata nelle linee principali, interessate anche da treni nazionali di lunga percorrenza, dove sono presenti anche Eurostar ed Intercity, rispetto alle linee secondarie dove il servizio viene svolto soltanto da treni regionali. Nel grafico sono evidenziate le percentuali dei trasportati per singola linea sul totale dei viaggiatori (1.675.619) dell'anno 2005.



Registrato un calo progressivo dell'utilizzo del servizio ferroviario, soprattutto nei territori delle Province di Ascoli Piceno e Macerata, è stato predisposto un sistema complessivo a rete, tenendo conto delle coincidenze ferro-gomma nei principali snodi territoriali, con particolare riferimento alla linea Civitanova-Albacina, e ferro-ferro tra il sistema regionale e quello nazionale, in corrispondenza delle stazioni di confluenza quali Ancona, Fabriano, Civitanova e S. Benedetto.

Nell'ambito della rete principale di accesso al trasporto pubblico locale sono stati individuati i seguenti nodi di scambio tra le modalità ferro e gomma:

Provincia di ANCONA	Provincia di MACERATA	Provincia di ASCOLI PICENO	Provincia di PESARO
Ancona Chiaravalle Cupramontana Fabriano Falconara M.ma Jesi Osimo Sassoferrato Senigallia	Macerata Civitanova Marche Corridonia Castelraimondo S. Severino Marche Tolentino	Ascoli Piceno Castel di Lama Grottammare Pedaso Porto S. Elpidio Porto S. Giorgio S.Benedetto del Tronto	Pesaro Fano Marotta Pergola

2.1 Nodi di scambio

Alcuni hanno caratteristiche complesse come quello di Fano, già realizzato, altri, più legati alle opportunità offerte dal trasporto su gomma o collocati in aree troppo centrali, non sono stati realizzati e tale mancanza rende necessario proseguire nell'iniziativa di intervento pubblico magari aggiornando le localizzazioni, come sulle stazioni impresenziate mancanti, fino a completamento della rete. Con l'intervento sulle stazioni impresenziate, avviato nel 2007 ed ancora in corso, la Regione con il fattivo concorso dei Comuni interessati ha intenzione di provvedere al recupero e riutilizzo a fini sociali ed urbani degli immobili delle stazioni, che sarebbero altrimenti destinati al lento degrado fino al totale abbandono, perdendo anche rapidamente la funzione di riferimento urbano che hanno avuto sin dall'800.

Al tempo stesso, dove le risorse e la domanda sono sufficienti, sono in corso progetti di intervento per nuove stazioni, o meglio nuove fermate, che diano risposta al mutato riferimento della domanda di trasporto collettivo, quali centri commerciali, aree direzionali e zone produttive.



N°63 STAZIONI di livello Interregionale, Regionale, Provinciale, Metropolitano di cui 11 presenziate da personale RFI., di cui:



PLATINUM ⇒ - (Network Metropolitani)

GOLDEN ⇒ n. 5 (Ancona-Pesaro-S.Benedetto-Civitanova e Fabriano)

SILVER ⇒ n. 17 (Network Urbani)

BRONZED ⇒ n. 41 (Stazioni Minori).

I livelli di qualità riscontrata nelle nostre stazioni dalle indagini di customer satisfaction sono risultati negli ultimi anni sempre ai primi posti nel panorama nazionale e ampiamente al di sopra della media nazionale.

L'impegno di RFI è quello di mantenere e migliorare i livelli raggiunti.

Il servizio di Informazione al Pubblico nelle Marche è completamente automatizzato in relazione alla marcia reale del treno; in caso di anomalità rilevanti della circolazione i centri operativi di Ancona e Bari possono interagire con i sistemi informativi presenti diramando direttamente l'informazione in stazione. (Le stazioni delle Marche con frequenza di viaggiatori più significativa sono dotate di monitor, ad oggi n. 41/63)

~~2.2 Stazioni minori e impresenziate~~

~~Per il decoro e gli altri servizi nelle stazioni minori RFI ha iniziato un percorso di collaborazione dapprima con le Amministrazioni Locali e poi in maniera più organica con la Regione Marche per~~

~~coordinare interventi e ricercare sinergie in grado di garantire un migliore utilizzo degli immobili di stazione e maggiore qualità in termine di decoro e sicurezza. Nel corso del 2006 si sono svolti sopralluoghi in tutte le stazioni impresenziate con il coinvolgimento di amministratori dei Comuni interessati. Nel 2007 è stata raggiunta un'intesa che prevede la cessione in comodato gratuito per nove anni, rinnovabile, delle stazioni ai Comuni per attività no profit da svolgere in tali strutture, previa manutenzione/ristrutturazione degli immobili.~~

~~A tale scopo la Regione ha co-finanziato con 1.000.000 euro un bando per la ristrutturazione degli immobili delle stazioni, che ha permesso l'avvio dei lavori in ben 17 sedi nel corso del 2009-2010, così suddivise nelle province: 6 ad Ancona, 4 ad Ascoli Piceno, 2 a Fermo, 4 a Macerata, 1 a Pesaro.~~

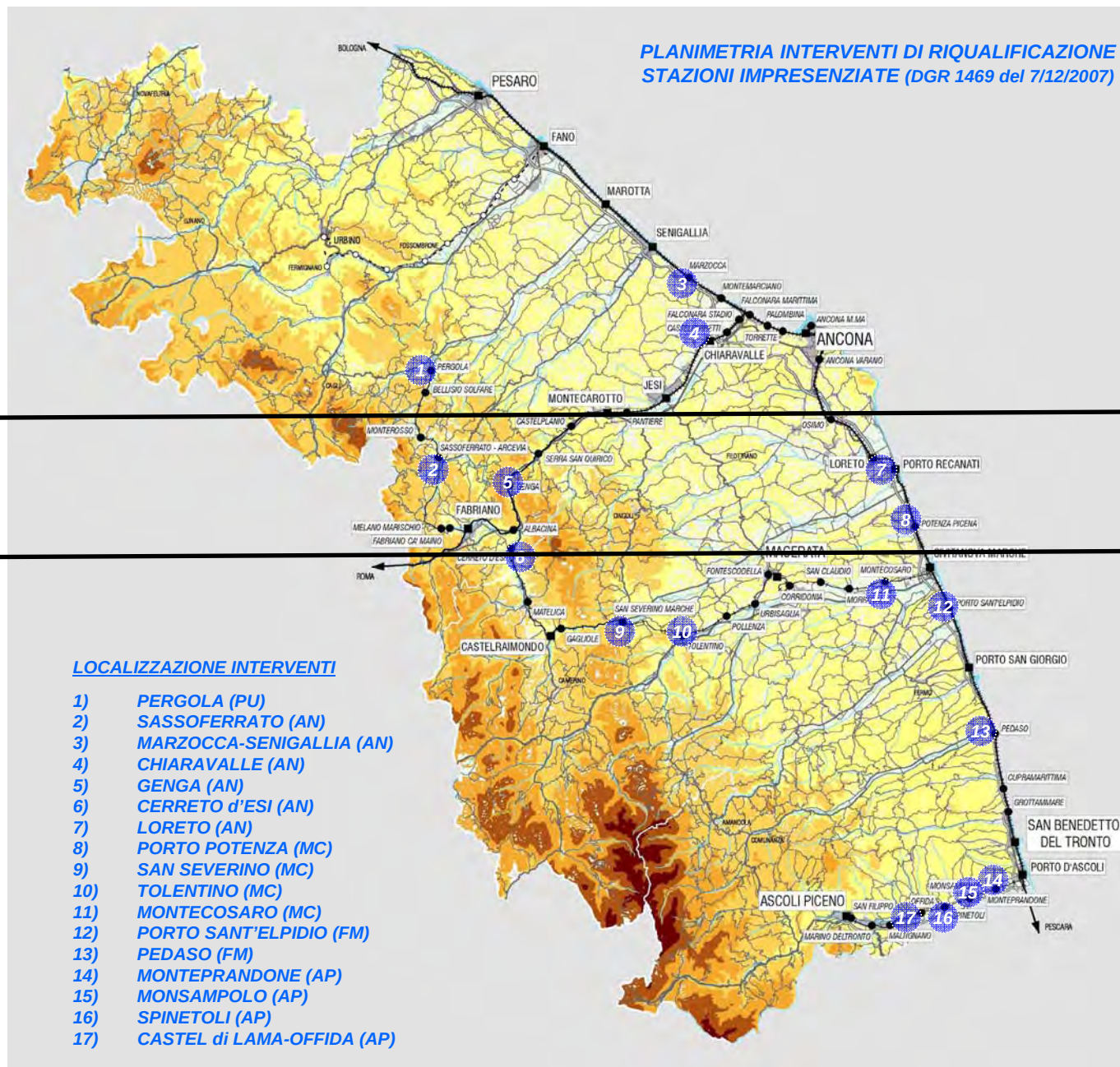
~~I lavori sono in parte conclusi ed in parte, salvo qualche proroga, dovrebbero concludersi entro il 2012.~~

~~Stazioni impresenziate~~	~~Cofinanziate~~	~~Fine lavori~~
~~MARZOCCA~~	~~×~~	~~2010~~
~~MONTEMARCIANO~~		
~~PALOMBINA~~		
~~TORRETTE~~		
~~ANCONA VARANO~~		
~~OSIMO~~		
~~LORETO~~	~~×~~	~~2010~~
~~POTENZA PICENA~~	~~×~~	~~2010~~
~~PORTO S. ELPIDIO~~	~~×~~	~~2012~~
~~PEDASO~~	~~×~~	~~2010~~
~~CUPRAMARITTIMA~~		
~~GROTTAMMARE~~		
~~FALCONARA STADIO~~		
~~CASTELFERRETTI~~		
~~CHIARAVALLE~~	~~×~~	~~2010~~
~~PANTIERE~~		
~~CASTELPLANO~~		
~~SERRA S. QUIRICO~~		
~~GENGA~~	~~×~~	~~2010~~
~~ALBACINA~~		
~~MONTECOSARO~~	~~×~~	~~2010~~
~~MORROVALLE~~		
~~S. CLAUDIO~~		
~~CORRIDONIA~~		
~~MC FONTESCODELLA~~		
~~URBISAGLIA~~		
~~POLLENZA~~		
~~SAN SEVERINO~~	~~×~~	~~2010~~
~~TOLENTINO~~	~~×~~	~~2010~~
~~GAGLIOLE~~		
~~GERRETO D'ESI~~	~~×~~	~~2010~~
~~S. FILIPPO~~		
~~MARINO DEL TR.~~		
~~MALTIGNANO~~		
~~OFFIDA~~	~~×~~	~~2010~~

**PLANIMETRIA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE
STAZIONI IMPRESENZIATE (DGR 1469 del 7/12/2007)**

LOCALIZZAZIONE INTERVENTI

- 1) PERGOLA (PU)
- 2) SASSOFERRATO (AN)
- 3) MARZOCCA-SENIGALLIA (AN)
- 4) CHIARAVALLE (AN)
- 5) GENGA (AN)
- 6) CERRETO d'ESI (AN)
- 7) LORETO (AN)
- 8) PORTO POTENZA (MC)
- 9) SAN SEVERINO (MC)
- 10) TOLENTINO (MC)
- 11) MONTECOSARO (MC)
- 12) PORTO SANT'ELPIDIO (FM)
- 13) PEDASO (FM)
- 14) MONTEPRANDONE (AP)
- 15) MONSAMPOLO (AP)
- 16) SPINETOLI (AP)
- 17) CASTEL di LAMA-OFFIDA (AP)



~~SPINETOLI~~	~~X~~	~~2010~~
~~MONSAMPOLO~~	~~X~~	~~2010~~
~~MONTEPRANDONE~~	~~X~~	~~2010~~
~~PERGOLA~~	~~X~~	~~2011~~
~~BELLISIO SOLFARE~~		
~~MONTEROSSO M.~~		
~~SASSOFERRATO AR~~	~~X~~	~~2010~~
~~MELANO LARISCHIO~~		
~~FABRIANO CA' MAIANO~~		

3. DECENTRAMENTO E CONTRATTO DI SERVIZIO

Uno degli obiettivi da perseguire nei prossimi anni è la maggiore efficienza del settore del trasporto pubblico locale che, in attuazione della legge 59 del 15 marzo 1997: “ *Delega al governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa*”, fermo restando il riparto delle competenze legislative tra Stato e Regioni fissato dall’articolo 117 della Costituzione, sarà raggiunto attraverso la delega che lo Stato ha operato a queste ultime e agli Enti Locali: tale delega attua gli articoli 118 e 128 della Costituzione, richiamati dall’art. 1 della citata legge.

Queste disposizioni, infatti, già prevedevano che lo Stato potesse delegare alle Regioni ed agli Enti Locali funzioni amministrative attribuite alla propria competenza. A questo fine la legge Bassanini , ha individuato in un elenco le materie escluse dal decentramento, che rimangono quindi di esclusiva competenza statale.

Il cosiddetto “ principio della sussidiarietà”, per il quale vengono ripartite le competenze tra i diversi livelli istituzionali, trova piena attuazione nelle leggi di trasferimento delle funzioni agli Enti locali che le Regioni emanano a seguito dell’avvenuto decentramento.

In materia di trasporto pubblico locale il Governo ha emanato il Decreto Legislativo n° 422 del 19.11.1997 che individua le funzioni e i compiti che sono conferiti alle Regioni ed agli enti locali in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati e fissa, altresì, i criteri di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale. La programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è divenuta quindi competenza regionale.

3.1 La riforma del trasporto pubblico:

- Introduzione del decentramento amministrativo e funzionale che si traduce nell’affidamento dei servizi ferroviari in concessione e dei servizi ferroviari locali alle Regioni, mentre il trasporto pubblico locale su strada è in gestione a Comuni e Province;
- Introduzione del contratto di servizio, al fine di contenere i costi nel settore “trasporto”;

- Introduzione del sistema di gare d'appalto per l'affidamento del servizio.

Relativamente ai servizi ferroviari d'interesse regionale e locale, il decreto legislativo 422/97 distingue:

- quelli non in concessione a F.S. S.p.A.;
- quelli in concessione a F.S. S.p.A..

Per questi ultimi la delega alle Regioni per le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione decorre dal 1° giugno 1999.

Nelle more dell'effettivo passaggio di competenze alle Regioni, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, oggi Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, provvede a :

1. stipulare con le Regioni gli Accordi di Programma;
2. rinnovare il Contratto di Servizio con le F.S. (oggi TRENITALIA S.p.A.)
3. acquisire l'intesa con le Regioni che possono integrare il Contratto di servizio pubblico con contratti regionali senza ulteriori oneri per lo Stato.

Nella Regione Marche, in data 21 aprile 1999 è stata approvata dal CIPE l'Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo e la Regione Marche, cui è seguita, il 26 gennaio 2000, la sottoscrizione, tra Regione Marche e Ministero dei Trasporti e della Navigazione, dell'Accordo di Programma, per l'attuazione della delega prevista dall'art. 9 del Decreto legislativo 422 /97.

In tale documento sono disciplinate le modalità di trasferimento dal Ministero alla Regione delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione inerenti i servizi eserciti dalla FS S.p.A. (oggi Trenitalia S.p.A.) interessanti il territorio della regione e fissa, all'art. 3, in mld. 54,6 (Lire) le risorse necessarie allo svolgimento delle attività di trasporto, quantificate in circa 3,6 milioni di km*treno. Le relazioni di traffico attribuite alla Regione Marche erano:

- Ancona-Bologna-Milano (IR)
- *Ancona-Rimini*
- Ancona-Porto d'Ascoli-Giulianova
- Ascoli Fabiano
- Ascoli-S.Benedetto del T.
- Pergola-Fabriano
- Civitanova-Fabriano

ripartite su 5 treni interregionali e 158 treni regionali.

E' da sottolineare che la suddetta ripartizione, formulata sul servizio ferroviario svolto nell'inverno 1998-1999, risultava obsoleta, già all'atto della firma dell'APQ (gennaio 2000) soprattutto in considerazione della politica "del ferro" adottata dalla Regione Marche, tesa a favorire l'uso del treno.

3.2 L'attuazione dei trasferimenti.

Ai sensi dell'art. 12 del Decreto Igvo. 422/97 è stato emanato, nel novembre 2000, il D.P.C.M. che individua e trasferisce alle regioni le risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti dal decreto legislativo 422/97.

Dalla data di pubblicazione di tale D.P.C.M. trovano applicazione gli Accordi di Programma Quadro: le Regioni subentrano allo Stato nel rapporto con Trenitalia S.p.A. (società del gruppo FS che esercisce i servizi) e stipulano apposito contratto di servizio ai sensi dell'art. 19 del decreto Igvo. 422/97. Il primo contratto nella Regione Marche è stato stipulato nel 2001.

Le risorse necessarie per l'effettuazione del servizio ferroviario regionale sono da allora state trasferite dallo Stato, ai sensi del D.P.C.M., in quote trimestrali, in conformità a quanto previsto dagli Accordi di Programma.

I presenti dati non sono stati aggiornati in quanto tutta la parte relativa ai servizi è puntualmente analizzata e riprogrammata nel Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale, in corso di avanzata fase di approvazione.

3.3 RFI :integrazioni ed innovazioni nel trasporto ferroviario regionale

Progetti di investimento sulla linea Orte-Falconara.

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, 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 "**Diretrice Orte-Falconara**".

Il programma è costituito da cinque progetti:

1. Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara, suddiviso in tre sottoprogetti:

- 1.1. Raddoppio della tratta Spoleto-Campello;
- 1.2. Raddoppio della tratta Fabriano-P.M. 228 (Posto di Movimento al km 228+050);
- 1.3. 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.



Progetti di investimento sulla linea Bologna-Lecce.

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 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 è previsto l’adeguamento, a *gabarit C*, della sagoma interna di due gallerie esistenti: la galleria “Cattolica”, in provincia di Pesaro-Urbino, e la galleria “Castellano”, in provincia di Ancona.

Gli interventi per l’adeguamento della sagoma interna delle due gallerie sono inseriti nel progetto di investimento denominato **“Adeguamento sagoma a *gabarit C* delle gallerie della direttrice Adriatica”**.

Il progetto è suddiviso in due sottoprogetti:

1. Nuova galleria Cattolica;
2. Adeguamento sagoma a *gabarit C* della galleria Castellano.



Di seguito si riportano le note di sintesi, aggiornate al 2010, sugli interventi appresso elencati:

1. Raddoppio Foligno-Fabriano;
2. Raddoppio della tratta Fabriano-P.M. 228;
3. Raddoppio P.M. 228-Castelplanio;
4. Raddoppio della tratta Castelplanio-Montecarotto;
5. Nodo di Falconara;
6. Nuova galleria Cattolica;
7. Adeguamento sagoma a *gabarit* C della galleria Castellano.

1. Raddoppio Foligno-Fabriano.

Soggetto attuatore

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Regioni interessate

Marche ed Umbria

Data di attivazione prevista

Gennaio 2024

Costo attuale

1.918,5 M€

Finanziamento da reperire

1.918,5 M€



L'intervento è inserito in tabella D "Opere previste a completamento del piano" del Contratto di Programma (CdP) 2007-2011 tra MIT e RFI.

Descrizione sintetica

L'intervento "Raddoppio Foligno-Fabriano" si sviluppa nella Regione Umbria e nella Regione Marche, nel territorio dei comuni di Foligno (PG), Valtopina (PG), Nocera Umbra (PG), Gualdo Tadino (PG), Fossato di Vico (PG) e Fabriano (AN).

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario – prevalentemente in variante di tracciato e in galleria e, in piccola parte, in affiancamento al binario esistente – tra le stazioni di Foligno e Fabriano, per una lunghezza di circa 54 km. Il progetto prevede la realizzazione delle nuove stazioni di Nocera Umbra, Gaifana e Gualdo Tadino e delle fermate di Valtopina e Fossato di Vico. L'intervento può essere suddiviso in tre tratte funzionali: Foligno-Nocera Umbra ($V_t = 175$ km/h), Nocera Umbra-Fossato di Vico ($V_t = 200$ km/h) e Fossato di Vico-Fabriano ($V_t = 175$ km/h).

Stato di avanzamento

L'intervento è incluso nel primo programma delle infrastrutture strategiche di cui alla Deliberazione CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, nell'ambito dei "Corridoi trasversali e dorsale appenninica – Trasversale ferroviaria Orte-Falconara", nonché nell'intesa generale quadro tra il Governo e le Regioni Umbria e Marche, approvata il 24 ottobre 2002.

L'intervento si avvale delle procedure introdotte dalla legge n. 443/2001 (c.d. "Legge obiettivo").

Il progetto preliminare è stato approvato in linea tecnica, con prescrizioni e raccomandazioni, con la Deliberazione CIPE n. 87 del 29 marzo 2006 (G.U. n. 258 del 6 novembre 2006) per un importo di 1.918,5 M€ a limite di spesa.

Il progetto preliminare è stato oggetto di un'analisi di *value-engineering* congiunta tra RFI e Italferr. Le conclusioni dell'analisi presentate l'11 febbraio 2008 hanno portato alla individuazione di azioni progettuali che, se tenute in conto nello sviluppo delle successive fasi di progettazione, consentirebbero un recupero economico complessivo di 440,3 M€.

Il progetto non ha più avuto avanzamenti.

2. Raddoppio della tratta Fabriano-P.M. 228.**Soggetto attuatore**

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Regioni interessate

Marche

Data di attivazione prevista

20 dicembre 2009



Costo attuale

91,4 M€

Finanziamento da reperire

L'intervento "Raddoppio della tratta Fabriano-P.M. 228" è interamente finanziato.

Il progetto è inserito in tabella A "Opere in corso" del CdP 2007-2011 tra MIT e RFI.

Descrizione sintetica

L'intervento di raddoppio della tratta Fabriano-P.M. 228 si sviluppa interamente nella Regione Marche, nel territorio del comune di Fabriano (AN).

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario, con tracciato parte in variante e parte in affiancamento a quello esistente, per una lunghezza di circa 4.300 m, di cui 1.717 m in galleria a doppio binario.

Il progetto prevede il rifacimento della stazione di Fabriano e del P.M. 228. La nuova tratta è stata progettata per una velocità di tracciato (Vt) pari a 165 km/h.

Stato di avanzamento

L'appalto integrato dei lavori per il raddoppio della tratta Fabriano-P.M. 228 è stato affidato nel 2005 all'impresa Torno Internazionale S.p.A. di Milano; nel mese di novembre 2007, a seguito di cessione di ramo di azienda, è subentrata nei rapporti contrattuali la ditta Impresa S.p.A. di Roma. L'attivazione del raddoppio è avvenuta il 20 dicembre 2009 e sono in corso lavori di completamento.

3. Raddoppio P.M. 228-Castelplanio.**Soggetto attuatore**

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Regioni interessate

Marche

Data di attivazione prevista

Maggio 2020

Costo attuale

573,1 M€



Finanziamento da reperire

573,1 M€

L'intervento è inserito in tabella D "Opere previste a completamento del piano" del CdP 2007-2011 tra MIT e RFI.

Descrizione sintetica

L'intervento "Raddoppio P.M.228-Castelplanio" si sviluppa interamente nella Regione Marche, nel territorio dei comuni di Fabriano (AN), Genga (AN), Serra S. Quirico (AN), Mergo (AN), Angeli di Rosora (AN) e Castelplanio (AN).

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario – prevalentemente in variante di tracciato e in galleria e, in piccola parte, in affiancamento al binario esistente – tra il P.M. 228 e la stazione di Castelplanio per una lunghezza di circa 21 km.

Il progetto prevede la realizzazione della nuova stazione di Genga e della nuova fermata di Serra San Quirico. La stazione di Albacina rimarrà in funzione sulla diramazione per Civitanova Marche restando comunque collegata con due bivi, uno a sud e uno a nord, alla linea Orte-Falconara.

La soluzione progettuale prevede una $V_t = 165$ km/h.

Stato di avanzamento

L'intervento è incluso nel primo programma delle infrastrutture strategiche di cui alla Deliberazione CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, nell'ambito dei "Corridoi trasversali e dorsale appenninica – Trasversale ferroviaria Orte-Falconara", nonché nell'intesa generale quadro tra il Governo e la Regione Marche, approvata il 24 ottobre 2002.

L'intervento si avvale delle procedure introdotte dalla legge n. 443/2001 (c.d. "Legge obiettivo").

Il MIT ha avviato a gennaio 2003 l'istruttoria tecnica per la presentazione al CIPE del progetto preliminare. Il progetto non è ancora stato presentato al CIPE poiché il MiBAC aveva espresso il proprio parere negativo sul tratto di linea che attraversa una vallata in prossimità della stazione di Genga. Il MiBAC in data 10 novembre 2006 ha accolto, con parere favorevole, una delle modifiche progettuali nel frattempo presentate.

Nel mese di gennaio 2007 il MIT ha chiesto alla Regione Marche di verificare l'attualità delle prescrizioni sul progetto preliminare formulate con la Delibera della Giunta n. 1164/2003, in modo da riavviare l'istruttoria tecnica. Gli esiti della verifica condotta dalla Regione Marche sono riportati nella Delibera della Giunta n. 126 del 19 febbraio 2007.

Il progetto non ha più avuto avanzamenti.

4. Raddoppio della tratta Castelpianio-Montecarotto.

Soggetto attuatore

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Regioni interessate

Marche

Data di attivazione prevista

Luglio 2014 ~~Marzo 2013~~

Costo attuale

101,2 M€ ~~103,5 M€~~

**Finanziamento**

L'intervento "Raddoppio della tratta Castelpianio-Montecarotto" è interamente finanziato.

Il progetto è inserito in tabella A "Opere in corso" del CdP 2007-2011 tra MIT e RFI.

Descrizione sintetica

L'intervento di raddoppio della tratta Castelpianio-Montecarotto si sviluppa interamente nella Regione Marche, nel territorio dei comuni di Castelpianio (AN), Maiolati Spontini (AN) e Castelbellino (AN).

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario, con tracciato parte in variante e parte in affiancamento a quello esistente, per una lunghezza di circa 6.200 m.

Il progetto prevede il rifacimento della stazione di Castelpianio. La nuova tratta è stata progettata per una $V_t = 150$ km/h.

Stato di avanzamento

L'appalto dei lavori per la realizzazione delle opere civili per il raddoppio della tratta Castelpianio-Montecarotto è stato affidato nel 2002 alla COOPERATIVA COSTRUTTORI S.c. a r.l. di Argenta (FE). I lavori sono stati regolarmente eseguiti dalla data di consegna fino ai primi mesi del 2003. Nel mese di aprile 2003 l'Impresa interrompeva arbitrariamente l'esecuzione delle prestazioni e nel successivo mese di luglio veniva ammessa ai benefici previsti dalla procedura di Amministrazione Straordinaria delle grandi imprese.

RFI, nel mese di luglio 2005, ha attuato la risoluzione contrattuale per gravi inadempienze dell'Appaltatore.

A novembre 2005, in esecuzione ad una sentenza del Consiglio di Stato per il ricorso al TAR di due Ditte interessate dalle attività espropriative, è stata avviata una procedura VIA di competenza statale.

La compatibilità ambientale del progetto è stata pronunciata con il decreto MATTM e MiBAC n. 260 del 28/04/2008.

Gli elaborati di progetto, adeguati alle nuove prescrizioni del decreto VIA, sono stati inviati il 04/12/2008 alle varie Amministrazioni competenti, in modo che ciascuna potesse procedere alla richiesta verifica di ottemperanza sulle prescrizioni di propria competenza.

Dopo un lungo e complesso percorso per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA, solo in data 27/05/2010 è stata rilasciata dal MATTM la "Verifica di ottemperanza" del progetto. In data 29/11/2010 è stato pubblicato il bando di gara per l'appalto dei lavori di completamento del raddoppio della tratta in questione.

~~La verifica di ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA non è ancora conclusa.~~

~~La Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio delle Marche con nota del 14/05/2009 ha rilevato, per quanto di competenza, la non ottemperanza e chiesto la rielaborazione degli aspetti tipologici e materici delle barriere antirumore.~~

~~Il MATTM con nota del 25/06/2009 ha inviato il parere della Commissione Tecnica VIA del 21/05/2009 ed ha determinato, per quanto di competenza, la non ottemperanza del progetto alle prescrizioni del decreto VIA.~~

~~La Regione Marche con il decreto n. 118/VA_08 del 03/11/2009 ha ritenuto, per quanto di competenza, ottemperate le prescrizioni del decreto VIA subordinatamente al recepimento di ulteriori condizioni. 'E' in corso la revisione del prezzario RFI dopodiché sarà proposto il nuovo bando di gara.~~

5. Nodo di Falconara.

Soggetto attuatore

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Regioni interessate

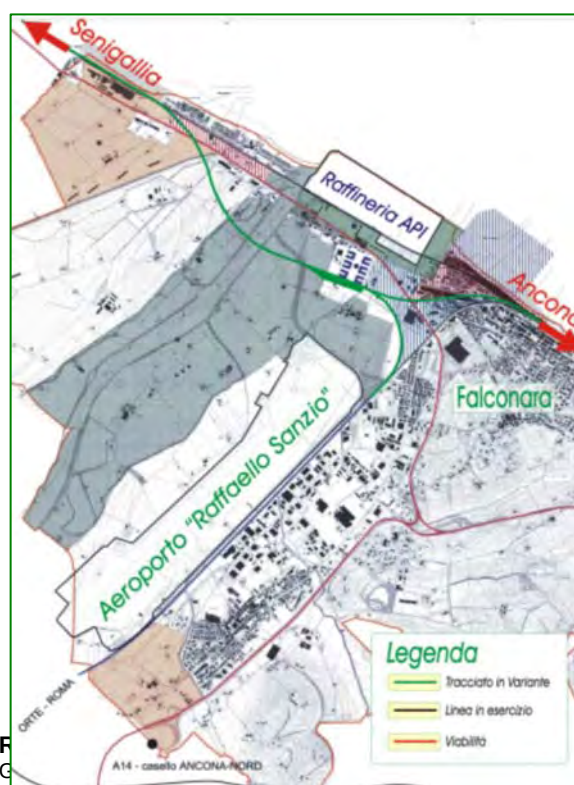
Marche

Data di attivazione prevista

Aprile 2017

Costo attuale

210 ~~240,0~~ M€



~~Finanziamento da reperire~~~~30,0 M€~~

L'intervento è inserito in tabella A "Opere in corso" del CdP 2007-2011 tra MIT e RFI, per una quota di 210 M€ e nelle "Opere programmatiche" per una quota di 30M€.

Descrizione sintetica

L'intervento "Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara" (c.d. "Nodo di Falconara") si sviluppa interamente nella Regione Marche, nel territorio della Provincia di Ancona, nei comuni di Montemarciano, Falconara Marittima, Jesi, Monsano, Monte San Vito e Chiaravalle.

Il progetto prevede la realizzazione di una bretella di collegamento (1,7 km), diretta verso nord, fra la linea Orte-Falconara e la direttrice Adriatica e la realizzazione, tra le stazioni di Montemarciano e Falconara Marittima, della "Variante di Falconara" (4,4 km) che sposta verso monte l'attuale linea in corrispondenza della raffineria API. Sono inoltre previste: la rilocalizzazione dell'impianto merci di Falconara Marittima a Jesi, nelle adiacenze dell'Interporto di Jesi; la rilocalizzazione della stazione di Montemarciano; la rilocalizzazione dell'attuale sottostazione elettrica di Falconara Marittima e la trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle.

Stato di avanzamento

L'intervento è incluso nel primo programma delle infrastrutture strategiche di cui alla Deliberazione CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, nell'ambito del "Corridoio plurimodale Adriatico – Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto", nonché nell'intesa generale quadro tra Governo e Regione Marche, approvata il 24 ottobre 2002 e nei successivi atti aggiuntivi del 2009 e del 2011 (in corso di stipula).

L'intervento si avvale delle procedure introdotte dalla legge n. 443/2001 (c.d. "Legge obiettivo").

~~Il progetto preliminare è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, con la Deliberazione CIPE n. 96 del 29 luglio 2005 (G.U. n. 57 del 9 marzo 2006).~~

Il progetto preliminare è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, con la Deliberazione CIPE n. 96 del 29 luglio 2005 (G.U. n. 57 del 9 marzo 2006) fissando il limite di spesa dell'intervento in 210 M€.

Il progetto definitivo, approvato in ambito societario, ha valutato in 240 M€ il nuovo limite di spesa dell'intervento.

Il progetto definitivo è stato inviato il 12 gennaio 2009 a tutti i soggetti competenti alla partecipazione al procedimento di approvazione. La CdS si è svolta regolarmente il 25/03/2009.

~~Il procedimento di approvazione del progetto definitivo è attualmente in fase di completamento. Attualmente RFI sta facendo le proprie valutazioni a seguito delle quali il progetto potrà essere inviato al CIPE per il prosieguo dell'iter di approvazione.~~

Gli Istruttori della STM del MIT, hanno evidenziato che, al momento, i finanziamenti disponibili sono quelli derivanti dal limite di spesa stabilito nell'aggiornamento 2009 del CdP 2007-2011 e che pertanto devono essere opportunamente individuate delle opere realizzabili entro tale limite di spesa di 210 M€ e tali da costituire un lotto dell'intero intervento, possibilmente dotato di funzionalità sotto il profilo dell'esercizio ferroviario.

A seguito di quanto sopra, il progetto è stato ripermetrato per rientrare nel suddetto limite di spesa.

~~Con nota del 06/12/10 l'AD di RFI ha trasmesso al MIT (STM) la scheda progetto unificata.~~

~~Allo stato attuale la Struttura Tecnica di Missione ha completando la relazione istruttoria da inviare al CIPE, che ha approvato il progetto definitivo il 3 agosto 2011. L'appalto è previsto ad inizio 2012.~~

Lo scorso 9 marzo 2012 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 58 la delibera CIPE n.54 del 3 agosto 2011, di approvazione del progetto definitivo dell'intervento. Ora RFI sta predisponendo la documentazione per la gara per la quale è prevista la pubblicazione a luglio 2012.

Da delibera i lavori dovranno essere completati entro il 2017.

6. Nuova galleria Cattolica.

Soggetto attuatore

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Regioni interessate

Marche



Data di attivazione prevista

Aprile 2012

Costo attuale

32,4 M€

Finanziamento da reperire

L'intervento "Nuova galleria Cattolica" è interamente finanziato.

L'intervento è inserito in tabella A "Opere in corso" del CdP 2007-2011 tra MIT e RFI.

Descrizione sintetica

L'intervento "Nuova galleria Cattolica" si sviluppa interamente nella provincia di Pesaro-Urbino, nel territorio dei comuni di Gradara e Pesaro.

Il progetto prevede la realizzazione di un breve tratto di linea a semplice binario, in variante al tracciato attuale, completo di attrezzaggio tecnologico ferroviario tra le stazioni di Cattolica e Pesaro.

Il nuovo tratto in variante ha una lunghezza di circa 2.210 m, di cui circa 1.133 m in galleria per il sottoattraversamento di un'area collinare. La nuova galleria, realizzata in affiancamento a quella esistente ad una distanza di circa 30 m, ha un andamento planimetrico rettilineo ed un andamento altimetrico con pendenza costante del 7‰.

A lavori ultimati uno dei due binari situati nella galleria esistente sarà trasferito sulla nuova opera mentre l'altro sarà posizionato al centro della galleria esistente, garantendo così in essa il transito di convogli con sagoma a *gabarit C*.

Stato di avanzamento

L'appalto dei lavori è stato affidato nel mese di aprile 2008 alla ATI Demoter S.p.A. (mandataria) di Roma, CO.GER. S.p.A. (mandante) di Roma per un importo di € 21.313.859,72.

I lavori sono stati consegnati in data 8 settembre 2008. Al 31 ~~maggio~~ **dicembre** 2010 l'avanzamento dei lavori è pari al ~~72%~~ **40%**. RFI ha ritenuto opportuno adeguare la **nuova** galleria ai requisiti di sicurezza introdotti dal DM 28.10.2005, ~~rinviando la data di attivazione~~. La data di attivazione della galleria è, ad oggi, prevista ad aprile 2012

7. Adeguamento sagoma a *gabarit C* della galleria Castellano

Soggetto attuatore

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Regioni interessate

Marche

Data di attivazione ~~prevista~~

~~maggio 2008 (p.m.)~~

Costo attuale

50,5 M€

~~Finanziamento da reperire~~

~~(p.m.)~~

Descrizione sintetica



L'intervento di adeguamento sagoma a *gabarit* C della galleria Castellano è stato realizzato interamente nel territorio del comune di Ancona.

L'intervento prevedeva l'allargamento della sezione della preesistente galleria a semplice binario della lunghezza di 1.568 m, situata nella tratta Ancona-Varano della linea Bologna-Lecce, ed il relativo rifacimento dell'attrezzaggio tecnologico.

L'allargo è stato realizzato mediante la demolizione del rivestimento esistente ed il rifacimento di tutti gli elementi strutturali, mantenendo invariato il preesistente tracciato plano-altimetrico; l'allargamento della sezione è stato eseguito in parte tramite il preconsolidamento della galleria, "galleria naturale", e in parte mediante la sua demolizione e ricostruzione allo scoperto, "galleria artificiale policentrica".

L'altra galleria a semplice binario esistente nella tratta Ancona-Varano, denominata "Vallemiano", è sostanzialmente già a *gabarit* C.

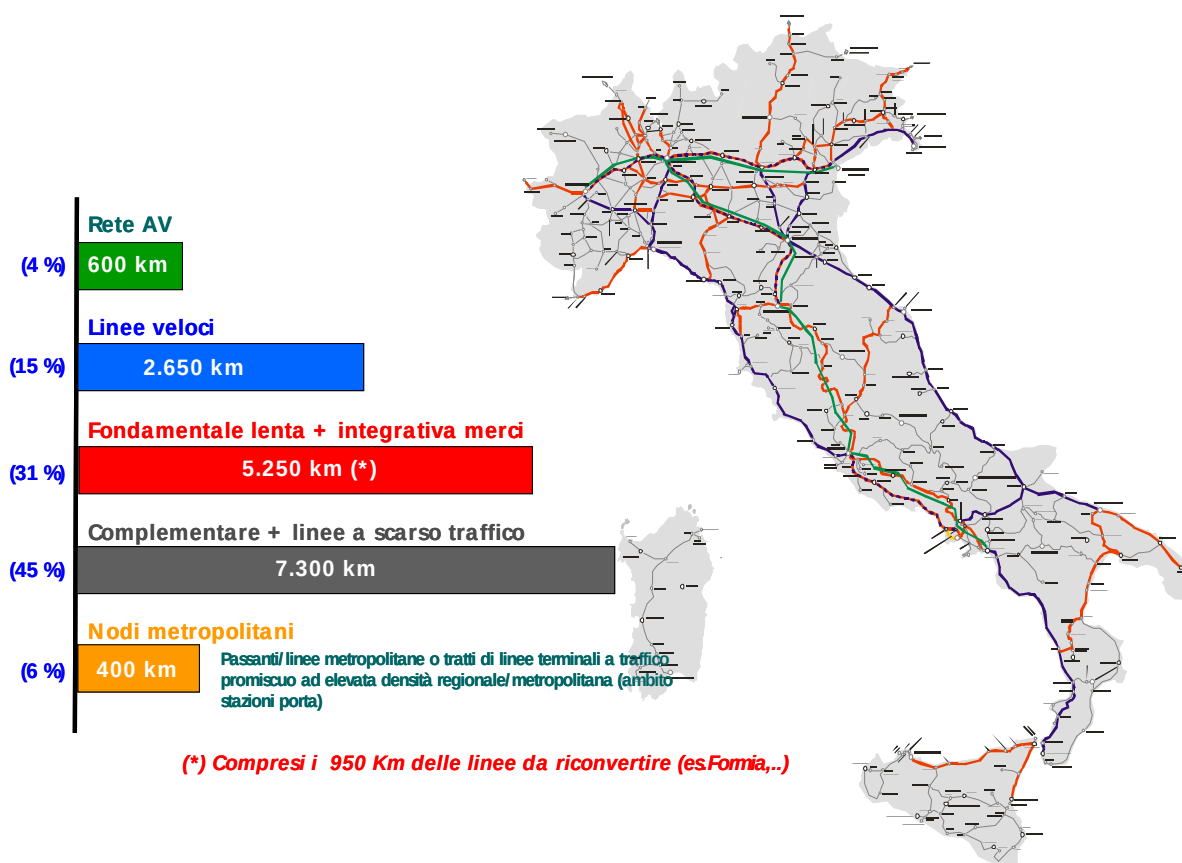
Stato di avanzamento

La galleria è stata riattivata all'esercizio ferroviario il 29 maggio 2008. I lavori sono stati ultimati nel 2008.

SPECIALIZZAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA ITALIANA

Con l'entrata in esercizio dell'AV/AC si è avviato il processo di specializzazione delle linee e dei servizi ferroviari

- ➡ Linea dedicate a ⇒ AV/AC
- ➡ Linea dedicate a ⇒ TRAFFICO MERCI
- ➡ Linea dedicate a ⇒ TRAFFICO REGIONALE NELLE GRANDI AREE URBANE



SPECIALIZZAZIONE DELLA DIRETTRICE ADRIATICA

L'Adriatica già oggi consente di aumentare la propria capacità di:

- trasportare merci
- velocizzare il servizio di media percorrenza
- potenziare i servizi di trasporto regionali delle zone urbane a più alta densità abitativa

ciò passa anche attraverso una forte specializzazione di:

➡ SERVIZI

- Tracce treno a uguali prestazioni per tipologia di servizio
- Classificazione delle stazioni e standardizzazione dei servizi offerti

➡ MATERIALE ROTABILE

- Prestazioni omogenee e coerenti alla tipologia di traccia treno

➡ ORARI

- Tracce merci in fascia notturna
- Tracce media/lunga percorrenza nella fascia diurna
- Tracce regionali nelle fasce a più intensa vocazione pendolare

SITUAZIONE ATTUALE

La Direttrice Adriatica rappresenta l'unico collegamento da/per Sud Est Italia: il traffico è eterogeneo e con diversi livelli di velocità.

Attualmente il numero di treni è elevato soprattutto nelle ore di punta e nei nodi di Ancona, Bari e Pescara con conseguente saturazione delle tratte afferenti.

Tutta l'area interessata al corridoio adriatico è caratterizzata da un'industrializzazione diffusa e da un sistema di distretti industriali composto prevalentemente da piccole e medie imprese, che spesso sono interconnesse tra loro. Sono presenti centri urbani di media estensione che funzionano da poli generatori/attrattori di traffico viaggiatori. Maggiore impulso economico si può ottenere fornendo ai distretti industriali ed ai sistemi urbani le necessarie infrastrutture di comunicazioni e di servizio.

Tali caratteristiche si confermeranno anche nel nuovo scenario dell'infrastruttura nazionale (Rete Convenzionale e Rete AV/AC).

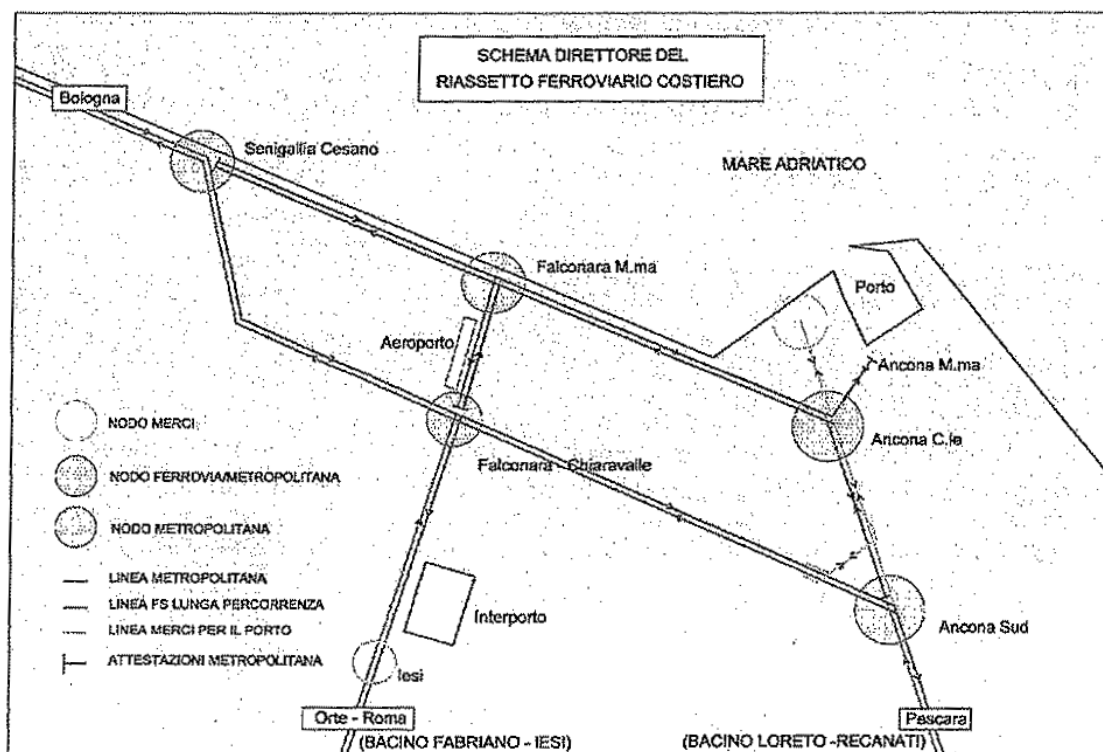


3.4 Obiettivi di intervento

Occorre anzitutto prendere in esame alcune ipotesi di radicale modifica della rete delle Marche. Prima tra tutte la previsione di arretramento della linea ferroviaria lungo l'intera regione, finalizzato anche al miglioramento ambientale e urbanistico della fascia costiera, lungo la quale si snoda oggi il tracciato ferroviario con conseguente difficoltà di intervento per un futuro potenziamento.

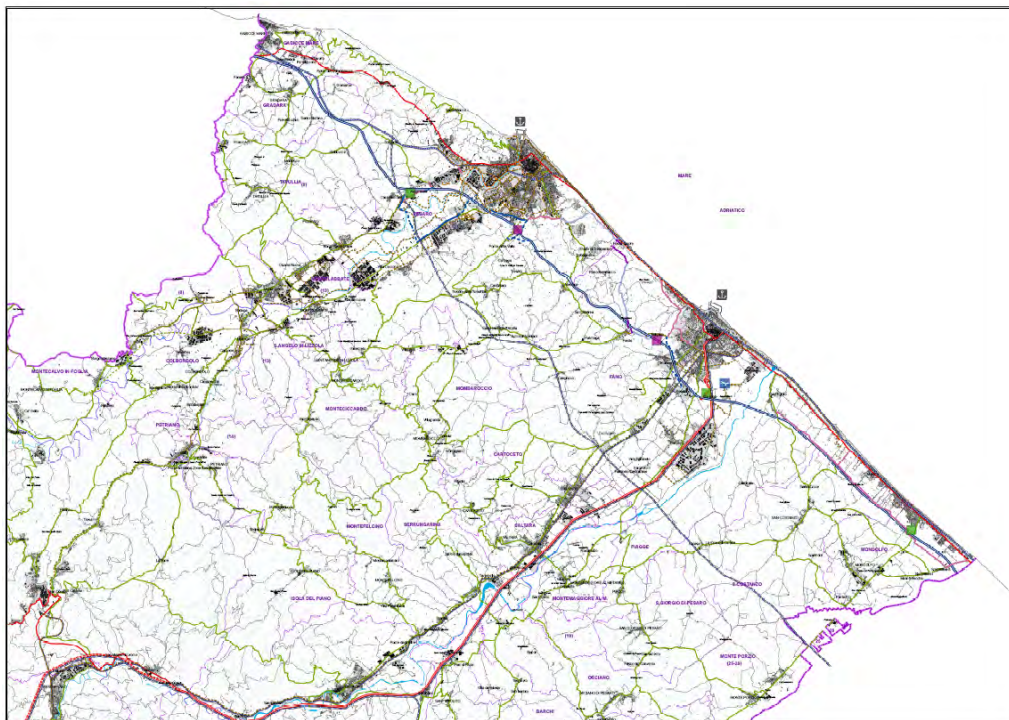
Un'ipotesi di spostamento a monte della linea Adriatica, qualche anno fa fu ventilata da fonti ferroviarie e governative. Tale ipotesi conduceva alla completa delocalizzazione delle stazioni di Ancona e Falconara, e delle relative officine, da "valorizzare" opportunamente fino a 2 miliardi di euro, per 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, basata sui risultati di uno studio di prefattibilità sul "Riassetto del sistema ferroviario costiero della Provincia di Ancona" dei primi anni 2000. Tale studio individua 4 possibili alternative per la tratta ferroviaria a nord di Ancona privilegiando, per ulteriori approfondimenti, la soluzione ~~anch'essa datata (1998)~~, che prevedeva l'arretramento della linea Adriatica nell'entroterra da Senigallia-Cesano all'Aspio, ~~ed~~ ~~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.



Fonte: Provincia di Ancona - Studio di prefattibilità "Riassetto del sistema ferroviario costiero della Provincia di Ancona" – inizio anni 2000

Anche la Provincia di Pesaro sta valutando con forte convinzione una possibile ipotesi di arretramento della linea ferroviaria "Adriatica" nel proprio territorio. Non esiste ancora uno studio dedicato ma nel Piano territoriale di Coordinamento e nel Piano Strategico 2020, la Provincia di Pesaro-Urbino indica come possibile "corridoio", quello inizialmente dedicato all'arretramento dell'autostrada A14.



Fonte: PTC e Piano Strategico 2020 della Provincia di Pesaro Urbino – in corso di definizione (2011)

Pur nascendo dalla riconosciuta ~~partendo da concezioni opposte circa~~ l'importanza del trasporto ferroviario per ridurre l'uso dell'auto privata, entrambi i progetti partono da una ipotesi di arretramento che risulta ~~appare~~, allo stato attuale ~~né e nel in un~~ prossimo futuro, ~~difficilmente realizzabile necessaria~~. Da una parte 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~~

E' comunque auspicabile che, in accordo con le Province, vengano urbanisticamente salvaguardati dei corridoi da adibire alle nuove eventuali tratte ferroviarie, per il preventivato arretramento.

L'obiettivo dell'intermodalità e quello del parziale trasferimento modale dalla gomma agli altri vettori, impongono un forte 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 pieno utilizzo della rete e delle potenzialità esistenti.

In breve gli obiettivi in corso e 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~~ Trasporto rapido di massa e nuove fermate a partire dagli ambiti territoriali individuati dal Progetto pilota relativo alla fattibilità tecnico-giuridica del servizio di trasporto di massa su ferro;
 - ~~Ripristino della linea Fano-Urbino;~~
 - Previsione di nuove linee ferroviarie.

Poiché non è in grado di incidere finanziariamente sulle opere di potenziamento delle linee principali, di cui al punto 1, delle quali RFI è protagonista assoluta, 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.

3.4.1. 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 Provveditore delle Marche. L'opera, che dispone del cofinanziamento regionale per la realizzazione, è stata realizzata appaltata dall'Autorità Portuale sia per il tratto di propria competenza e lo sarà entro l'anno 2010 che per il tratto 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, direttamente su treni, sia container, sia casse mobili, sia trailer; e di inviarle con treni completi alle destinazioni finali o agli altri nodi intermodali, riducendo così tempi e costi oltreché 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.

3.4.2. Iniziative Gestionali per Trasporto combinato

Dai singoli nodi del trasporto al sistema integrato della Piattaforma Logistica delle Marche

Nell'ultimo decennio la Regione, coordinando gli investimenti propri e dello Stato, sta tentando di trasformando quelli che erano nodi singoli del trasporto in un sistema integrato dal quale si aspetta significativi risultati per lo sviluppo economico dell'intera collettività. Il sistema integrato Porto-Interporto-Aeroporto che vede nel triangolo Ancona-Falconara-Jesi la maggior concentrazione di Infrastrutture della regione deve ora trovare le giuste opportunità di sviluppo che ripaghino lo sforzo di investimenti che si sta facendo. Occorre ora che allo sforzo realizzativo avviato si affianchi un'altrettanto grande ed ancora più lucido sforzo, per la gestione integrata della Piattaforma, che coinvolga le Amministrazioni pubbliche, le società e gli enti di gestione (Aerodrica, Interporto ed Autorità Portuale) e tutti gli operatori economici interessati. Da un recente studio condotto nell'ambito delle attività dell'Osservatorio della Piattaforma Logistica delle Marche (progetto 2010-2011 "*La Piattaforma Logistica delle Marche: proposte per una gestione integrata del servizio ferroviario*"), è emerso in maniera netta come il decollo della piattaforma logistica delle Marche (PLM), come sistema di offerta di trasporto e logistica integrata, può avvenire solo attraverso la realizzazione di concrete iniziative, da mettere rapidamente in agenda da parte degli interlocutori, istituzionali e non.

In particolare le **linee d'azione** tracciate prevedono:

- 1. Concepire un'azione organica a sostegno dell'intermodalità, come elemento essenziale per far decollare servizi che interessino l'intera piattaforma logistica regionale.** E' auspicabile disegnare il piano di intervento pubblico a sostegno dell'intermodalità, all'interno di una cornice legislativa regionale. Si tratta di un'operazione già realizzata da altre Regioni, che rende più coerenti, anche agli occhi dell'Europa, le misure finanziarie a favore di singole iniziative (i.e. navetta porto/interporto, trasporto barbabietole) e che perfettamente si inserisce anche nel quadro delle misure ambientali che la Regione può porre in campo per perseguire gli obiettivi delineati dalla Commissione Europea nel recente nuovo Libro Bianco sui Trasporti. Promuovendo l'utilizzo del vettore ferroviario si contribuisce alla riduzione delle emissioni e quindi dell'inquinamento dell'aria, al decongestionamento delle strade e all'aumento della sicurezza stradale.

Non solo. Una legge regionale sull'intermodalità potrebbe porre l'accento sull'azione regionale a supporto sia del traffico di merci che di quello dei passeggeri, quest'ultimo peraltro già sostenuto dalla Regione Marche sotto varie forme.

All'interno di quest'ampia cornice possono poi essere declinati i diversi interventi specifici da sostenere. Le analisi dell'Osservatorio ne hanno posti in evidenza almeno due.

a) *La questione relativa alla possibile costituzione di un'impresa ferroviaria regionale*, quale strumento di decollo dei traffici intermodali ferro-mare e ferro-strada o in alternativa l'avvio di partnership stabili con altre imprese. Le strade da percorrere possono essere diverse:

- Costituire una impresa ferroviaria regionale destinata al trasporto delle merci. Tuttavia, dati i risultati dell'analisi, andrebbe prioritariamente valutata la fattibilità di costituire un'impresa ferroviaria che si occupi non solo di merci, ma anche dell'intero trasporto pubblico locale, sul modello di altre società regionali. Le sinergie che, nelle diverse "divisioni", potrebbero essere messe in campo possono rendere maggiormente sostenibile un'operazione di questo genere.
- Costituire una società solo per le merci, ovvero una società che esternalizzi ad un vettore/MTO terzo tutte le operazioni necessarie a svolgere il servizio intermodale.
- Ricercare un'alleanza strategica con un vettore ferroviario interessato a sviluppare traffico nel territorio marchigiano.

Indipendentemente dalla forma che verrà scelta, l'esigenza di avere un'impresa ferroviaria regionale (o di esserne parte) è sempre più sentita soprattutto a seguito delle attuali politiche perseguite da Trenitalia (attuale unico gestore dei servizi) completamente spostata sul fronte dell'Alta Velocità.

b) *La realizzazione di una navetta ferroviaria porto-interporto*. Tale iniziativa costituisce un tassello importante per avviare politiche ambientali di trasporto e rappresenta una prima importante occasione per sperimentare l'interporto con funzioni retroportuali rispetto allo scalo dorico. L'operazione potrebbe avviarsi sui container ed essere estesa nel tempo alle casse mobili che viaggiano a medio e corto raggio.

A questo servizio potranno poi agganciarsi collegamenti ferroviari verso il Nord Italia e l'Europa, in modo da favorire l'allargamento del bacino terrestre di riferimento del porto di Ancona.

2. Agganciare la piattaforma logistica ad ambiti sovra-regionali, in particolare nazionali e dell'Unione Europea

La perdita di attenzione, del fronte Medio Adriatico da parte dell'UE, dopo la cancellazione del programma di Corridoio Adriatico dalle priorità europee, costituisce nel medio termine un limite allo sviluppo. Ciò avviene non solo per mancanza di risorse pubbliche, ma anche e soprattutto per mancanza di visibilità agli occhi di operatori economici internazionali, che (come si è visto in altre esperienze) finiscono con il privilegiare la concentrazione delle loro risorse su nodi e assi infrastrutturali nei quali in futuro tenderanno a concentrarsi opere e traffici. Occorrerebbe:

- concordare un'azione strategica comune dei membri dell'Osservatorio;
- convocare/coinvolgere i rappresentanti locali al Parlamento Europeo;
- agganciare altre iniziative regionali come il Corridoio Adriatico-Baltico, designato come uno dei corridoi privilegiati per il trasporto merci su ferro in Europa.

3. Stimolare la ricerca di nuovi mercati. Il mercato di riferimento principale delle merci containerizzate in import/export del porto di Ancona resta l'Estremo Oriente e in particolare la Cina. Da quei collegamenti possono nascere ulteriori opportunità di sviluppo della piattaforma logistica marchigiana.

Ampi spazi di sviluppo possono essere intercettati in mercati più vicini, in particolare Turchia, Egitto, Israele, che hanno ritmi di crescita sostenuti e tassi di incremento della domanda di trasporto tra i più alti del Mediterraneo.

Nell'ambito delle iniziative promozionali degli Enti e dei soggetti che fanno parte dell'Osservatorio, andrebbero programmate iniziative mirate su questi Paesi (Missioni – Incontri con operatori, giornate Paese, incontri delle Autorità Portuali/Nodi logistici dei rispettivi Paesi/ armatori ...)

Anche il mercato West Med è interessante dal punto di vista della crescita della domanda di trasporto. Qui operano i porti del Tirreno, ma si possono aprire spazi a connessioni tra questi e l'Interporto Marche.

Tutto questo può avvenire nella misura in cui la piattaforma rappresenti, agli occhi di una potenziale clientela, uno snodo per portare le merci verso Nord. Ritorna evidente la necessità di sviluppare servizi ferroviari (vedi punto 1), e di rimanere agganciati alle strategie infrastrutturali europee (punto 2), oltre che la necessità di presentarsi al mercato come un interlocutore unico per l'intera Piattaforma.

4. Fornire strumenti operativi alla piattaforma, ovvero valutare spazi, limiti e modalità di integrazione gestionale tra i soggetti gestori delle singole infrastrutture.

E' opportuno avviare una riflessione sugli spazi per possibili integrazioni gestionali (se non societarie) tra porto-interporto-aeroporto, al fine di rendere più efficace e più efficienti le strategie, le azioni, il sistema di offerta, le iniziative commerciali e promozionali della piattaforma nel suo insieme.

In tal senso è auspicabile valutare quali sinergie possono essere messe in campo anche con l'aeroporto e la società Aerdorica, tenendo conto anche della crescente attenzione che il management attualmente sta dando al cargo aeroportuale.

Il fine sarà poi di poter presentare, la Piattaforma Logistica delle Marche come "distretto della Logistica" trasmettendo un messaggio di funzionalità e di un'offerta di servizi secondo una logica industriale.

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:

NOx = 5,2 g/veic*km; CO₂ =700 g/veic*km; PM10 = 0,37 g/veic*km; SOx =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 su ferro delle campagne bieticole a partire dal 2010 e riducendo al tempo stesso il peso economico del trasporto oltre i 90km per i produttori e l'inquinamento prodotto dal trasporto pesante.

3.4.3. Elettrificazione della rete secondaria

Quanto all'elettrificazione 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'elettrificazione 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 2018 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.

3.4.4. 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, oltrechè 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 1,2 milioni di euro, che ha permesso di attivare, nel corso del 2009, 167 progetti su altrettante stazioni impresenziate, i cui lavori sono in corso.

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.

Si riporta di seguito l'elenco delle stazioni impresenziate presenti nella regione, con l'indicazione di quelle nelle quali sono stati avviati i lavori di riqualificazione e sono stati firmati i comodati d'uso, tra gli enti locali ed RFI, che ne permetteranno l'utilizzo per i prossimi 9 anni, con possibilità di tacito rinnovo per ulteriori 9 anni.

Stazioni impresenziate	Cofinanziate	Fine lavori
MARZOCCA DI SENIGALLIA (AN)	X	2010
MONTEMARCIANO (AN)		
PALOMBINA (AN)		
TORRETTE (AN)		
ANCONA VARANO (AN)		
OSIMO (AN)		
LORETO (AN)	X	2010
PORTO POTENZA (MC)	X	2010
PORTO S. ELPIDIO (FM)		
PEDASO (FM)	X	2010
CUPRAMARITTIMA (AP)		
GROTTAMMARE (AP)		
FALCONARA STADIO (AN)		
CASTELFERRETTI (AN)		
CHIARAVALLE (AN)	X	2010
PANTIERE (AN)		
CASTELPLANIO (AN)		
SERRA S. QUIRICO (AN)		
GENGA (AN)	X	2010
ALBACINA (AN)		
MONTECOSARO (MC)	X	2010
MORROVALLE (MC)		
S. CLAUDIO (MC)		
CORRIDONIA (MC)		
FONTESCODELLA (MC)		
URBISAGLIA (MC)		
POLLENZA (MC)		
SAN SEVERINO (MC)	X	2010
TOLENTINO (MC)	X	2010
GAGLIOLE (MC)		

CERRETO D'ESI (AN)	X	2010
S. FILIPPO (AP)		
MARINO DEL TRONTO (AP)		
MALTIGNANO (AP)		
OFFIDA (AP)	X	2010
SPINETOLI (AP)	X	2010
MONSAMPOLO (AP)	X	2010
MONTEPRANDONE (AP)	X	2010
PERGOLA (PU)	X	2011
BELLISIO SOLFARE (PU)		
MONTEROSSO M. (AN)		
SASSOFERRATO AR (AN)	X	2010
MELANO LARISCHIO (AN)		
FABRIANO CA' MAIANO (AN)		

3.4.5. **Trasporto rapido di Massa 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. 'E' 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 consentirà di attuare quelle di~~ Ancona Stadio, Camerano Aspico ~~entro l'anno 2011~~ e di Falconara Aeroporto prevista nel 2013, ~~occorre individuare~~ sono state individuate, con l'assenso di Comuni e Province, ~~circa~~ ulteriori 4 nuove fermate sulle tratte Ascoli-Porto d'Ascoli (3), Civitanova-Macerata (1+sottopasso).

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 2018 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 trasporto rapido di superficie che già collegherebbe Ancona Centrale con Ancona Nord-Falconara.

3.4.6. ~~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, trasformato in pista ciclabile, per avere una futura possibilità di intervento. In tal senso si è espressa la Regione Marche, con DGR n.1372/2011 nella quale ha espresso parere favorevole alla dismissione di tale linea. 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 2018.

3.4.7. Previsione di nuove linee ferroviarie

A lungo termine, dopo il 2018, 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 fino alla zona industriale, la realizzazione di una bretella da Fermignano a Pergola (già

collegata con Fabriano), via Fossombrone (con un nuovo tratto di circa 12 Km da Pergola a Fossombrone, come previsto dal Piano Strategico 2020 della Provincia di Pesaro Urbino, nel quale la stazione di Fabriano assumerebbe il ruolo di stazione di cambio verso Roma, per le aree interne) e a sud, la costruzione della prosecuzione della linea Ascoli-S. Benedetto fino ad Antrodoto, 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 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.

4. IL CONTRATTO DI SERVIZIO²

Il primo contratto, definito "Sperimentale", firmato il 14 novembre 2001, ha interessato il periodo dal 1.01.2001 al 31.12.2001. Questo primo contratto, definito "Sperimentale" ha costituito la traccia, per completezza ed esaustività, per la stesura dei successivi contratti che risultano articolati ed esplicitati attraverso i seguenti argomenti:

- A. Servizi - Relativi corrispettivi
 - B. Monitoraggio della qualità del servizio - Sanzioni
 - C. Comitato tecnico di gestione del contratto
- e si completano con gli allegati:
- 1. Programma di esercizio
 - 2. Qualità dei servizi

² I dati ed i contenuti del presente paragrafo e di quello seguente sono più precisamente riportati ed aggiornati nel Piano Regione del Trasporto Pubblico Locale, in corso di approvazione, in quanto attinenti il servizio di trasporto pubblico.

3. Ripartizione dei Treni* Km e delle risorse finanziarie
4. Metodo di calcolo dei costi e degli introiti
5. Definizione e modalità di rilevazione dei parametri di esercizio
6. Scheda servizi
7. Parametri di monitoraggio ed economico gestionale

4.1 Servizi e relativi corrispettivi

Nella seguente tabella sono riportati per ciascun anno i dati dei treno*km e i relativi corrispettivi; si precisa che i servizi aggiuntivi 2001 sono stati effettuati a partire da giugno 2001.

SERVIZI FERROVIARI REGIONALI						
	Fondi trasferiti dallo Stato L/€	Fondi regionali L/€	Totale	km*treno trasferiti dallo Stato	km*treno aggiuntivi	km*treno totali
2001	54.600.000,000	1.447.050.525,000	56.047.050.525,000	3.671.114	112.131,435	3.783.245,435
2002	€ 28.198.546,69	835.345,320	€ 29.033.892,010	3.671.114	195.448,387	3.866.562,387
2003	€ 28.198.546,69	890.839,190	€ 29.089.385,880	3.671.114	231.989,373	3.903.103,373
2004	€ 28.198.546,69	890.903,620	€ 29.089.450,310	3.671.114	352.360,000	4.023.474,000
2005	€ 28.198.546,69	890.903,620	€ 29.089.450,310	3.671.114	356.894,260	4.028.008,260

I servizi contrattualizzati, già dal 2001, comprendono il riassorbimento, senza ulteriori oneri per la Regione, della quota di servizi erogati sulla linea Fabriano-Pergola, regolamentati fino al 31/12/2000 con uno specifico Contratto di Servizio. L'introduzione di servizi aggiuntivi, il cui onere finanziario è a carico della Regione, si è resa necessaria per evitare la contrazione del servizio rispetto al periodo precedente la stipula dell'Accordo di Programma.

Il corrispettivo è erogato in rate trimestrali decurtate di una quota, diversamente computata per anno e per tipo di servizio (trasferito o aggiuntivo), che è versata a Trenitalia S.p.A. successivamente alla consegna da parte della stessa del resoconto consuntivo del precedente anno e dei dati consuntivi sulla qualità.

4.2 Flessibilità, interruzioni del programma di esercizio

Le **modifiche** al programma di esercizio, di cui all'allegato 1 al Contratto di Servizio, possono essere apportate, previo parere favorevole della Regione nel caso di effettuazione di lavori programmati di migliorie, rinnovo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria. La

riprogrammazione del servizio è consentita, senza ricorrere a varianti contrattuali, e solo nel caso in cui tali varianti non comportino modifiche del corrispettivo a carico della Regione, previo parere del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto. Le variazioni del servizio, in aumento o in diminuzione delle percorrenze annue effettuate, non comportano variazioni dei corrispettivi a carico della Regione, se contenute nel limite dell'1% annuo del quantitativo chilometrico a contratto.

L'**interruzione** del Servizio, senza riduzioni del corrispettivo, è prevista nei casi di legge e a seguito di eventi fortuiti o accidentali quali calamità naturali, terremoti, sommosse etc... Diversamente il servizio può essere sospeso esclusivamente nel caso di un ritardo, superiore a 30 giorni dalla presentazione delle fatture, nel pagamento dei corrispettivi da parte della Regione.

Nei casi di sciopero, limitatamente del personale di Trenitalia, è inoltre prevista una franchigia, senza riduzione del corrispettivo, fino allo 0,3% del kilometraggio totale a preventivo (per il 2001 km*tr 113.497; per il 2002 km*treno 115.996,87; per il 2003 km*treno 117.093,10).

4.3 Monitoraggio della qualità del servizio

Per la valutazione della qualità del servizio lo stesso è monitorato da Trenitalia S.p.A. attraverso il sistema informatico di reportistica: i risultati della rilevazione sono trasmessi trimestralmente alla Regione; al sistema informatico hanno libero accesso i dipendenti regionali designati.

Il monitoraggio della qualità del servizio (allegato 2 al Contratto di Servizio) è articolato sui seguenti parametri:

1. Puntualità
2. Affidabilità
3. Affollamento
4. Informazioni all'utenza in treno e in stazione
5. Pulizia e comfort

Per ognuno dei punti sopraelencati il sistema delle sanzioni previsto dal contratto permette di erogare, attraverso l'organo del Comitato di Gestione del Contratto, sanzioni che per il 2001 hanno costituito un fondo a disposizione della Regione per acquistare nel corso dell'anno successivo ulteriori servizi o per attivare iniziative finalizzate al miglioramento degli standards qualitativi del servizio offerto, per il 2002 e 2003 potranno costituire una riduzione del corrispettivo a contratto.

1. Puntualità

Annualmente Trenitalia definisce obiettivi ed impegni attraverso la redazione della Carta dei Servizi in cui sono fissati parametri ed indicatori per valutare il livello del servizio sotto il profilo della qualità intesa come puntualità, pulizia dei mezzi, informazioni alla clientela etc... .

Al fine di evidenziare alcuni aspetti dello standard relativo alla puntualità è interessante confrontare

le percentuali fissate dalla Carta dei Servizi 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 con quelle dei Contratti di Servizio stipulati tra Regione Marche e Trenitalia, con la precisazione che si fa riferimento alla Carta dei Servizi Regionale Marche:

Tipologia del Treno	Carta dei Servizi 2001(*)	Standard CdS Marche 2001	Carta Servizi Marche 2002	Standard CdS Marche 2002	Carta Servizi Marche 2003	Standard CdS Marche 2003	Carta Servizi Marche 2004	Standard CdS Marche 2004	Carta Servizi Marche 2005	Standard CdS Marche 2005
treni regionali con un ritardo non > 5'	85%	90%	90%	92%	91%	93%	92%	93%	92%	93%
treni regionali con un ritardo non > 15'	96%	96%	96%	97%	96%	98%	96%	98%	97%	98%
treni interregionali con un ritardo non > 15'	91%	91%	91%	93%	91%	94%	92%	94%	93%	94%

I risultati della rilevazione effettuata da Trenitalia attraverso il sistema informatico (Riace) è trasmessa alla Regione su base media trimestrale per il 2001, bimestrale per gli anni successivi. Oltre agli standards della puntualità, il Contratto prevede inoltre il monitoraggio di:

- ◆ Treni regionali con ritardo > 30'
- ◆ Treni interregionali con ritardo > 30'
- ◆ 25 treni specificamente individuati ad ogni cambio orario di comune accordo nell'ambito della fascia oraria del traffico pendolare.

2. Affidabilità

La sicurezza di essere comunque trasportato è il principio informatore dello standard affidabilità. Il contratto, all'allegato n° 2, stabilisce che nel caso di treni soppressi o treni limitati, gli stessi devono essere sostituiti da corse su ferro o su gomma entro 60 minuti da verificarsi dell'evento:

3. Affollamento

Con tale parametro la qualità del servizio viene valutata attraverso il coefficiente di affollamento determinato dal rapporto viaggiatori*km/posti a sedere offerti*km.

Per gli indicatori della qualità, di cui ai punti 4 e 5, Informazioni all'Utenza e Pulizia e Comfort il monitoraggio è effettuato dalla Regione attraverso proprie strutture: infatti per l'effettuazione delle suddette rilevazioni è concessa la circolazione ai rilevatori appositamente incaricati dalla Regione, muniti di apposita tessera di riconoscimento.

Il monitoraggio interessa anche l'area economica-gestionale relativamente ai seguenti parametri:

- **passengeri*km trasportati e paganti:** sono rilevati, per un totale di due settimane, due volte all'anno, a cura di TRENITALIA S.p.A. La rilevazione consiste nel conteggio dei passeggeri che salgono/scendono ad ogni stazione e deve essere effettuata in relazione a tutti i treni. E' integrata, nelle stazioni principali, da una rilevazione a terra tesa a verificare l'attendibilità globale delle rilevazioni stesse;
- **Numero e tipologia di titoli di viaggio venduti:** è trasmesso alla Regione il numero di titoli di viaggio venduti per tipologia e periodo di riferimento;
- **Percorrenze chilometriche annue di servizio effettivo:** sono determinate sulla base dei dati di programmazione di cui all'allegato n. 1 e dell'orario ufficiale. Il monitoraggio delle percorrenze deve essere effettuato rilevando separatamente le percorrenze di esercizio e quelle a vuoto;
- **Costo operativo chilometrico del servizio:** Il costo del servizio viene calcolato a preventivo e a consuntivo, rapportando il costo totale del servizio erogato, al netto dei costi di infrastruttura e dei risultati delle gestioni extracaratteristiche, ai treni*km di servizio effettivo, secondo il metodo riportato nell'allegato n. 4;
- **Velocità commerciale dei servizi:** La velocità commerciale dei servizi viene calcolata con riferimento ai dati di programmazione di cui all'allegato n.1, rapportando i treni*km erogati alle ore di servizio annue offerte al pubblico;
- **Rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura:** Il dato viene calcolato sulla base del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura e dei risultati delle gestioni extracaratteristiche, secondo il metodo descritto nell'allegato n. 4.

TRENITALIA S.p.A. si impegna a rendere noti i criteri ed i parametri attraverso i quali vengono determinati gli introiti, valorizzando la frequentazione con un rendimento stimato.

4.4 Servizi Aggiuntivi

Come già enunciato al paragrafo "A": Servizi- Relativi corrispettivi, oltre i Servizi Trasferiti dallo Stato il contratto prevede, per ciascun anno di validità, una quota di servizi ferroviari a carico finanziario della Regione.

La quantificazione degli stessi è stata precedentemente illustrata, nel dettaglio il servizio è stato integrato nei seguenti aspetti:

1. Istituzione di nuovi treni;
2. Riprogrammazione di treni inizialmente soppressi da Trenitalia;
3. Ripristino nel mese di luglio di alcuni treni, precedentemente soppressi a luglio e agosto;
4. Ripristino dal 2006 di una coppia di treni diretti Ascoli Piceno –Ancona;

5. Istituzione di una coppia di treni andata e ritorno da Roma in sostituzione di una coppia di ES soppressa a gennaio 2006 (a costo zero per la Regione)

Corrispettivo: 29 M€/anno = 7,22 €/trenokm



A fronte di: Obblighi di servizio
Standard minimi di Qualità erogata e Qualità percepita

STANDARDS QUALITA' DEL SERVIZIO FERROVIARIO DAL 2001 AL 2005

Pur rimanendo sostanzialmente inalterato l'articolato del contratto, nel corso degli anni, dal 2001 ad oggi, l'allegato n°2 al contratto stesso (allegato Qualità dei Servizi) è stato integrato per alcuni aspetti della qualità e alcuni parametri e standards sono stati incrementati.

Si riporta di seguito una sintesi al solo scopo di completare l'esemplificazione della prima fase gestionale regionale del trasporto ferroviario:

STANDARD PUNTUALITA' 2001" (su base media trimestrale)	SANZIONI (per punto % discostamento o frazione di punto)
90% dei treni regionali con ritardo non > 5' (*)	Lire 10.000.000 (€ 5.164,57)
96% dei treni regionali con ritardo non > 15' (*)	Lire 20.000.000 (€ 10.329,14)
91% dei treni interregionali con ritardo non > 15'	Lire 30.000.000 (€ 15.493,71)
Treni regionali: ore complessive di ritardo/ore di servizio offerte < 10%	Lire 20.000.000 (€ 10.329,14)
Treni interregionali: ore complessive di ritardo/ore di servizio offerte < 15%	Lire 20.000.000 (€ 10.329,14)

Nel contratto 2002-2003 oltre all'incremento dell'entità delle sanzioni e all'aumento delle percentuali è stato aggiunto un elenco di treni (25) sanzionati per ritardo singolo (vedi allegato 2 al contratto di servizio 2002-2003):

STANDARD PUNTUALITA' 2002-2003 (su base media bimestrale nell'anno 2002 e nell'anno 2003)	SANZIONI (per punto % di scostamento o frazione di punto)
- ANNO 2002: non più dell'8% dei treni regionali con ritardo > 5' - ANNO 2003: non più del 7% dei treni regionali con ritardo > 5'	Euro 10.000
- ANNO 2002: non più del 3% dei treni regionali con ritardo > 15' - ANNO 2003: non più del 2% dei treni regionali con ritardo > 15'	Euro 20.000
- ANNO 2002: non più dell'1% dei treni regionali con ritardo > 30' - ANNO 2003: non più dello 0,5% dei treni regionali con ritardo > 30'	Euro 30.000
- ANNO 2002: non più del 7% dei treni interregionali con ritardo > 15' - ANNO 2003: non più del 6% dei treni interregionali con ritardo > 15'	Euro 10.000
- ANNO 2002: non più del 3% dei treni interregionali con ritardo > 30' - ANNO 2003: non più del 2,5% dei treni interregionali con ritardo > 30'	Euro 20.000
25 treni specificamente individuati ad ogni cambio orario di comune accordo nell'ambito della fascia oraria del traffico pendolare ritardo non > 30'	Euro 200 per rilevazione non a standard

Nei contratti 2004 e 2005 aumenta ulteriormente l'entità delle sanzioni e le percentuali da rispettare. Inoltre l'elenco di treni sanzionati per ritardo singolo passano da 25 a 30 (vedi allegato 2 al contratto di servizio 2004):

STANDARD PUNTUALITA' 2004 (su base media bimestrale nell'anno 2004)	SANZIONI (per punto % di scostamento o frazione di punto)
ANNO 2004: non più del 7% dei treni regionali con ritardo > 5'	Euro 13.000
ANNO 2004: non più del 2% dei treni regionali con ritardo > 15'	Euro 23.000
ANNO 2004: non più dello 0,5% dei treni regionali con ritardo > 30'	Euro 33.000
ANNO 2004: non più del 6% dei treni interregionali con ritardo > 15'	Euro 13.000
ANNO 2004: non più del 2,5% dei treni interregionali con ritardo > 30'	Euro 23.000

30 treni specificamente individuati ad ogni cambio orario di comune accordo nell'ambito della fascia oraria del traffico pendolare con ritardo > 20'	Euro 300 per rilevazione non a standard

Nel contratto 2005 rimangono risultano inalterati rispetto al 2004:

STANDARD PUNTUALITA' 2005 (su base media bimestrale)	SANZIONI (per punto % di scostamento o frazione di punto)
• ANNO 2005: non più del 7% dei treni regionali con ritardo > 5'	Euro 13.000
• ANNO 2005: non più del 2% dei treni regionali con ritardo > 15'	Euro 23.000
• ANNO 2005: non più dello 0,5% dei treni regionali con ritardo > 30'	Euro 33.000
• ANNO 2005: non più del 6% dei treni interregionali con ritardo > 15'	Euro 13.000
• ANNO 2005: non più del 2,5% dei treni interregionali con ritardo > 30'	Euro 23.000
30 treni specificamente individuati ad ogni cambio orario di comune accordo nell'ambito della fascia oraria del traffico pendolare con ritardo > 20'	Euro 300 Perrilevazione non a standard

Anche per il II parametro della qualità relativo all'AFFIDABILITA', gli standards e le relative penali hanno avuto incrementi, come di seguito riportato:

STANDARD AFFIDABILITA' 2001 (su base media trimestrale)	SANZIONI (per punto % di scostamento o frazione di punto punto pari a 1/10) (*)
Treni soppressi o treni limitati senza istituzione di corse sostitutive su ferro o gomma entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento < o = 0,5% dei treni programmati	Lire 30.000.000

STANDARD AFFIDABILITA' 2002-2003	SANZIONI

(su base media bimestrale nell'anno 2002 e mensile nell'anno 2003)	(per punto % di scostamento o frazione di punto punto pari a 1/10) (*)
Treni soppressi o treni limitati senza istituzione di corse sostitutive su ferro o gomma entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento < o = - NEL 2002: allo 0,4% dei treni programmati - NEL 2003: allo 0,3% dei treni programmati	Euro 30.000
N. treni soppressi o limitati senza istituzione di corse sostitutive su ferro o gomma entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento	Euro 200 per rilevazione non a standard

STANDARD AFFIDABILITA' 2004 (su base media mensile)	SANZIONI (per punto % di scostamento o frazione di punto punto pari a 1/10) (*)
Treni soppressi o treni limitati senza istituzione di corse sostitutive su ferro o gomma entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento < o = NEL 2004: allo 0,3% dei treni programmati	Euro 33.000
N. treni soppressi o limitati senza istituzione di corse sostitutive su ferro o gomma entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento	Euro 300 per rilevazione non a standard

STANDARD AFFIDABILITA' 2005 (su base media mensile)	SANZIONI (per punto % di scostamento o frazione di punto punto pari a 1/10) (*)
Treni soppressi o treni limitati senza istituzione di corse sostitutive su ferro o gomma entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento < o = allo 0,3% dei treni programmati	Euro 33.000
N. treni soppressi o limitati senza istituzione di corse sostitutive su ferro o gomma entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento	Euro 300 per rilevazione non a standard

Per il parametro Affollamento:

STANDARD AFFOLLAMENTO 2001 (su base semestrale)	SANZIONI
Coefficiente di affollamento (viaggiatori*km/posti a sedere offerti*km) < o = a 1 nel 90% dei treni monitorati	Lire 20.000.000 per punto % di scostamento

STANDARD AFFOLLAMENTO 2002 2003 (su base semestrale)	SANZIONI
Coefficiente di affollamento relativo (viaggiatori*km/posti a sedere offerti*km) < o = a 1 nel 93% dei treni monitorati	Euro 20.000 per punto % di scostamento
Coefficiente di affollamento assoluto (viaggiatori/posti a sedere offerti) < o = a 0,5 nel 93% dei treni monitorati	Euro 20.000 per punto % di scostamento

STANDARD AFFOLLAMENTO 2004	SANZIONI
Coefficiente di affollamento relativo (viaggiatori*km/posti a sedere offerti*km) < o = a 1 nel 93% dei treni monitorati	Euro 20.000 per punto % di scostamento
Coefficiente di affollamento assoluto (viaggiatori/posti a sedere offerti) < o = a 0,5 nel 93% dei treni monitorati	Euro 20.000 per punto % di scostamento

Per il 2005 è stato variato il coefficiente di affollamento assoluto poiché il valore di 0,5, ad un'analisi puntuale è risultato non coerente in quanto la norma contrattuale sanziona i treni utilizzati per più del 50% dei posti disponibili e non solo quelli sovraffollati.

STANDARD AFFOLLAMENTO 2005	SANZIONI
Coefficiente di affollamento relativo (viaggiatori*km/posti a sedere offerti*km) < o = a 1 nel 93% dei treni monitorati	Euro 20.000 per punto % di scostamento
Coefficiente di affollamento assoluto (viaggiatori/posti a sedere offerti) < o = a 1 nel 98% dei treni monitorati	Euro 20.000 per punto % di scostamento

Per il parametro INFORMAZIONI ALL'UTENZA si passa da una sanzione di Lire 1.000.000 nel 2001 a € 1.000 a partire dal 2002 e dal 2004, rimane invariata con la precisazione che le rilevazioni non a standard determinano sanzione se effettuate a distanza di giorni 7 l'una dall'altra. In modo analogo subisce variazioni la sanzione prevista per la PULIZIA e COMFORT.

Nel dettaglio:

4.5 Monitoraggio della qualità del servizio

(sintetico elenco sugli standards di qualità posti a fondamento delle eventuali sanzioni)

La qualità del servizio, è distinta in:

1. Puntualità
2. Affidabilità
3. Affollamento
4. Informazioni all'utenza in treno e in stazione
5. Pulizia e comfort

Puntualità, Affidabilità sono monitorati da Trenitalia S.p.A. attraverso il sistema informatico di reportistica: i risultati della rilevazione sono trasmessi alla Regione; al sistema informatico hanno libero accesso i dipendenti regionali designati (articolo Monitoraggio del servizio).

L'**Affollamento** è monitorato di norma da Trenitalia due volte l'anno.

Informazioni all'Utenza in Treno e in Stazione e Pulizia e Comfort sono monitorati direttamente dalla Regione: Per il 2002 e il 2003 per il suddetto monitoraggio sono stati incaricati, con Decreto del Dirigente del Servizio Mobilità, Trasporti e Infrastrutture, dipendenti della Regione Marche che usufruiscono del treno per recarsi alla sede di lavoro. La numerosa quantità di informazioni richieste dalla scheda di rilevazione (allegata scheda di rilevazione 2004 e 2005) da compilare a cura dei rilevatori e i tempi ristretti determinati dalla necessità di raggiungere la sede lavorativa (in andata) e il proprio domicilio (al ritorno) ha prodotto informazioni incomplete e imprecise e conseguentemente la necessità di annullare una notevole quantità di schede.

Pertanto dal 2004 il monitoraggio contrattuale relativo agli aspetti da valutare sul campo (informazioni e pulizia) è stato affidato al Servizio Sistema Informativo Statistico della Regione, che ha nominato rilevatori esterni, con professionalità riferita alla rilevazione da effettuare.

Il SIS in collaborazione con il Servizio Mobilità, Trasporti (MTI) e Infrastrutture sulla base delle informazioni necessarie al monitoraggio ha elaborato la scheda di monitoraggio. Successivamente alla compilazione sul campo da parte dei rilevatori, il SIS ha provveduto alla registrazione, all'elaborazione dei dati, alla redazione su supporto cartaceo e magnetico di una relazione tecnica finale di tipo statistico, sull'attività svolta, da trasmettere al Servizio MTI.

Il programma per il monitoraggio sul campo è stato concordato con il Servizio Informativo Statistico sulla base delle esigenze contrattuali da rispettare. Esso ha interessato le principali stazioni e tutta

la rete ferroviaria regionale costituita da:

- linea 61: Ancona – Porto d'Ascoli
- linea 60: Ancona – Pesaro
- linea 70: Ancona – Fabriano
- linea 288: Fabriano – Civitanova Marche
- linea 290: S. Benedetto del Tronto – Ascoli Piceno
- linea 286: Fabriano – Pergola

I risultati dell'uno e dell'altro monitoraggio concorrono alla quantificazione degli scostamenti dagli standards cui è collegata l'erogazione dell'entità del corrispettivo a consuntivo, a seguito di valutazione del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di cui all'articolo 6.

I risultati della rilevazione della puntualità effettuata da Trenitalia attraverso il sistema informatico (Riace) sono trasmessi alla Regione su base media mensile e sono valutati con cadenza bimestrale per il 2004 e per il 2005.

I risultati della rilevazione della affidabilità effettuati da Trenitalia attraverso il sistema informatico (Riace) sono trasmessi alla Regione su base media mensile e sono valutati con cadenza mensile per il 2004 e per il 2005.

Gli standards relativi a puntualità, affidabilità, affollamento sono su base percentuale. Per la puntualità sono inoltre individuati, sia per il 2004 che per il 2005, 30 treni nelle fasce orarie pendolari, che sono sanzionati singolarmente (€ 300,00) e per l'affidabilità, oltre alla sanzione per il mancato rispetto dello standard su base percentuale, viene applicata una sanzione di € 300,00 per ogni evento di soppressione senza sostituzione.

4.6 Comitato Tecnico di Gestione del Contratto

Il Comitato Tecnico di Gestione del contratto, di cui all'articolo 6, ha funzione di assistenza nella gestione e nel monitoraggio del Contratto per quanto riguarda l'adempimento delle singole clausole.

E' composto da rappresentanti della Regione e di Trenitalia e svolge i seguenti compiti:

- valutazione delle modifiche al programma di esercizio;
- valutazione dei danni e degli oneri;
- valutazione dei risultati relativi agli indicatori oggetto del monitoraggio ed individuazione delle sanzioni che saranno però determinate dai soli rappresentanti della Regione;

ogni altra valutazione in ordine alla esecuzione del Contratto richiesta da una od entrambe le parti.

Per la valutazione delle sanzioni da applicare a Trenitalia e, a seguito del completamento delle operazioni di monitoraggio si riunisce il Comitato Tecnico di Gestione del contratto che valuta per ogni indicatore (puntualità, affidabilità, affollamento, informazioni e pulizia e comfort) l'entità delle sanzioni da applicare.

Lo schema riassuntivo delle sanzioni e della riduzione delle percorrenze già applicate dal 2002 al 2005 risulta:

Sanzioni irrogate a Trenitalia e riduzione corrispettivo per percorrenze (€)	2001	2002:	2003:	2004:	2005:
	(1)	€ 178.345,00	€ 292.200,00 sanzioni + € 50.176,00 riduzione percorrenze	€ 550.400,00 sanzioni + € 13.051,00 riduzione percorrenze	€ 733.300,00 sanzioni + 134.518,71 riduzione percorrenze

Per tutte le valutazioni sulla gestione e le prospettive del servizio di trasporto passeggeri su ferro si rinvia allo specifico Piano del Trasporto Pubblico Locale in fase di approvazione ~~di recente~~ ~~aggiornate~~.

MOBILITA' SOSTENIBILE



INDICE

1 LA MOBILITA' SOSTENIBILE NELLE MARCHE	2
1.1 Definizione	2
1.2 L'incidenza degli spostamenti urbani	2
2 Le problematiche ambientali e di sicurezza urbana.....	6
2.1 Le problematiche ambientali	6
2.2 La sicurezza urbana.....	9
3 LE COMPETENZE	10
3.1 I Piani Urbani della Mobilità (PUM)	10
3.2 L'esperienza regionale	12
4 Mobility manager	15
4.1 La figura	15
4.2 Il ruolo regionale.....	16
5 Le risorse per azioni regionali di mobilità sostenibile.....	18

1 LA MOBILITA' SOSTENIBILE NELLE MARCHE

1.1 Definizione

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 al fine di ridurre percentualmente i costi dell'intervento pubblico, di contribuire alla riduzione dell'inquinamento dell'aria, dovuto anche alle emissioni del traffico privato, che ha raggiunto anche nella regione Marche livelli preoccupanti, nonché di ridurre l'incidentalità stradale.

1.2 L'incidenza degli spostamenti urbani

1.2.1 L'indagine 2005-2006

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. L'indagine, pubblicata sul n. 7 dei "Quaderni della Mobilità" di novembre 2006, è stata realizzata con gli obiettivi di conoscere le motivazioni che determinano la scelta del mezzo di trasporto e di focalizzare in base ad esse le linee e i criteri guida per l'attivazione di politiche di mobilità sostenibile nelle Marche.



Dalla tabella 5.7 “Tipologia degli spostamenti realizzati dai componenti le famiglie intervistate” di tale ricerca, in tutta la 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 nella relazione finale 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.”

Dall'indagine quindi si desume che il vero problema sono gli spostamenti urbani che di preferenza sono effettuati con mezzi propri.

1.2.2 Gli spostamenti odierni

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

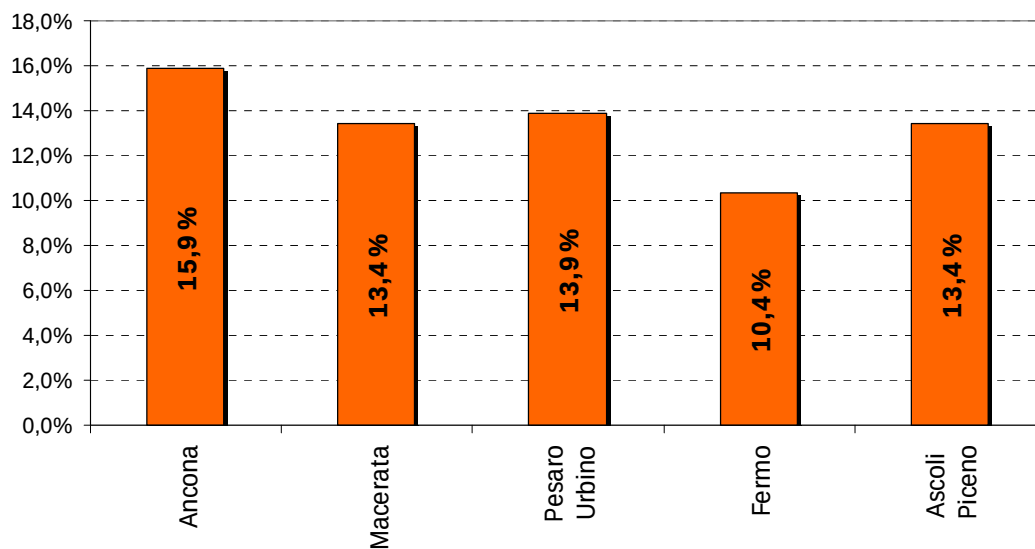
		Ancona	Macerata	Pesaro Urbino	Fermo	Ascoli Piceno
scenario 0	privato	79,7%	78,1%	77,5%	76,3%	77,9%
	collettivo	20,3%	21,9%	22,5%	23,7%	22,1%
scen. 0-1	ΔMS	3,25%	2,95%	3,11%	2,46%	2,99%
scenario 1	privato	76,4%	75,1%	74,4%	73,8%	74,9%
	collettivo	23,6%	24,9%	25,6%	26,2%	25,1%
scen.1-2	ΔMS	0,92%	0,89%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



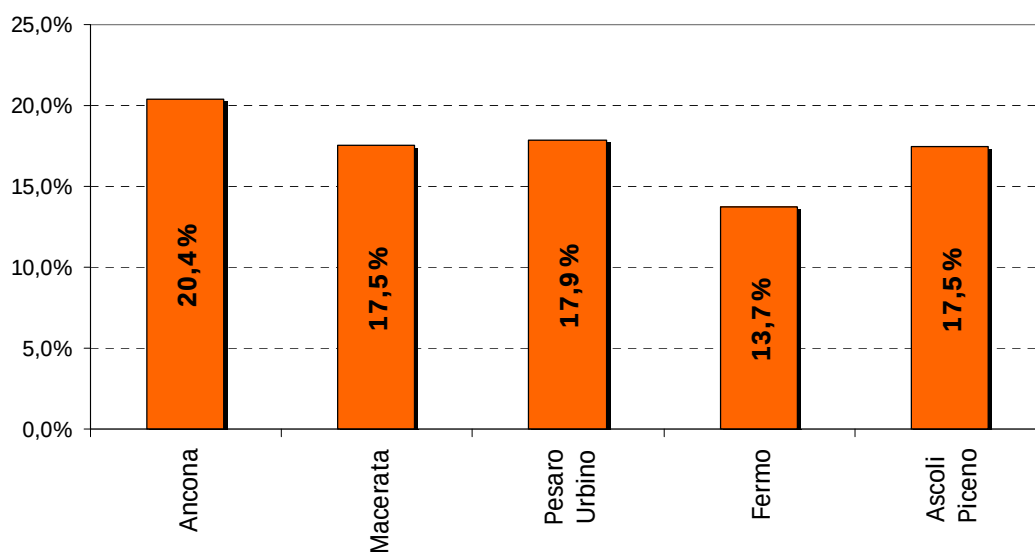
	collettivo	24,5%	25,7%	26,5%	27,0%	26,0%
scen.0-2	AMS	4,17%	3,84%	4,00%	3,26%	3,89%

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.

2 Le problematiche ambientali e di sicurezza urbana

2.1 Le problematiche ambientali

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, forniti dal Servizio Ambiente e Paesaggio della Giunta Regionale, 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 infatti che i superamenti dei valori-limite¹ delle emissioni di polveri sottili ed in particolare di PM₁₀², 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	Media del periodo	N° superamenti 50 µg/mc	Media del periodo	N° superamenti 50 µg/mc	Media del periodo (valore)

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

² Il PM10 è un particolato costituito da particelle inferiori a un centesimo di millimetro (10 µm).



		50 µg/mc	(valore limite annuale 40 µg/mc)		(valore limite annuale 40 µg/mc)		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
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.

Come rappresentato nel prospetto che segue, risultanze analoghe emergono dal confronto tra il valore medio di emissioni da traffico di PM_{2,5}³ del 2007 e del 2008⁴.

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 sul SOLE 24 ORE del 3 dicembre 2009 un articolo dove indica Ancona tra le città più inquinate da polveri sottili

³ Il PM 2,5 è un particolato ultrafine formato da particelle con diametro inferiore ad un quarto di centesimo di millimetro (2,5 µm).

⁴ Un altro significativo "indicatore" dei livelli di inquinamento atmosferico è rappresentato dalle emissioni di biossido di azoto (NO₂). 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.



(PM10), seconda soltanto a Napoli che ha superato il limite per 220 giorni. Sicuramente prima ancora 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.

Secondo Legambiente per ridurre il livello di PM10 serve essenzialmente una politica di mobilità per ridurre il numero di veicoli in circolazione, cosa che in Italia ancora manca mentre gli altri paesi europei stanno attivandosi con piani e programmi.

La situazione fa proporre a Gaetano Lamanna, Spi Cgil nazionale, sul suo articolo «L'auto insostenibile», pubblicato su Rassegna Sindacale di quest'anno, che una «industria della mobilità» in alternativa a quella dell'auto è la strategia lungimirante futura «E' tempo che un sindacato confederale quale è la Cgil affronti la crisi della mobilità urbana... in un'ottica nuova e attenta ai problemi della sostenibilità ambientale e della riconversione graduale di questo importante comparto dell'industria. In Italia ci sono 60 auto ogni 100 abitanti [anziani e neonati inclusi], né si può pensare di coprire di acciaio e asfalto la crosta terrestre e di asfissiare di smog le città. In un momento difficile come questo l'emergenza, anche in Italia, è certamente l'occupazione, ma la «sostenibilità» delle produzioni deve essere affrontata proprio per costruire un'uscita durevole dalla crisi, che certo non si può risolvere in poco tempo.

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")⁵.

⁵ Fonte: Servizio Ambiente e Paesaggio – Giunta Regionale delle Marche



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.

2.2 *La sicurezza urbana*

Dai dati diffusi nel maggio 2009 dalla Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale 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:

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.

3 LE COMPETENZE

3.1 I Piani Urbani della Mobilità (PUM)

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.

Che cosa è mancato agli enti locali marchigiani per programmare la mobilità dei cittadini in modo sostenibile?

Dall'esame dei dati sopra esposti sembrerebbe che è mancata la necessità, l'urgenza dovuta al riscontro di emergenze ambientali gravi, a cui sicuramente ha fatto da cornice la poca considerazione degli amministratori per le problematiche legate alla mobilità dei cittadini che non fossero infrastrutturali.

Le condizioni economiche diffuse, generalmente fino ad oggi più che sufficienti, hanno consentito l'uso del mezzo privato alla maggioranza della popolazione attiva, relegando il trasporto pubblico ad un ruolo minore.

I costi derivanti da tale sistema, in termini di inquinamento dell'aria, da rumore e di incidentalità stanno erodendo la qualità della vita dei marchigiani e pertanto bisogna lavorare per ridurli drasticamente.

3.2 *L'esperienza regionale*

Il primo atto della Giunta Regionale Marche per sostenere interventi sulla mobilità sostenibile risale al novembre del 2003 (DGR n. 1534), che, pur nella limitatezza dei fondi disponibili, aveva lo scopo di avviare l'attuazione di un precedente atto del dicembre 2002 (DGR 2257- servizio Ambiente) che definiva gli ambiti territoriali in cui si manifestavano episodi acuti di inquinamento atmosferico, nonché i possibili provvedimenti da adottare da parte dei comuni, di tipo preventivo e/o strutturale per la riduzione dell'inquinamento urbano.

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 che soltanto in alcune situazioni locali ha espresso l'intenzione di realizzare sistematicamente la mobilità urbana in chiave sostenibile.

Molti interventi hanno riguardato il finanziamento di infrastrutture propedeutiche alla realizzazione di zone da pedonalizzare, di percorsi ciclo-pedonali, di impianti di risalita per collegare i diversi livelli di centri urbani, quindi hanno sicuramente costituito l'occasione per migliorarne l'accesso.

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.

Queste zone sono però isole, dove raramente si svolge ormai l'attività lavorativa dei cittadini che, da lavoratori e consumatori, sono costretti a usare l'auto propria perché spesso l'alternativa del mezzo pubblico ha tempi e modalità ritenuti non convenienti.

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 quali il miglioramento dell'offerta e della velocità commerciale del trasporto



pubblico con particolare attenzione ai servizi di collegamento tra i parcheggi scambiatori e le aree pedonalizzate, l'introduzione di taxi collettivo e di sistemi di trasporto collettivo innovativi, come il car sharing (veicoli condivisi da più trasportati) o car pooling (con almeno tre persone a bordo), l'istituzione di servizi a chiamata per ambito urbano, il potenziamento della mobilità ciclistica attraverso la realizzazione nelle zone a traffico limitato di piste ciclabili sulla sede stradale esistente, la realizzazione nelle fermate attrezzate o nodi di scambio di parcheggi coperti per biciclette, disponibilità di bici elettriche da affittare per gli spostamenti urbani, dotazione degli autobus per il trasporto urbano di appositi dispositivi per il trasporto esterno di biciclette e le indagini per gli spostamenti casa – lavoro per il centro storico e casa – lavoro per le zone industriali e la conseguente progettazione di fattibilità di forme di trasporto collettivo alternativo a quello individuale

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, laddove il sistema si fosse dimostrato inadeguato, a promuovere modalità di trasporto collettivo complementari.

I contributi regionali comprendevano la strumentazione necessaria alla realizzazione di indagini per gli spostamenti casa – lavoro per il centro storico e per le zone urbane e 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 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, 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 di studenti e lavoratori interessati all'attuazione del progetto e in base alla localizzazione dei soggetti nei comuni soggetti ai provvedimenti di limitazione e blocco del traffico veicolare.

Almeno il 50% degli interventi cofinanziati non sono ancora stati realizzati per le difficoltà finanziarie che affliggono gli enti locali, ma più di ogni altra valutazione bisogna considerare che il coinvolgimento delle strutture scolastiche, sanitarie e aziendali non c'è stato, gli enti locali hanno cercato di acquisire finanziamenti, nulla è stato da loro fatto per far passare l'iniziativa regionale negli ambiti dove opera l'utenza.

Il più delle volte il referente per l'attuazione del progetto è un professionista esterno incaricato dall'ente locale a presentarlo e ciò la dice lunga sulla preparazione e/o sensibilità degli addetti ai lavori in materia di mobilità urbana sostenibile.

In questa rappresentazione regionale è necessario mettere in rilievo l'attività svolta nel comune di Pesaro dalla Mobility Manager, unica figura nel panorama regionale, che ha costruito una serie di indagini sugli spostamenti dei cittadini e interagito con azienda di trasporto, presidi scolastici, altri uffici pubblici, coinvolgendo le altre strutture comunali, per realizzare una mobilità urbana e sub urbana sostenibile, utilizzando tutte le opportunità disponibili.



4 Mobility manager

4.1 La figura

In Italia la figura del responsabile della mobilità aziendale è stata resa obbligatoria con Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27/03/1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" per le aziende e gli enti con più di 300 dipendenti per unità locale o con complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali.

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.

Il ruolo principale 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 (imprenditori, dipendenti, aziende di trasporto, autorità locali, sindacati, cittadini) e, aggregandole, individuare le soluzioni di trasporto collettivo che ottengono il più ampio consenso possibile in modo che le misure da adottare abbiano successo.

In sintesi è la condivisione delle scelte operate da chi deve praticarle la chiave del successo di un piano di mobilità.

4.2 Il ruolo regionale

La funzione regionale deve consistere nel coordinare e supportare le scelte proposte dai mobility managers di area attraverso strategie di coinvolgimento e partecipazione dei cittadini, dei lavoratori, dei datori di lavoro, degli operatori del trasporto, per gestire tutte le soluzioni individuate e condivise ed eventualmente proporre soluzioni alternative. Il suo compito essenziale è quello di creare le condizioni affinché si riduca l'uso dell'automobile privata.

Come più sopra detto la sensibilità regionale sul problema della mobilità si è manifestato con una serie di proposte che però non hanno colto l'obiettivo: realizzare in ogni luogo decisorio (comuni, province, sindacati....) la coscienza della necessità di gestire in modo diverso la mobilità urbana e quindi creare delle strutture che si occupassero fattivamente di essa.

Nel Rapporto elaborato da Antonio G. Calafati nell'ambito delle attività condotte dalla Regione Marche come partner del progetto PlaNet CenSE dal titolo "Policentrismo urbano e sviluppo economico nelle Marche" viene proposta una lettura della realtà marchigiana al



2001 in base alle densità relazionali da cui risulta che la nostra regione è caratterizzata dalla presenza di sistemi locali intercomunali che hanno la natura di città.

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.

"La Geografia delle pressioni ambientali delle Marche 2009 – Studio per l'individuazione delle aree a diversa pressione-criticità ambientale nel territorio della regione Marche", predisposto dal Servizio Ambiente per l'Assessorato Ambiente della Regione mette in evidenza che "Non sono i valori relativi ai singoli indicatori stimati su base comunale a

dover essere letti e comparati fra di loro, sono piuttosto le aggregazioni omogenee sovracomunali che emergono dalla lettura dei dati, a costituire elemento di interesse...”.

Infatti i dati 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.

Risulta quindi necessario che venga realizzata una struttura che si occupi della mobilità:

- nel comune capoluogo delle città, come sopra individuate, per lo studio delle esigenze di mobilità dell'intera area, la formulazione delle proposte operative, il monitoraggio delle azioni intraprese,
- nella provincia di riferimento per il coordinamento delle soluzioni individuate, la risoluzione di problematiche comuni alle città,
- nella Regione quale struttura orizzontale (come il servizio Bilancio) che collabori con le altre strutture regionali nella programmazione degli interventi, nella regolazione di settori, nell'organizzazione della mobilità del personale dipendente, nel controllo della realizzazione delle soluzioni di mobilità su tutto il territorio regionale, nella divulgazione della cultura della mobilità sostenibile, e nella preparazione e aggiornamento del personale pubblico e privato addetto a tale funzione.

Il personale da adibire a tali compiti deve essere scelto tra il personale comunale, provinciale e regionale dotato di preparazione universitaria, la cui motivazione sia pre testata, come l'attitudine al confronto interpersonale.

La preselezione può avvenire in occasione di bando regionale per la partecipazione ad un corso di formazione (organizzato con i fondi FSE dalla scuola di formazione regionale?) aperto a tutti gli interessati, dipendenti pubblici e operatori privati, che fornisca gli elementi teorici e tecnici indispensabili per iniziare a lavorare.

5 Le risorse per azioni regionali di mobilità sostenibile

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 significa 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:

Per migliorare la mobilità in chiave sostenibile e il trasporto pubblico locale è stato emesso il bando pubblico per complessivi 2,5 milioni di euro (di cui 2 con fondi finanziati dal "Programma Operativo Regionale (FESR), Competitività Regionale ed Occupazione periodo 2007/2013) per la realizzazione di parcheggi scambiatori, quale intervento cardine per la realizzazione della mobilità sostenibile in area urbana in conformità al Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale vigente e alle deliberazioni di attuazione della Giunta regionale. L'intervento è stato proposto al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico

e la congestione del traffico derivanti dall'uso delle auto private in ambiente urbano attraverso la realizzazione di strutture di parcheggio pubblico esterne ai centri abitati collegate in misura frequente e permanentemente con mezzi di trasporto pubblico, al centro storico o a siti di interesse turistico.

Un secondo bando di gara, rivolto agli Enti locali e/o Enti pubblici che svolgono attività di interesse pubblico non economico, singoli o associati, ha come oggetto la realizzazione di interventi, che possono essere localizzati su tutto il territorio regionale delle Marche, 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 in termini di contributo pubblico - dato dall'insieme delle quote FESR, fondo di Rotazione ex L 183/87 e Regione - sono pari a Euro 7.016.900,00.

Un terzo bando di gara, rivolto ai Gestori del TPL, aziende in forma singola e associata, 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, attivate dal POR-FESR 2007/2013, sono pari a Euro 2.500.000,00.

La Giunta Regionale con atto n. 1102 del 6 luglio 2009 ha stabilito che per l'intervento 4.1.4.2 "Infrastrutture per promuovere la mobilità compatibile con le esigenze ambientali nei centri urbani" individuata dal Programma Attuativo Regionale (PAR) del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS) 2007-2013, 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; il bando potrà essere emanato nel 2011.

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 Fosso Sejore 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 (realizzazione delle fermate ferroviarie di Jesi, Marzocca, Chiaravalle ecc...), la Giunta Regionale con atto n. 1102 del 6 luglio 2009 ha stanziato l'importo di 0,500 milioni di euro. ~~Nel 2010 sarà~~



~~oggetto di~~ Con apposito accordo di programma ~~sono stati nel quale verranno~~ definiti gli oneri rispettivamente a carico della Provincia e di RFI.

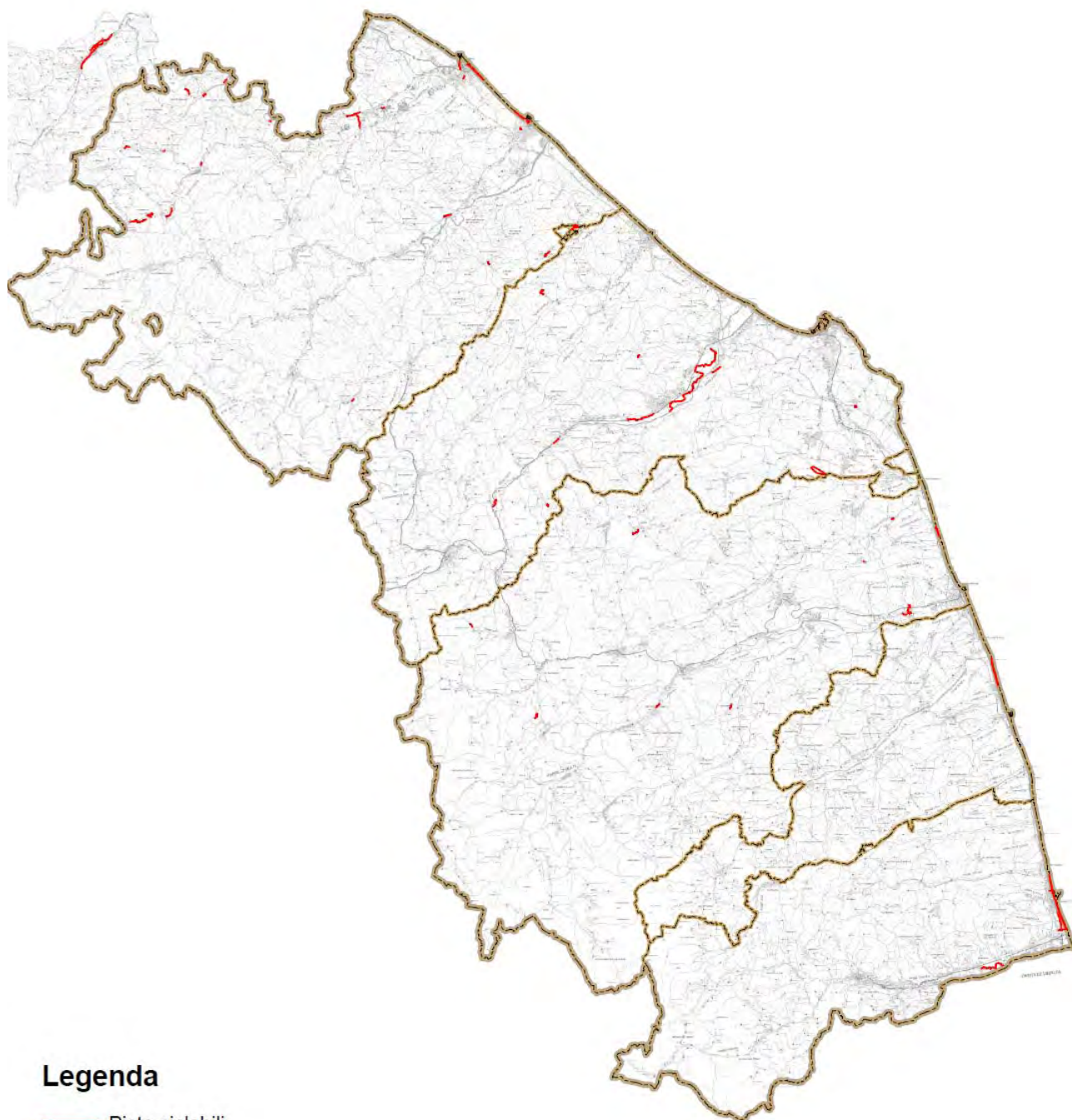
Le previsioni della proposta di Bilancio 2010 destinano la risorsa di 0,300 milioni di euro al sostegno dello studio di interventi di mobilità sostenibile urbana da parte degli Enti locali e quindi alla redazione di PUM.

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 – si allegano la scheda usata per la rilevazione degli spostamenti giornalieri e la relazione conclusiva finale.
- la realizzazione nel 2007 del progetto finalizzato “La rete ciclabile della Regione Marche” Realizzato per conoscere la realtà ciclistica e per avere un quadro conoscitivo della realtà territoriale il più possibile completo e esauriente per una adeguata pianificazione degli interventi nella regione nella convinzione che una maggiore diffusione dell'uso della bicicletta può certamente contribuire sia ad una riduzione dell'inquinamento atmosferico, sia alla definizione di nuovi spazi urbani sottratti alle automobili e restituiti agli usi civici e relazionali. ~~- si allegano la scheda usata per la rilevazione delle caratteristiche fisiche delle piste e la relazione conclusiva finale.~~ 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.

Sono stati informatizzati 51 interventi su 84 per un totale di circa 100 Km di piste ciclabili. Si riportano di seguito alcuni report in funzione delle lunghezze espresse in km relativi ai valori rilevati per tutti gli attributi della tabella.





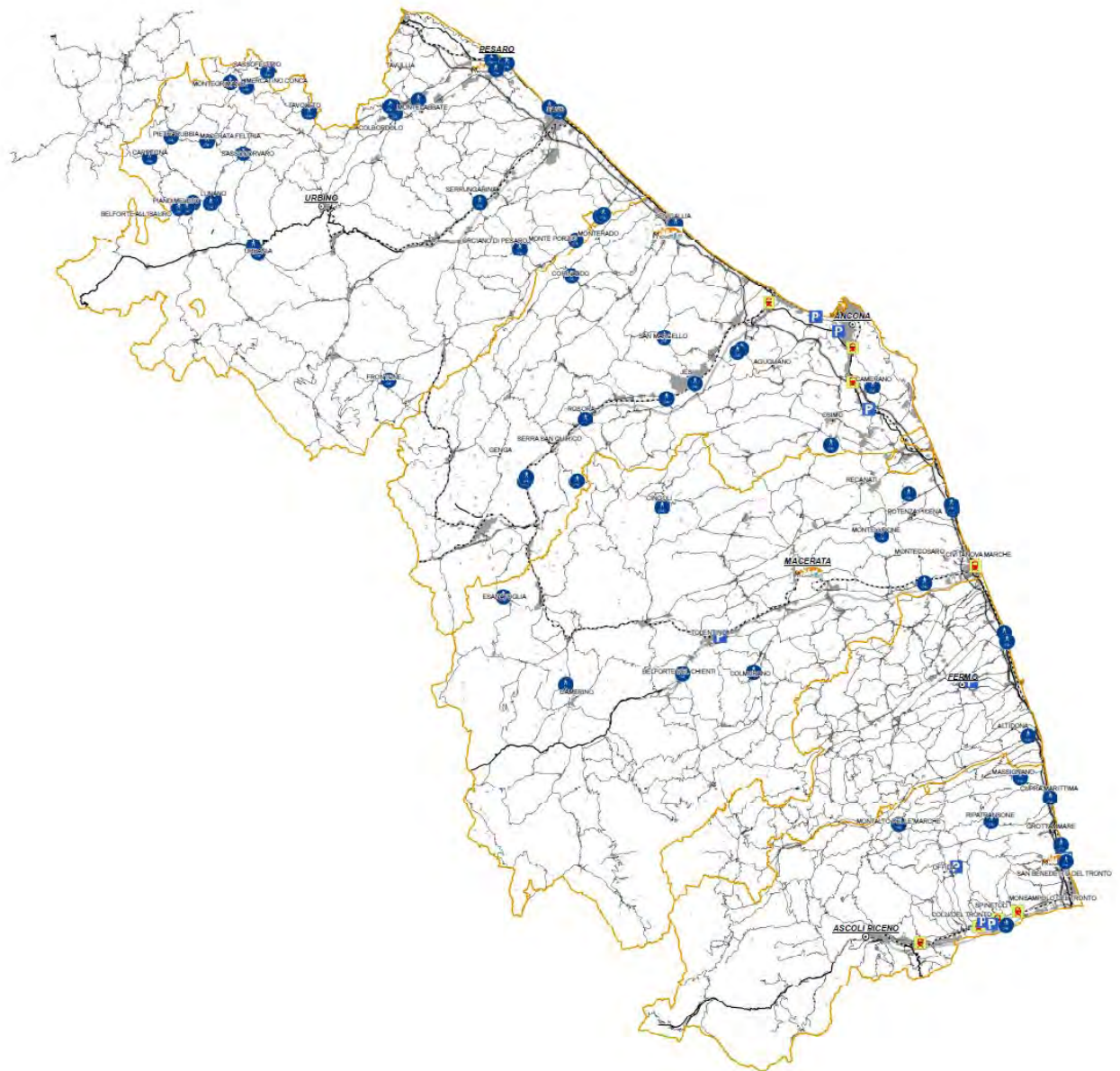
Legenda

— Piste ciclabili

;



Le piste ciclabili extra urbane, che comprendono anche percorsi intercomunali di collegamento lungo le aste fluviali, possono contribuire all'assetto agricolo del territorio, al tempo libero e alle attività sportive e turistiche.



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.



La Regione Marche è impegnata nella realizzazione del progetto comunitario MMOVE (Mobility Management oVer Europe: Changing Mobility Patterns) finalizzato allo sviluppo di politiche di mobilità sostenibile nei Comuni di piccole-medie dimensioni (circa 30.000-250.000 abitanti).

Il progetto ha l'obiettivo di effettuare l'analisi e il trasferimento di soluzioni di mobilità sostenibile sviluppate a livello europeo da poter inserire nello strumento "MMOVE Policy Tool Box", al fine di replicare le buone pratiche individuate in territori con analoghe caratteristiche.

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;
- Incremento delle soluzioni di mobilità sostenibile diversificate per i diversi contesti urbani;
- 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 visite di studio in merito alla fattibilità ed alla loro replicabilità su territori con caratteristiche analoghe.

A tal fine, ha chiesto la disponibilità ad una collaborazione con il gruppo di lavoro del progetto MMOVE (Regione Marche - P.F. Infrastrutture Ferroviarie, Mobilità e Logistica) per l'individuazione e l'analisi di buone prassi di mobilità sostenibile urbana attuate nei Comuni di Ancona, Ascoli Piceno, Civitanova Marche, Fabriano, Fano, Fermo, Jesi, Macerata, Osimo, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Senigallia da proporre nell'ambito del progetto.

La fase iniziale di raccolta dati consiste nella compilazione del BP Template (in allegato), suddiviso nelle tre sezioni:



Sezione A – Analisi del contesto;

Sezione B – Mobilità urbana e contesto ambientale;

Sezione C – Descrizione dettagliata della/e buona/e prassi.

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
AUTO PRIVATA	0	0	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.



REGIONE MARCHE

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

PIANO REGIONALE INFRASTRUTTURE, TRASPORTO MERCI, LOGISTICA

Scheda **7**

RAPPORTO AMBIENTALE

INDICE

1	SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DEL PIANO	2
1.1	Premessa	2
1.2	Scopo del Piano Regionale infrastrutture, trasporto merci e logistica	2
1.3	Quadro di riferimento normativo e metodo di verifica	3
2	RAPPORTO AMBIENTALE AERCA	7
2.1	Introduzione	7
2.2	Interazione fra Piano infrastrutture e Piano di risanamento AERCA	7
2.3	Descrizione del contesto e Quadro programmatico	7
2.4	Confronto con gli altri strumenti di pianificazione	8
2.5	Scenari	10
2.6	Stato dell'area	11
2.7	Obiettivi	11
3	CONCLUSIONI	13

1 SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DEL PIANO

1.1 Premessa

Il presente Piano regionale delle Infrastrutture, Trasporto merci e Logistica ha, in riferimento ai propri obiettivi e agli interventi che prevede, forti e diversificate connotazioni di carattere ambientale.

La complessità delle interazioni sulle matrici ambientali è determinata anche dalla compresenza di più strumenti di pianificazione regionale in materia di trasporti e mobilità (Piano regionale del Trasporto pubblico locale, Piano regionale dei Porti), nonché da strategie e operazioni di portata sopraregionale. Non solo, ma alcuni piani regionali di settore, ad esempio il Piano di tutela e risanamento della qualità dell'aria, considerano le politiche dei trasporti fondamentali per il raggiungimento dei propri obiettivi.

Sotto questo profilo dobbiamo anche tener conto che alcuni degli interventi rappresentati nel Piano sono stati avviati o sono in corso di realizzazione secondo procedure di valutazione diverse, in funzione delle tipologie di intervento.

Nasce quindi l'esigenza di costruire un metodo di valutazione della sostenibilità del Piano che, partendo dalle disposizioni in materia, riesca a superare gli ostacoli determinati dalla complessità degli elementi che lo compongono cogliendo l'essenzialità delle strategie e degli interventi che lo stesso Piano propone.

Conclude il presente rapporto un capitolo relativo al Rapporto ambientale AERCA, dato che interventi consistenti previsti dal Piano Regionale infrastrutture, trasporto merci e logistica ricadono nell'area definita ad elevato rischio di crisi ambientale con DACR n. 305/00 e disciplinata dalla L.R. n. 6/04.

1.2 Scopo del Piano Regionale infrastrutture, trasporto merci e logistica

Il Piano Regionale delle Infrastrutture del Trasporto Merci e Logistica è stato elaborato in ossequio alla L.R. n. 45/1998 concernente "Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche", comprendendo parte dei contenuti ivi previsti all'art. 10, ad esclusione della parte riguardante il trasporto pubblico locale (già approvato con deliberazione amministrativa del 24 dicembre 1998 e ad oggi vigente).

Tale Piano ha la specifica funzione di definire l'azione regionale e identificare i relativi interventi, fornendo un quadro organico di programmazione integrata che comprenda 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 rendere disponibili nei prossimi anni.

Nel quadro della programmazione comunitaria e nazionale, il Piano Regionale delle Infrastrutture, 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.

1.3 Quadro di riferimento normativo e metodo di verifica

Il riferimento normativo di livello nazionale è costituito dal D.Lgs. n. 152/06, così come modificato dal D.Lgs. n. 04/08, che prevede l'assoggettamento a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) degli strumenti di pianificazione e programmazione. La stessa disciplina esonera dalla procedura di VAS i procedimenti amministrativi avviati in data antecedente a quella di entrata in vigore dello stesso decreto. Il Piano Regionale delle Infrastrutture, Trasporto Merci e Logistica è stato avviato formalmente tramite DGR del 8 aprile 2003 n. 495 e pertanto in data antecedente al 31 luglio 2007, data di entrata in vigore della parte II del D.Lgs n. 152/06.

Tuttavia, pur prendendo atto di tale esonero, si ritiene che le forti e diversificate interazioni con il territorio che possono derivare dalle strategie e dagli interventi infrastrutturali del Piano, obblighino ad una valutazione circa la sostenibilità ambientale dello stesso.

Sostanzialmente anche se non si avvia un processo vero e proprio di VAS se ne fanno però proprie, nella valutazione di sostenibilità, i principi, i metodi e gli obiettivi.

In questa ricerca di orientamento della metodologia sono state utili le Linee Guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica adottate con DGR del 20 ottobre 2008, n. 1400.

Infine si ritiene che ulteriori punti di riferimento possano essere costituiti dagli strumenti legislativi e di programmazione relativi all'area AERCA (Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale) in cui si concentrano molti elementi infrastrutturali del Piano e rispetto alla quale, in assenza della procedura di VAS, il presente elaborato costituisce il Rapporto Ambientale previsto dalla legge regionale di settore.

Come si è detto, gli interventi previsti dal presente Piano regionale delle Infrastrutture, Trasporto merci e Logistica interagiscono con le previsioni di altri strumenti



di pianificazione e programmazione regionale, e in alcuni casi ne sono già stati analizzati gli effetti ambientali e di impatto sul territorio in fase di elaborazione di tali piani.

Il FAS 2007-13, che concede finanziamenti per interventi relativi a diversi indirizzi strategici, prevede l'indirizzo strategico 4, di potenziamento delle infrastrutture per la mobilità e la logistica, definendo l'obiettivo specifico di migliorare la qualità delle infrastrutture di trasporto e intermodali della regione. Le linee di intervento ivi delineate sono:

- sviluppo e miglioramento della dotazione delle infrastrutture portuali ed aeroportuali
- qualificazione delle infrastrutture viarie
- qualificazione delle infrastrutture ferroviarie e intermodali
- qualificazione della mobilità pubblica urbana in chiave eco-sostenibile.

Per ciascuna linea di intervento sono previsti finanziamenti per la realizzazione di determinati interventi.

Richiamato che il problema della mobilità urbana e del trasporto pubblico sono oggetto di un piano specifico, in fase di approvazione, una gran parte degli interventi contenuti nel presente Piano possono riguardarsi appartenenti all'ambito delle suddette linee di intervento.

Pertanto le analisi e le conclusioni del rapporto ambientale elaborato per il FAS non possono non essere riprese e considerate.

Il rapporto ambientale del FAS 2007-2013 ha analizzato preliminarmente la pertinenza e poi la coerenza degli obiettivi dell'indirizzo strategico 4 "Potenziamento delle infrastrutture per la mobilità e la logistica" con le previsioni degli altri strumenti di pianificazione di settore riconoscendo all'intero indirizzo strategico i seguenti livelli di coerenza

PAR FAS indirizzo strategico	PPAR	PTRAP	PAI	PTA	PIANO ARIA	PIANO RIFIUTI	PEAR	PGIZC	PIANO CLIMA	STRAS
potenziamento delle infrastrutture per la mobilità e la logistica	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

+ livello di coerenza medio

Per la ricerca degli obiettivi ambientali di riferimento si sono considerate le interazioni del Piano regionale delle Infrastrutture, Trasporto merci e Logistica con temi e aspetti ambientali che sono propri di altri piani:

- Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR)
- Piano triennale Aree Protette (PTRAP)
- Piano di assetto idrogeologico (PAI)



- Piano di tutela delle acque (PTA)
- Piano di qualità dell'aria (Piano Aria)
- Piano regionale dei porti
- Piano per la Gestione integrata delle zone costiere (PGIZC)
- Piano del trasporto pubblico locale
- Programma operativo regionale per la competitività (POR)
- Strategia regionale per la sostenibilità (STRAS)

In particolare la Strategia Regionale d'azione ambientale per la sostenibilità (STRAS), che recepisce i fondamenti delle strategie di sviluppo sostenibile europeo e nazionale e li declina in ragione delle istanze locali, costituisce il riferimento per l'individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale, a cui le politiche di sviluppo regionale devono attenersi. La normativa vigente per la VAS dispone infatti che le strategie di sviluppo sostenibile siano il quadro di riferimento per la valutazione stessa.

Lo STRAS si articola in quattro grandi aree tematiche prioritarie, che sono sostanzialmente quelle del Sesto programma d'azione ambientale comunitario:

1. cambiamenti climatici e protezione della fascia d'ozono;
2. protezione e valorizzazione sostenibile della natura e della biodiversità;
3. qualità dell'ambiente e qualità della vita negli ambienti urbani;
4. prelievo delle risorse e produzione dei rifiuti.

Esso indica inoltre una serie di macroobiettivi, che si dettagliano in obiettivi specifici.

In riferimento ai macroobiettivi e agli obiettivi specifici indicati nello STRAS, sono stati identificati gli aspetti ambientali che possono ritenersi associati al Piano regionale delle Infrastrutture, Trasporto merci e Logistica:

aspetto ambientale	Macroobiettivo	Obiettivi specifici
Fattori climatici	Riduzione emissioni gas climalteranti	Risparmio energetico
		Fonti rinnovabili o autonomia energetica
Biodiversità, flora e fauna	Conservare gli ecosistemi	Sviluppo e mantenimento della connettività ecologica
Suolo	Proteggere il territorio da rischi idrogeologici, idraulici e sismici	Favorire un corretto uso delle risorse minerarie
		Ridurre o limitare il consumo di suolo da parte della attività produttive ed edilizie e delle infrastrutture, compatibilmente con la pericolosità delle aree
	Garantire una corretta gestione della fascia costiera	Favorire il decongestionamento delle coste e proteggerle dai fenomeni erosivi



Popolazione e salute umana	Promuovere uno sviluppo urbano sostenibile e una migliore qualità della vita	Promuovere uno sviluppo urbano sostenibile e una migliore qualità della vita
	Tutelare la popolazione dai rischi sanitari originati da situazioni di degrado ambientale	Tutelare e migliorare la qualità dell'aria
	Prevenire e ridurre l'inquinamento industriale e il rischio di incidenti rilevanti	Tutelare l'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico
Aria	Miglioramento della qualità dell'aria	Ridurre il grado di rischio, la frequenza e la magnitudo degli incidenti rilevanti
Paesaggio	Garantire uno sviluppo territoriale integrato	Ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici
		Assicurare la qualità dell'ambiente nella pianificazione territoriale e paesaggistica
		Tutela e valorizzazione del territorio montano

Il Piano regionale delle Infrastrutture, Trasporto merci e Logistica, disaggregato negli elementi di ogni singola scheda di Piano e negli interventi previsti da ciascuna, sono stati valutati in riferimento agli effetti ambientali che possono determinare sui suddetti aspetti ambientali.

Tenuto conto che la quasi generalità degli interventi rappresentati nel Piano regionale delle Infrastrutture, Trasporto merci e Logistica sono soggetti a valutazione di impatto ambientale regionale o nazionale o procedura di verifica, la valutazione ambientale non si riferisce all'opera in sé (né può pretendere di farlo, in quanto questa è fatta in modo approfondito e completo nelle appropriate sedi), bensì agli effetti ambientali riferibili al contributo che essa porta nell'ambito del Piano regionale delle Infrastrutture, Trasporto merci e Logistica, in termini di programmazione della logistica.

Pertanto molti degli interventi sono già stati avviati o sono in corso di realizzazione o sono addirittura completati e hanno dunque concluso tale fase di valutazione di impatto ambientale.

Gli interventi programmati nel Piano regionale delle Infrastrutture, Trasporto merci e Logistica che si trovano ancora nelle fasi preliminari di studio di fattibilità o nelle fasi iniziali della progettazione di massima e che sono destinati ad essere sottoposti a una successiva procedura di valutazione di impatto ambientale o di verifica, se possono includere accorgimenti di riduzione o mitigazione degli impatti, sono indicati con un simbolo che ne indica l'opportunità di miglioramento ambientale.

PORTO DI ANCONA

OBIETTIVI AMBIENTALI SPECIFICI (STRAS 2006-2010)	POR 2007-2013					POR 2007-2013					
	collegamento con la viabilità nazionale	Collegamento con la rete ferroviaria nazionale	Completamento opere a mare	Escavo fondali e opere a mare	Recupero waterfront	piattaforma logistica Ex scalo Marotti	acquisizione aree ZIPA	Autostrade del mare	atri progetti: Marco Polo II, Adriaform	Ecoports	
1 FATTORI CLIMATICI											2
risparmio energetico	0	0	0	0	0	0	0	0		1	
fonti rinnovabili o autonomia energetica	0	0	0	0	0	0	0	0		1	
2 NATURA E BIODIVERSITA'											0
sviluppo e mantenimento della connettività ecologica	0	0	0	0	0	0	0	0		0	
3 SUOLO											11
favorire un corretto uso delle risorse minerarie	0	0	0	1	0	0	0	0		0	
ridurre o limitare il consumo di suolo da parte delle attività produttive ed edilizie e delle infrastrutture	0	0	0	0	0	0	0	0		2	
favorire il decongestionamento della fascia costiera	1	1	0	0	2	2	0	1		1	
4 POPOLAZIONE E SALUTE UMANA											10
promuovere uno sviluppo urbano sostenibile e una migliore qualità di vita	1	1	1	1	1	1	1	1		1	
tutelare e migliorare la qualità dell'aria	0	1	0	0	0	0	0	0		0	
tutelare l'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico	0	0	0	0	0	0	0	0		0	
ridurre il grado di rischio, la frequenza e la magnitudo degli incidenti rilevanti	0	0	0	0	0	0	0	0		0	
5 ARIA											0
ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici	0	0	0	0	0	0	0	0		0	
6 PAESAGGIO											9
assicurare qualità dell'ambiente nella pianificazione territoriale e paesagg	1	1	1	1	1	1	1	1		1	
tutela e valorizzazione del territorio montano	0	0	0	0	0	0	0	0		0	
	3	4	2	3	4	4	2	3		7	3,6

INTERPORTO DELLE MARCHE

OBIETTIVI AMBIENTALI SPECIFICI (STRAS 2006-2010)									
	ALTRI VAS/VIA	ALTRI VAS/VIA	POR 2007-2013		ALTRI VAS/VIA		POR 2007-2013		
	Superfici coperte	superfici scoperte	Progetto "Sistema" (funzionamento)	city logistica	potenziale ampliamento	C.I.T. aeroporto Valle del Tronto	C.L.I. Orlando Marconi	nuove piattaforme logistiche	
1 FATTORI CLIMATICI									1
risparmio energetico	0	0	0	0	0	0	0	0	
fonti rinnovabili o autonomia energetica	1	0	0	0	0	0	0	0	
2 BIODIVERSITA' FLORA E FAUNA									0
sviluppo e mantenimento della connettività ecologica	0	0	0	0	0	0	0	0	
3 SUOLO									11
favorire un corretto uso delle risorse minerarie	0	0	0	0	0	0	0	0	
ridurre o limitare il consumo di suolo daparte delle attività produttive ed edilizie e delle infrastrutture	0	-1	0	0	0	0	0	0	
favorire il decongestionamento della fascia costiera	1	1	2	2	2	1	1	2	
4 POPOLAZIONE E SALUTE UMANA									6
promuovere uno sviluppo urbano sostenibile e una migliore qualità di vita	0	0	1	1	1	1	1	1	
tutelare e migliorare la qualità dell'aria	0	0	0	0	0	0	0	0	
tutelare l'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico	0	0	0	0	0	0	0	0	
ridurre il grado di rischio, la frequenza e la magnitudo degliincidenti rilevanti	0	0	0	0	0	0	0	0	
5 ARIA									6
ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici	0	0	1	1	1	1	1	1	
6 PAESAGGIO									8
assicurare la qualità dell'ambiente nella pianificazione territoriale e paesaggistica	1	1	1	1	1	1	1	1	
tutela e valorizzazione del territorio montano	0	0	0	0	0	0	0	0	
	3	1	5	5	5	4	4	5	4,0

AEROPORTO DELLE MARCHE

OBIETTIVI AMBIENTALI SPECIFICI (STRAS 2006-2010)	POR 2007-2013			POR 2007-2013			FAS 2007-2013			aviosuperficie Tronto (1500 x 18)	elisuperfici	
	ristrutturazione corpo centrale	potenziamento terminal cargo	nuovi piazzali sosta aeromobili	adeguamento viabilità	collegamento ferroviario	Europlane, resolution, ERAN	possibile potenziamento	aeroporto di Fano (1300 x 50)	aviosuperficie Bora in Chienti (1200x30)			
1 FATTORI CLIMATICI												1
risparmio energetico	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
fonti rinnovabili o autonomia energetica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2 NATURA E BIODIVERSITA'												-1
sviluppo e mantenimento della connettività ecologica	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	
3 SUOLO												1
favorire un corretto uso delle risorse minerarie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ridurre o limitare il consumo di suolo daparte delle attività produttive ed edilizie e delle infrastrutture	0	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	
favorire il decongestionamento della fascia costiera	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	
4 POPOLAZIONE E SALUTE UMANA												8
promuovere uno sviluppo urbano sostenibile e una migliore qualità di vita	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
tutelare e migliorare la qualità dell'aria	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
tutelare l'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1	-1	-1	
ridurre il grado di rischio, la frequenza e la magnitudo degli incidenti rilevanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5 ARIA												-5
ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici	-1	-1	-1	-1	1	-1	-1	0	0	0	0	
6 PAESAGGIO												8
assicurare la qualità dell'ambiente nella pianificazione territoriale e paesaggistica	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	
tutela e valorizzazione del territorio montano	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	
	2	1	0	1	4	1	1	1	1	0	0	1,1

INFRASTRUTTURE STRADALI

		ALTRI VAS/VIA		ALTRI VAS/VIA		FAS 2007-2013								
OBIETTIVI AMBIENTALI SPECIFICI (STRAS 2006-2010)		autostrada A14 (terza corsia)	SS16 asta marchigiano- abruzzese	E78 Fano-Grosseto	variante SS76 Vallesina (Quadrilatero)	variante SS77 Val di Chienti (Quadrilatero)	variante SS4 Salaria	pedemontana	Mezzina	Valpotenza	mare-monti Valdaso	collegamenti intervallivi minori	piano nazionale sicurezza stradale	
1	FATTORI CLIMATICI													0
	risparmio energetico	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	fonti rinnovabili o autonomia energetica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	NATURA E BIODIVERSITA'													0
	sviluppo e mantenimento della connettività ecologica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3	SUOLO													6
	favorire un corretto uso delle risorse minerarie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	ridurre o limitare il consumo di suolo daparte delle attività produttive ed edilizie e delle infrastrutture	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	
	favorire il decongestionamento della fascia costiera	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	
4	POPOLAZIONE E SALUTE UMANA													13
	promuovere uno sviluppo urbano sostenibile e una migliore qualità di vita	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	
	tutelare e migliorare la qualità dell'aria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	tutelare l'ambiente abitativo dall'uiinquinamento acustico	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	ridurre il grado di rischio, la frequenza e la magnitudo degliincidenti rilevanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5	ARIA													-10
	ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	1	
6	PAESAGGIO													22
	assicurare la qualità dell'ambiente nella pianificazione territoriale e paesaggistica	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	
	tutela e valorizzazione del territorio montano	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	
		2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	3	6	2,6

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

										ALTRI VAS/VIA	ALTRI VAS/VIA	ALTRI VAS/VIA	ALTRI VAS/VIA	FAS/POR	POR 2007-2013			4.2.1.52.03	
OBIETTIVI AMBIENTALI SPECIFICI (STRAS 2006-2010)										adeguamento linea adriatica	by-pass ferroviario Falconara	raddoppio linea Falconara-Orte	terzo binario linea Falconara- Ancona	passaggi a livello e stazioni	collegamento Fano-Urbino con la Fabiano- Pergola	collegamento Fano-Urbino con sistema locale Romagna	collegamento Ascoli- Antrudoco	attuazione treno- tram	
1 FATTORI CLIMATICI																			9
risparmio energetico										1	1	1	1	1	1	1	1	1	
fonti rinnovabili o autonomia energetica										0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2 NATURA E BIODIVERSITA'																			0
sviluppo e mantenimento della connettività ecologica										0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3 SUOLO																			6
favorire un corretto uso delle risorse minerarie										0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ridurre o limitare il consumo di suolo daparte delle attività produttive ed edilizie e delle infrastrutture										0	0	0	0	0	0	0	0	2	
favorire il decongestionamento della fascia costiera										0	2	0	0	0	0	0	0	2	
4 POPOLAZIONE E SALUTE UMANA																			30
promuovere uno sviluppo urbano sostenibile e una migliore qualità di vita										1	2	1	1	1	1	1	1	2	
tutelare e migliorare la qualità dell'aria										1	2	2	2	2	2	2	2	2	
tutelare l'ambiente abitativo dall'uiquinamento acustico										0	1	0	-1	0	0	0	0	0	
ridurre il grado di rischio, la frequenza e la magnitudo degliincidenti rilevanti										0	2	0	0	0	0	0	0	0	
5 ARIA																			10
ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici										1	1	1	1	0	2	1	1	2	
6 PAESAGGIO																			0
assicurare la qualità dell'ambiente nella pianificazione territoriale e paesaggistica										0	0	0	0	0	0	0	0	0	
tutela e valorizzazione del territorio montano										0	0	0	0	0	0	0	0	0	
										4	11	5	4	4	6	5	5	11	6,1

2 RAPPORTO AMBIENTALE AERCA

2.1 Introduzione

Per lo scopo del Piano regionale delle Infrastrutture, Trasporto merci e Logistica si rimanda al paragrafo 1.2, così come per gli altri elementi previsti dall'Allegato A alla DACR n. 172/2005 non esplicitamente trattati nel presente capitolo.

2.2 Interazione fra Piano infrastrutture e Piano di risanamento AERCA

Una parte significativa degli interventi previsti dal Piano regionale infrastrutture rientra nell'Area definita ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale AERCA dalla DACR n. 305/00 e disciplinata dalla L.R. n. 6/04.

In particolare ricadono all'interno dell'AERCA il Porto di Ancona, l'aeroporto di Falconara, l'Interporto di Jesi e una serie di altri interventi sulla rete viaria (locale, nazionale e autostradale) e ferroviaria.

2.3 Descrizione del contesto e Quadro programmatico

Il Piano interessa praticamente l'intero territorio perimetrato dall'AERCA e risponde in particolare alle esigenze di collegamento e interconnessione delle principali strutture ivi esistenti, nonché di ottimizzazione della logistica e di fluidificazione del traffico.

Riprendendo l'articolazione in schede del Piano Regionale delle Infrastrutture del Trasporto Merci e Logistica (Porto, Aeroporto, Interporto, infrastrutture stradali e ferroviarie), si possono sintetizzare gli interventi in:

Porto di Ancona:

- collegamento con la viabilità nazionale
- collegamento con la rete ferroviaria nazionale
- completamento opere a mare
- escavo fondali e opere a mare
- recupero waterfront
- piattaforma logistica Ex scalo Marotti
- acquisizione aree ZIPA
- progetto "Autostrade del mare"
- altri progetti: "Marco Polo II", "Adriaform", "Ecoports"

Interporto delle Marche:

- ampliamento delle superfici coperte
- superfici scoperte



- progetto "Sistema"
- city logistica
- potenziale ampliamento

Aeroporto di Falconara:

- nuovi piazzali sosta aeromobili
- adeguamento viabilità collegamento ferroviario
- progetti "Europlane", "Resolution", "ERAN"
- possibile potenziamento

Infrastrutture stradali:

- autostrada A14 (terza corsia)
- SS16 asta marchigiano-abruzzese
- variante SS76 Vallesina (Quadrilatero)

Infrastrutture ferroviarie:

- adeguamento linea adriatica
- by-pass ferroviario Falconara
- raddoppio linea Falconara-Orte
- terzo binario linea Falconara-Ancona
- attuazione treno-tram

2.4 Confronto con gli altri strumenti di pianificazione

La maggior parte degli interventi sopra elencati interagiscono con le previsioni di altri strumenti di pianificazione e programmazione regionale, e nella maggior parte dei casi ne sono già stati analizzati gli effetti ambientali e di impatto sul territorio in fase di elaborazione di tali piani.

Le relative interazioni su scala regionale sono descritte nel Rapporto ambientale e per l'area in esame riportate al punto 1.3.

Va sottolineato che fra gli strumenti di pianificazione ivi indicati, alcuni discendono direttamente dalle previsioni del Piano di risanamento dell'AERCA, oppure ne ispirano le linee di indirizzo (es. Piano di tutela e risanamento della qualità dell'aria).

Quanto al Piano di Inquadramento Territoriale e al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ancona, l'art. 4 della L.R. n. 6/2004 stabilisce la prevalenza su di essi delle previsioni del Piano di risanamento dell'area Ancona Falconara e bassa Valle dell'Esino.



Peraltro il PIT regionale e il PTC della Provincia di Ancona in alcuni progetti di settore riprendono alcuni temi che possono riferirsi al Piano regionale delle Infrastrutture:

- introduzione di una visione territoriale delle problematiche infrastrutturali e delinea un assetto di reti infrastrutturali
- realizzazione di una metropolitana di superficie come rete articolata di nodi di interscambio ferro-gomma, basata sulle tratte esistenti con nuove stazioni da attrezzare, in prossimità delle quali dovranno essere previsti gli appositi spazi per gli interscambi
- by-pass fra Marina di Montemarciano e Aspio con un'asta ferroviaria abilitata al traffico internazionale e con nuovi centri di scambio a Falconara e Aspio
- raccordo tra Chiaravalle Marina di Montemarciano destinato a collegare le linea trasversale per Roma con la linea adriatica a nord, superando il nodo API Falconara
- miglioramento dell'accessibilità e dell'agibilità delle grandi infrastrutture puntuali e ricerca di forme di integrazione con il territorio: accesso al Porto (raccordo con Ancona Sud), mobilità interna all'area portuale, ripristino del rapporto visivo, funzionale e simbolico tra la città di Ancona e il porto, ampliamento delle piste dell'aeroporto, completamento della viabilità esterna dello stesso, collegamento della stazione di Castelferretti con la metropolitana di superficie, raccordo dell'Interporto con la superstrada SS 76 e raccordo ferroviario, mantenimento a destinazione agricola delle aree circostanti
- interventi che danno continuità e completezza alla griglia fondamentale composta da autostrada A14, superstrada SS 76, sistema di accesso ad Ancona, viabilità primaria territoriale (compresi tratti delle ex strade statali) e nodi delle loro interconnessioni. Sistema di connessioni gomma e ferro che colleghi i nodi ravvicinati del porto, dell'aeroporto, dell'interporto e del casello autostradale A14 (internodo centrale secondo il PIT)
- rafforzamento della viabilità primaria con inserimento nella griglia fondamentale della SS16 e della vecchia SS76 con ampliamento con una ulteriore corsia. Possibile casello autostradale a Marina di Montemarciano
- interventi per dare continuità alla viabilità minore e per fluidificare la viabilità primaria



- ricucitura paesaggistica dei vari segmenti territoriali per ambiti territoriali omogenei
- infrastrutture per la mobilità urbana che facilitino il raggiungimento delle principali strutture semiresidenziali e residenziali all'interno degli ambiti territoriali.

Molti degli interventi rientrano inoltre nelle previsioni dei progetti PTC:

- Area progetto Ancona Nord – progetto 8 Area urbana di Ancona: sistema di mobilità su gomma, aste complesse, raddoppio SS16 fra Falconara e Ancona Sud con uscita leggera a fra Collemarino e Palombina, alleggerimento di Torrette con il collegamento del porto alla grande viabilità, miglioramento della circolazione nell'aera casello A14. Sistema ferroviario: by pass ferroviario (non tanto gradito), promozione del Corridoio Adriatico con spostamento della linea adriatica all'interno, metropolitana di superficie, ecc.
- Promozione di studi e ricerche per la costruzione di scenari alternativi all'impianto API.
- Area progetto Reticolo collinare
- Area progetto Costa Nord: consolidamento dei rapporti fra fascia litoranea e suo entroterra.

2.5 Scenari

Gli interventi su larga scala previsti dal Piano regionale infrastrutture, che ricadono nell'ambito dell'AERCA possono riassumersi in:

- collegamento del Porto di Ancona con la viabilità nazionale
- interporto e suo eventuale ampliamento
- adeguamento viabilità Aeroporto e collegamento ferroviario
- terza corsia autostrada A14
- variante SS76 Vallesina (Quadrilatero)
- adeguamento linea adriatica
- by-pass ferroviario Falconara
- raddoppio linea Falconara-Orte
- terzo binario linea Falconara-Ancona
- metropolitana di superficie

Su scala estesa il Piano Regionale delle Infrastrutture del Trasporto Merci e Logistica porta miglioramenti complessivi (fluidificazione del traffico veicolare, preferenza per il trasporto su ferrovia, trasporto combinato, ecc.) che peraltro sono perfettamente aderenti all'obiettivo N del Piano di risanamento AERCA.



A livello di sensibilità locale una valutazione puntuale degli effetti ambientali dei singoli interventi sarà oggetto delle VIA o verifica di assoggettabilità di ogni singola opera.

Si sottolinea come questi siano in corrispondenza con gli interventi previsti dall'obiettivo N del Piano di risanamento AERCA.

2.6 Stato dell'area

Il sistema infrastrutturale dell'area, che deriva dalla tendenza del recente passato di privilegiare opere parziali o minori, rispetto alla creazione di una rete integrata e a grandi opere, fa registrare una sostanziale inadeguatezza rispetto alla domanda di trasporto.

Tale situazione pone in evidenza la necessità di interventi prioritari per assicurare un sistema organizzato di reti e nodi, garantendo la continuità di una rete primaria e locale e l'intermodalità.

I progetti compresi nel Piano Regionale delle Infrastrutture del Trasporto Merci e Logistica in fase di progressiva realizzazione, stanno dando una risposta concreta alla suddetta problematica.

2.7 Obiettivi

In riferimento alle metodologie di individuazione degli obiettivi di cui al Piano di risanamento dell'area di Ancona, Falconara e bassa valle dell'Esino possono essere indicati i seguenti passi:

Politica: ottimizzazione sistema infrastrutture

- Obiettivi generali:
- completamento rete infrastrutture nazionale e locale tendendo
 - sicurezza stradale
 - potenziamento ed adeguamento delle linee ferroviarie fondamentali
 - adeguamento della rete ferroviaria regionale e dei servizi
 - infrastrutture intermodali e trasporto combinato
 - azioni di integrazione dello scalo aeroportuale regionale
 - mobilità sostenibile

- Obiettivi specifici:
- risanamento della qualità dell'aria
 - risanamento e tutela della qualità delle acque



- miglioramento del clima acustico
- risanamento e tutela della qualità del suolo
- assetto ideologico dell'area e difesa costiera
- valorizzazione e tutela delle emergenze ambientali
- ottimizzazione della gestione dei rifiuti
- mitigazione del rischio tecnologico
- edifici strategici, infrastrutture strategiche, vie di fuga
- riqualificazione territoriale ed urbana
- ottimizzazione del sistema energetico dell'AERCA
- ottimizzazione della mobilità e delle infrastrutture
- sostegno allo sviluppo socio-economico
- promozione di studi e ricerche
- strumenti a supporto e monitoraggio del piano

In riferimento ai suddetti obiettivi sono state considerate le linee di azione e i relativi interventi identificati dallo STRASS e riformulati nel Piano di risanamento dell'area Ancona Falconara, bassa valle dell'Esino (AERCA).

Sono state costruite le tabelle riportate di seguito, articolate nelle schede macro del Piano Regionale infrastrutture, trasporto merci e logistica, che riportano gli interventi specificamente previsti nell'area AERCA.

In esse sono evidenziati (con celle campite) i gradi di coerenza fra il singolo intervento previsto dal Piano regionale delle Infrastrutture, Trasporto merci e Logistica e il Piano di risanamento AERCA.

Risulta evidente che numerosi degli interventi coincidono con le previsioni del Piano di risanamento AERCA.

3 CONCLUSIONI

Dalle analisi evidenziate si desume che le previsioni complessive del Piano regionale delle Infrastrutture, Trasporto merci e Logistica non comportano compromissioni apprezzabili delle matrici ambientali, anzi, rispondendo ad esigenze già delineate da studi di settori e fornendo linee d'azione per gli interventi finanziari e legislativi promossi dalla Regione, fornisce un quadro organico di programmazione integrata mirata alla definizione di strategie per lo sviluppo e la riorganizzazione del settore.

Per quanto riguarda l'area ad elevato rischio di crisi ambientale Ancona, Falconara e bassa valle dell'Esino (AERCA) in particolare vi è una risposta complessiva alle istanze di razionalizzazione e ottimizzazione della logistica, espresse dallo specifico obiettivo del Piano di risanamento (obiettivo N).



**OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E LINEE DI AZIONE NELL'AREA
DI CUI ALLA DACR 305/200**

LINEE DI AZIONE		INTERVENTI	
A RISANAMENTO E TUTELA DELLA QUALITA' DELL'ARIA			
A1	razionalizzazione e riorganizzazione dei sistemi conoscitivi e di monitoraggio	A1.1	realizzazione di un inventario delle emissioni inquinanti
		A1.2	ottimizzazione delle reti di monitoraggio esistenti
		A1.3	applicazione di modelli diffusivi nell'AERCA
		A1.4	sistema radiometrico ed acustico per la valutazione dello strato limite atmosferico
		F1.1	programma di monitoraggio dell'inquinamento ambientale
		P1.5	studio per il monitoraggio di odori sgradevoli
A2	riduzione delle emissioni puntuali di impianti industriali	A2.1	sistema di monitoraggio integrato dalla raffineria API
		A2.2	controllo degli impianti soggetti alla Direttiva 99/13/CE "Solventi"
		M1.1	interventi centrale ENEL di Camerata Picena
A3	riduzione delle emissioni puntuali di impianti industriali	A3.1	inventario delle emissioni prodotte da consumo di BTZ
		M3.1	realizzazione di rete di teleriscaldamento
A4	riduzione emissioni diffuse da traffico veicolare pesante e leggero	M2.2	utilizzo di combustibili a basso impatto ambientale
		N2.1	realizzazione e potenziamento del reticolo della viabilità di collegamento minore
		N2.2	raccordo del nodo tra la viabilità dei Comuni di Jesi (ZIPA) e Monsano (S. Ubaldo) e la SP76
		N4.2	interventi per favorire l'intermodalità nel trasporto pendolare e metropolitana di superficie
A5	riduzione emissioni da stazionamento navale e da carico/scarico e trattamento merci nel Porto di Ancona	A5.1	stima delle emissioni delle navi in sosta nel Porto di Ancona
		A5.2	regolamentazione delle operazioni carico/scarico navi in sosta
		A5.3	primi interventi di mitigazione dell'inquinamento atmosferico stazionamenti navali
		A5.4	mitigazione odori sgradevoli ed emissioni inquinanti nell'aera portuale
A6	individuazione di piani di intervento di area vasta per	A6.1	ottimizzazione e coordinamento intercomunale della gestione delle situazioni di emergenza

B RISANAMENTO E TUTELA DELLA QUALITA' DELLE ACQUE

B1	interventi di razionalizzazione e riorganizzazione dei sistemi conoscitivi e di monitoraggio	B1.1	monitoraggio continuo dei corsi d'acqua superficiali
		B1.2	modelli previsionali per lo studio dell'inquinamento dei corsi d'acqua
		E1.1	messa in sicurezza e tutela delle aree esposte a rischio idraulico
B2	interventi di risanamento delle acque superficiali e razionalizzazione degli scarichi	B2.1	miglioramento della qualità impiantistica del depuratore Vallechiera
		B2.2	miglioramento della qualità impiantistica del depuratore ZIPA di Ancona
		B2.3	riuso acque di scarico depuratore di Jesi
		B2.4	rinnovamento reti tecnologiche area portuale
		B2.5	studio soluzioni di risanamento fossi principali
		B3.3	riuso a fini industriali acque reflue depuratore Vallechiera
B3	razionalizzazione degli approvvigionamenti idrici	B2.3	riuso acque di scarico depuratore di Jesi
		B3.1	censimento dei pozzi privati e controllo emungimenti pozzi pubblici e privati
		B3.2	studio per la razionalizzazione degli attingimenti idrici
		B3.3	riuso a fini industriali acque reflue depuratore Vallechiera
		B3.4	recupero e riutilizzo delle acque meteoriche
		Q4.3	promozione di azioni per il recupero delle acque di processo in ambito industriale
B4	interventi di miglioramento delle acque marino-costiere	B4.1	miglioramento dello stato dell'acqua nel braccio di mare antistante Palombina
		B4.2	miglioramento dello stato dell'acqua nel braccio di mare antistante Falconara Nord e Montemarciano
		B4.3	miglioramento dello stato dell'acqua nel braccio di mare antistante Falconara Marittima
		B4.4	miglioramento dello stato dell'acqua nel braccio di mare antistante l'aera ZIPA di Ancona
		B4.5	miglioramento dello stato dell'acqua nel braccio di mare antistante l'API raffineria

C MIGLIORAMENTO DEL CLIMA ACUSTICO

C1	interventi per la realizzazione di sistemi di monitoraggio delle emissioni/immissioni sonore	C1.1	monitoraggio acustico dell'AERCA
		C1.2	definizione di un sistema previsionale per la valutazione del rumore
		C1.3	analisi delle possibilità di integrazione fra modelli
		C1.4	informatizzazione delle zonizzazioni acustiche e dei piani di risanamento
C2	interventi per la soluzione di criticità acustiche consolidate ed emergenti	A5.2	regolamentazione delle operazioni carico/scarico navi in sosta
		A5.3	primi interventi di mitigazione dell'inquinamento atmosferico stazionamenti navali
		C1.4	informatizzazione delle zonizzazioni acustiche e dei piani di risanamento
		C2.1	interventi per la riduzione delle emissioni sonore nell'aera Fiumesino
		C2.2	messa di opera di barriere antirumore sulla rete ferroviaria
		M1.1	interventi centrale ENEL di Camerata Picena
		N2.1	realizzazione e potenziamento del reticolo della viabilità di collegamento minore
		P1.1	inventario delle sorgenti di rumore provenienti dalle attività industriali complesse
		P1.2	inventario acustico delle infrastrutture stradali

D RISANAMENTO E TUTELA DELLA QUALITA' DEL SUOLO			
D1	interventi di risanamento del suolo	D1.1	monitoraggio interazione fra uso del suolo e stato delle acque sotterranee
D2	interventi di risanamento e bonifica dei siti inquinati	D2.1	risanamento e bonifica del sito nazionale Falconara Marittima
		D2.2	risanamento e bonifica altri siti
		D2.3	monitoraggio stato di bonifica e ripristino siti inquinanti
D3	bonifica e smaltimento di materiale inquinante	D3.1	smaltimento materiali contenenti amianto
E ASSETTO IDROGEOLOGICO DELL'AREA E DIFESA COSTIERA			
E1	azioni sull'asta fluviale	E1.1	messa in sicurezza e tutela delle aree esposte a rischio idraulico R4
E2	azioni sulle aree in frana	E2.1	messa in sicurezza e tutela delle aree esposte a rischio gravitativo
E3	Grande Frana di Ancona	E3.1	mitigazione del rischio "Grande Frana di Ancona"
		E3.2	ripristino piena funzionalità e sicurezza ferrovia e via Flaminia
		E3.3	monitoraggio e piano di protezione civile grande frana di Ancona
E4	azioni per la difesa costiera	E4.1	salvaguardia tratto di costa Marina di Montemarciano - Falconara
		E4.2	salvaguardia tratto di costa Falconara - Ancona
		E4.3	salvaguardia tratto di costa Ancona Sud
		P1.3	studio delle correnti sottocosta del tratto di mare da Ancona a Senigallia
F VALORIZZAZIONE TUTELA EMERGENZE AMBIENTALI, CULTURALI E PAESAGGISTICHE			
F1	interventi finalizzati al mantenimento degli ecosistemi e della biodiversità	F1.1	programma di biomonitoraggio dell'inquinamento ambientale
		F1.2	tutela e rafforzamento del sistema dunale
		F1.3	recupero naturalistico delle aree degradate
		F1.4	realizzazione di attrezzatura a tutela della piccola fauna
		F1.5	monitoraggio della fauna sinantropica
F2	interventi finalizzati alla compensazione degli impatti	F2.1	schemi vegetali con specie vegetali autoctone
F3	interventi finalizzati alla valorizzazione del patrimonio culturale ed ambientale	F3.1	recupero ecocompatibile del patrimonio paesistico ambientale e storico-culturale
		F3.10	studio per la riqualificazione paesaggistico-funzionale fascia costiera antistante la Grande frana
		F3.2	creazione osservatorio dedicato ai beni culturali e ambientali dell'area
		F3.3	creazione sezione dedicata nel sistema informativo territoriale
		F3.4	realizzazione di un museo del tempo
		F3.5	creazione di itinerari naturalistici partecipati
		F3.6	studi, ricerche e campagne scavi per la mappatura delle aree archeologiche di Marina di Montemarciano
		F3.7	acquisizione delle aree archeologiche ed incentivi per le rilocalizzazioni
		F3.8	realizzazione di una depositaria-aula didattica per reperti archeologici a Marina di Montemarciano
		F3.9	recupero e valorizzazione della fortificazione costiera del Mandracchio di Marina di Montemarciano
	M2.1	produzione di energia idroelettrica da infrastrutture idrauliche esistenti	

G OTTIMIZZAZIONE DELLA GESTIONE DEI RIFIUTI

G1	incentivazione della raccolta differenziata	G1.1	realizzazione di centri ambiente di raccolta e conferimento di rifiuti riciclabili

H MITIGAZIONE DEL RISCHIO TECNOLOGICO

H1	interventi attuazione prescrizioni specifiche finalizzate all'incremento delle condizioni di sicurezza come da CTR Marche	H1.1	aggiornamento misure di sicurezza
		H1.2	implementazione delle attività di controllo
		H1.3	interazioni fra sistema concessorio della Raffineria API e procedura di autorizzazione ambientale
		H1.4	misure di intervento su trasporto stradale di sostanze pericolose
H2	attività per la definizione ed attuazione del Rapporto di Sicurezza Integrato del Porto di Ancona	H2.1	monitoraggio dello stato di attuazione del D.M. 293 del 17 maggio 2001 (porti)
H3	attività per istruttoria, verifica ed attuazione eventuali prescrizioni da revisione post incidente sett.'04	H3.1	attuazione delle prescrizioni specifiche e degli impegni scaturiti in materia di rischio tecnologico
H4	attività di verifica, aggiornamento ed attuazione PEE e interventi per incrementare le condizioni di sicurezza	H1.4	misure di intervento su trasporto stradale di sostanze pericolose
		H4.1	attuazione di programmi permanenti di aggiornamento e formazione per la mitigazione del rischio
		H4.2	attivazione promozione di certificazione di sistemi di gestione della qualità, della sicurezza e dell'ambiente
		H4.3	mitigazione degli effetti incidentali da TOP EVENT n° 7 - Raffineria API
H5	attività di pianificazione del territorio connesse al rischio tecnologico in attuazione del D.M. 9 maggio 2001	H5.1	attenzione agli strumenti e alle azioni di coordinamento tra le diverse competenze e iniziative che
H6	interventi di riduzione aree esterne ai siti industriali potenzialmente coinvolgibili da conseguenze incidentali	H6.1	miglioramento svincolo di uscita Golden Gas
		N4.14	dismissione del tratto della linea ferroviaria tra Marina di Montemarciano e Falconara
		N4.7	bypass ferroviario Falconara
		N4.8	nuovo scalo merci interporto Jesi con dismissione degli attuali scali di Falconara
H7	interventi di riduzione del rischio industriale	H7.1	aggiornamento periodico del rispetto delle prescrizioni in merito alla riduzione del rischio industriale
		H7.2	revisione del Piano Operativo di Pronto Intervento in mare

I EDIFICI STRATEGICI, INFRASTRUTTURE STRATEGICHE, VIE DI FUGA

I1	interventi su edifici ed opere infrastrutturali di interesse strategico	I1.1	interventi finalizzati alla riduzione della vulnerabilità sismica degli edifici strategici
		I1.2	interventi finalizzati alla riduzione della vulnerabilità sismica delle infrastrutture strategiche
I2	interventi su edifici ed opere infrastrutturali soggetti a grande affollamento	I2.1	interventi finalizzati alla riduzione della vulnerabilità sismica degli edifici soggetti a grande affollamento
		I2.2	interventi finalizzati alla riduzione della vulnerabilità sismica delle infrastrutture rilevanti

L RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANA

L1	individuazione di indirizzi in variante al PTC e al PIT (L.R. n° 6/04, art. 4, comma 1)	L1.1	individuazione concertata di aree in cui le trasformazioni urbanistiche richiedono Accordi di Programma alla scala sovracomunale
L2	individuazione varianti in adeguamento al Piano di risanamento (L.R. n° 6/04 art. 4, comma 3)	L2.1	intervento di copianificazione per la definitiva localizzazione dell'area produttiva intercomunale
		N4.1	studio ipotesi di ricollocazione della stazione di Falconara compatibile con le esigenze dell'area
		N4.4	potenzialità di riorganizzazioen e recupero urbanistico con recupero aree strategiche occupate da infrastrutture FFSS
L3	opere infrastrutturali	L3.1	ampliamento del porto turistico e peschereccio di Ancona
		L3.2	delocalizzazione silos in area portuale di Ancona
		N4.10	trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle
		N4.12	dismissione del tratto della linea ferroviaria tra Marina di Montemarciano e Falconara
		N4.6	realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Marina di Montemarciano
		N4.7	bypass ferroviario Falconara
		N4.8	nuovo scalo merci Interporto Jesi con dismissione degli attuali scali di Falconara
		N4.9	riallocazione dell'attuale sottostazione elettrica di Falconara Marittima
		P1.4	studio di prefattibilità riassetto del sistema ferroviario costiero della Provincia di Ancona
L4	trasformazioni e riconversioni ecosostenibili del territorio	L4.1	polo produttivo a basso impatto ambientale ZIPA4 in territorio del Comune di Jesi
		L4.2	attivazione di un Piano di Sviluppo sostenibile a valenza ambientale "ARSTEL Sperimentale CORALE"
		P2.1	schema strategico alternativo area API
M OTTIMIZZAZIONE DEL SISTEMA ENERGETICO AERCA			
M1	energia da fonti tradizionali	M1.1	interventi centrale ENEL Camerata Picena
		M1.2	generazione energetica distribuita
M2	energia da fonti alternative	M2.1	produzione di energia idroelettrica da riutilizzo di infrastrutture idrauliche esistenti
		M2.2	utilizzo di combustibili a basso impatto ambientale
M3	sistemi di distribuzione dell'energia	M3.1	realizzazione di rete di teleriscaldamento
M4	risparmio energetico	M4.1	attuazione degli interventi di edilizia bioclimatica (PEAR)
		M4.2	certificazione energetica degli edifici pubblici

N OTTIMIZZAZIONE DELLA MOBILITA' E DELLE INFRASTRUTTURE

N1	interventi sulle grandi infrastrutture stradali	E3.2	ripristino piena funzionalità e sicurezza ferrovia e via Flaminia
		N1.1	realizzazione del collegamento diretto porto-A14
		N1.2	definizione concertata nuova infrastrutturazione autostradale dell'area
		N1.3	soluzione a minor impatto ambientale per il tracciato variante della SS16 Marina di Montemarciano-Falconara
		N1.4	liberare la viabilità costiera da flussi di traffico a media-lunga percorrenza con riduzione emissioni
		N1.5	completamento raddoppio variante SS16 di Ancona
		N1.6	allaccio viario SS76 all'Interporto di Jesi
N2	interventi migliorativi sui nodi stradali esistenti	N2.1	razionalizzare e potenziare il reticolo della viabilità di collegamento minore
		N2.2	raccordo del nodo tra le viabilità dei comuni di Jesi (ZIPA) e Monsano (Via Sant'Ubaldo) e la SS76
		N2.3	collegamento asse attrezzato/asse Nord-Sud
N3	interventi per favorire la mobilità a basso impatto ambientale e la realizzazione di idonee infrastrutture	N3.1	definire e realizzare uno o più sistemi di percorsi ciclabili urbani e intercomunali
		N3.2	progetto esecutivo di pista ciclabile lungo Via del Fossello - Comune di Falconara Marittima
		N3.3	completamento del circuito ciclabile in località Molino-La Chiusa Comune di Agugliano
		N3.4	percorso lungo l'Esino in territorio Chiaravalle
		N3.5	completamento del circuito ciclabile nel territorio del Comune di Monte San Vito
		N3.6	progetto preliminare pista ciclabile tra il Comune di Agugliano e il Comune di Chiaravalle
N4	rete ferroviaria: interventi per ottimizzare la mobilità, per la riqualificazione urbana e la riduzione del rischio	E3.2	ripristino piena funzionalità e sicurezza ferrovia e via Flaminia
		N4.1	studio ipotesi di ricollocazione della stazione di Falconara compatibile con le esigenze dell'area
		N4.10	trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle
		N4.11	nuovi raccordi della linea ferroviaria con gli stabilimenti SADAM e Goldengas
		N4.12	dismissione del tratto della linea ferroviaria tra Marina di Montemarciano e Falconara
		N4.13	raccordo ferroviario porto-stazione di Ancona e piattaforma di intermodalità
		N4.14	potenziamento dei collegamenti ferroviari diretti porto-Interporto
		N4.15	adeguamento infrastrutturale fermata ferroviaria di Castelferretti/Aeroporto
		N4.16	realizzazione collegamento pedonale terminal Aeroporto-fermata ferroviaria Castelferretti
		N4.2	interventi per favorire l'intermodalità nel trasporto pendolare metropolitana di superficie
		N4.3	ottimizzazione intermodalità tramite Interporto di Jesi
		N4.4	potenzialità di riorganizzazione e recupero urbanistico con recupero aree strategiche occupate da infrastr FFSS
		N4.5	interconnessione diretta fra la linea Orte-Falconara e la linea adriatica con riduzione dei tempi di percorrenza
		N4.6	realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Marina di Montemarciano

N4	rete ferroviaria: interventi per ottimizzare la mobilità, per la riqualificazione urbana e la riduzione del rischio	N4.7	bypass ferroviario Falconara
		N4.8	nuovo scalo merci Interporto di Jesi con dismissione degli attuali scali di Falconara
		N4.9	riallocazione dell'attuale sottostazione elettrica di Falconara Marittima
O SOSTEGNO ALLO SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO			
O1	formazione di tecnici e formazione dell'occupazione	O1.1	integrazione fra imprese e Università
O2	innovazione come integrazione ambientale	O2.1	diffusione dell'innovazione ambientale
O3	investimenti e qualità	H4.2	attivazione e promozione della certificazione dei sistemi di gestione della qualità, della sicurezza e dell'ambiente
		O3.1	incentivi per il miglioramento della qualità ambientale delle imprese
P PROMOZIONE DI STUDI E RICERCHE			
P1	promozione di studi, azioni informative e progetti di divulgazione sullo stato ambientale dell'AERCA	B2.5	studio soluzioni di risanamento dei fossi principali
		B3.2	studio per la razionalizzazione degli attingimenti idrici
		C1.4	informatizzazione delle zonizzazioni acustiche e dei piani di risanamento
		C2.1	interventi per la riduzione delle emissioni sonore nell'area Fiumesino
		F3.10	studio per la riqualificazione paesaggistico-funzionale della fascia costiera antistante la Grande Frana
		M1.2	generazione energetica distribuita
		M2.2	utilizzo di combustibili a basso impatto ambientale
		P1.1	inventario delle sorgenti di rumore provenienti da attività industriali complesse
		P1.2	inventario acustico delle infrastrutture stradali
		P1.3	studio delle correnti sottocosta nel tratto di mare da Ancona a Senigallia
		P1.4	studio di prefattibilità riassetto del sistema ferroviario costiero della provincia di Ancona
		P1.5	studio per il monitoraggio delle emissioni di odori sgradevoli
P2	costruzione di scenari di sviluppo economico alternativi	M2.1	produzione di energia idroelettrica da riutilizzo di infrastrutture idrauliche esistenti
		M2.2	utilizzo di combustibili a basso impatto ambientale
		P2.1	schema strategico alternativo area API
P3	promozione di ricerche su temi ambientali	M2.1	generazione energetica distribuita
		M2.2	utilizzo di combustibili a basso impatto ambientale
		M4.1	attuazione degli interventi di edilizia bioclimatica (PEAR)

Q STRUMENTI A SUPPORTO E MONITORAGGIO DEL PIANO			
Q1	diffusione dell'informazione in campo ambientale	Q1.1	intermediazione laboratori organismi di controllo
		Q1.2	strumenti generali di informazione ambientale
		Q1.3	rapporto annuale sullo stato dell'ambiente (art. 5 L.R. n° 6/2004)
Q2	miglioramento delle conoscenze in campo ambientale e igienico-sanitario	P1.5	studio per il monitoraggio delle emissioni di odori sgradevoli
		Q2.1	monitoraggio epidemiologico d'area
Q3	controllo fasi di implementazione	D2.3	monitoraggio stato di bonifica e ripristino dei siti inquinati
		Q3.1	creazione e gestione data base on-line
		Q3.2	realizzazione del Sistema informatico territoriale (SIT)
Q4	attività di sperimentazione e avvio di interventi di carattere innovativo	M1.2	generazione energetica distribuita
		M2.2	utilizzo di combustibili a basso impatto ambientale
		M4.1	attuazione degli interventi di edilizia bioclimatica (PEAR)
		Q4.1	ARSTEL ambientale della bassa valle esina (CORALE)
		Q4.2	rete telematica Ancona-Patrasso
		Q4.3	promozione di azioni per il recupero delle acque di processo in ambito industriale
Q5	monitoraggio ambientale integrato dell'AERCA	A1.2	ottimizzazione delle reti di monitoraggio esistenti ed adeguamento delle strumentazioni
		A2.1	sistema di monitoraggio integrato della Raffineria API
		C1.1	monitoraggio acustico dell'area ERCA
		D1.1	monitoraggio interazione fra uso del suolo e stato delle acque sotterranee
		D2.3	monitoraggio stato di bonifica e ripristino dei siti inquinati
		E3.3	monitoraggio del Piano di Protezione Civile della Grande Frana di Ancona
		H7.1	aggiornamento periodico del rispetto delle prescrizioni in merito alla riduzione del rischio industriale
		Q5.1	monitoraggio periodico delle radiazioni elettromagnetiche non ionizzanti all'interno dell'area ERCA