



GRUPPO CONSIGLIARE  
REGIONE MARCHE

Analisi delle infrastrutture presenti  
nella regione Marche, con particolare  
riferimento al territorio piceno:  
risorse e criticità.

**IL VICE PRESIDENTE  
DEL CONSIGLIO REGIONALE**

**Piero Celani**

**CON LA COLLABORAZIONE DI**

Dott.ssa Maria Pia Spurio

*Marzo 2018*

Con la collaborazione di:

**Dott.ssa Maria Pia Spurio**

Docente presso I.P.S.S.E.O.A. (AP)

Alberghiero

Esperta in marketing territoriale ed economia aziendale

Incarico conferito dalla Presidenza dell'Assemblea legislativa della Regione Marche  
con delibera n° 580 del 13/11/2017.



iproduzione, rielaborazione, diffusione o distrib

## Sommario

<i>Presentazione</i>	7
<i>Introduzione</i>	13
<i>Obiettivo</i>	17
<i>I fattori di attrattività e competitività di un territorio</i>	19
<i>L'importanza delle infrastrutture per la competitività del territorio</i>	25
<i>Infrastrutture e PIL</i>	41
<i>Le infrastrutture nella Regione Marche</i>	47
<i>Infrastrutture stradali</i>	59
<i>Infrastrutture ferroviarie</i>	77
<i>Infrastrutture portuali</i>	81
<i>Aeroporto "Raffaello Sanzio"</i>	85
<i>Infrastrutture immateriali – Banda larga e ultralarga</i>	89
<i>Conclusione</i>	95
<i>Bibliografia</i>	99

iproduzione, rielaborazione, diffusione o distrib

## Presentazione

**Le infrastrutture.** Tutto quel complesso di strade, autostrade, porti, ferrovie, ponti, aeroporti che costituiscono lo scheletro strutturale di un Paese e ne costituiscono la base per lo sviluppo sociale ed economico.

Per la Regione Marche ed il Piceno sono invece il tallone d'Achille, l'elemento di debolezza

Già in un convegno di qualche anno fa il presidente Ceriscioli sosteneva la necessità di puntare sulle reti infrastrutturali immateriali come la banda larga e ultra larga, sulla base di un modello francese purtroppo non applicabile alla realtà italiana e marchigiana in particolare.

E le infrastrutture tradizionali, prigioniere di questa visione politica, continuano ad essere terribilmente carenti.

Ne abbiamo poche e poco collegate.

Eppure senza le infrastrutture non c'è futuro. Ne abbiamo avuto una terribile riprova con il terremoto che ha

evidenziato oltre ogni ragionevole dubbio questo pesante limite alla crescita sociale ed economica delle Marche.

Per questo abbiamo pensato di offrire un contributo di Forza Italia al dibattito, con questo studio, convinti come siamo che una buona dotazione di infrastrutture riduce i costi fissi delle imprese e favorisce quindi l'incremento della produzione di quelle già operanti sul territorio e la localizzazione di nuove imprese.

Dobbiamo aprirci ai mercati e per farlo dobbiamo dotarci di infrastrutture adeguate che servano da volano per la competitività dei territori, per un loro significativo rilancio.

Di queste infrastrutture le Marche reclamano da tempo la necessità e, in particolare, il Piceno, un territorio che da anni versa in una profonda crisi economica e finanziaria e che i recenti, drammatici, eventi legati al terremoto hanno accresciuto aggiungendo un progressivo spopolamento.

Nelle Marche (dati riferiti all'anno 2017) le imprese attive sono oltre 150mila di cui 45mila artigiane. Ascoli Piceno

conta 20.899 imprese attive di cui 5.718 artigiane e Fermo 18.808 a fronte di 6.492 artigiane.

È di tutta evidenza che lo sviluppo e la competitività di queste imprese, nei prossimi anni, saranno sempre più legate alla presenza di adeguate infrastrutture, materiali e immateriali.

Secondo i dati dell'Istituto Guglielmo Tagliacarne (riferiti al 2012 e considerando Ascoli Piceno e Fermo come unica provincia) la Regione Marche ha un indice di dotazione infrastrutturale pari a 85,4, inferiore sia a livello italiano sia alle ripartizioni geografiche e nell'ambito di questo dato, già di per se negativo, Ascoli Piceno e Fermo (pur considerati u unicum territoriale) sono all'ultimo posto.

Nello studio che presentiamo, abbiamo analizzato il quadro complessivo con nostre proiezioni sui dati Tagliacarne.

Elencare le criticità è un lungo "cahiers de doléances" che va dalla SS 16 "Adriatica" alla E-78 Fano-Grosseto, dalla viabilità del Quadrilatero Marche-Umbria alla SS 76 "Vallesina", dalla SS 77 "Val di Chienti" alla SS 4 "Salaria",.

E ancora il nodo viario di Ancona, le trasversali vallive, i porti, l'aeroporto "Raffaello Sanzio".

Un lungo elenco che secondo noi costituisce quel ritardo infrastrutturale causa del mancato recupero di competitività e attrattività del territorio e di rilancio della sua crescita.

ip  
Occorre quindi uno sforzo sinergico per la predisposizione di un piano strategico nella programmazione degli investimenti che valuti i costi-benefici dei singoli progetti, razionalizzando la spesa, evitando la sovrapposizione di competenze e riducendo, in maniera drastica, i tempi della burocrazia.

Torno quindi a sollecitare un nuovo, forte, impegno dello Stato e della Regione per le aree colpite dal sisma per la realizzazione di progetti strategici.

Alle forze politiche presenti in Regione l'invito ad abbandonare lo sterile egoismo di parte e cominciare a fare il gioco di squadra.

Un gioco dove la politica torni ad essere lettura delle necessità della comunità e non esaltazione dell'ego in salsa catodica.

Se sapremo recuperare la volontà di operare sinergicamente dove la differenza politica può anche essere un valore aggiunto, allora saremo in grado di superare gli ostacoli e dare alle nostre genti quella concreta speranza che meritano.

Faccio mia una citazione di Luigi Einaudi: “**Conoscere – diceva – per deliberare**”. Una lezione ancora utile.

PIERO CELANI

*Vice Presidente del Consiglio Regionale Marche*

iproduzione, rielaborazione, diffusione o distrib

## Introduzione

Il progresso tecnologico ha notevolmente ridotto le distanze e favorito la circolazione sia di persone che di beni, i territori, di conseguenza hanno la necessità di essere più attrattivi e competitivi.

È evidente che lo sviluppo di una adeguata rete infrastrutturale costituisce un indicatore dell'efficienza di un Paese ed è fondamentale che l'equilibrio della dotazione strutturale rappresenti un compromesso efficiente tra necessità infrastrutturali, modello di sviluppo economico e sociale, disponibilità di risorse, etc.

Una buona dotazione di infrastrutture, riduce i costi fissi delle imprese, favorendo sia l'incremento dei volumi di produzione di quelle già presenti sul territorio, sia la localizzazione di nuove aziende.

Inoltre, secondo la nuova geografia economica, i miglioramenti infrastrutturali possono influenzare la

concentrazione spaziale delle attività economiche e rendere i mercati locali più accessibili.

L'Italia è stata interessata, dopo la Seconda Guerra Mondiale, da un grande sviluppo infrastrutturale e l'apice è stato raggiunto con la realizzazione di infrastrutture, quali l'Autostrada del Sole Milano-Napoli (costruita in soli cinque anni) o la rete ferroviaria ad alta velocità Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli, che hanno assunto un ruolo fondamentale per la crescita e lo sviluppo economico italiano. All'epoca, quindi, l'Italia era tra i primi Paesi Europei per dotazione di infrastrutture di trasporto e mobilità.

Attualmente la situazione non appare più particolarmente brillante, anche se emerge una crescita nella rete ferroviaria e nel numero degli aeroporti. Nonostante ciò le reti ferroviarie, autostradali e aeroportuali risultano essere meno sviluppate rispetto agli altri Paesi Europei.

Lo studio si articola in due parti: la prima, più teorica, attraverso lo studio della letteratura, analizza quali sono i

fattori di attrattività e competitività dei territori, per sottolineare l'importanza delle infrastrutture materiali ed immateriali, economiche e sociali per lo sviluppo e la crescita economica del territorio stesso.

Nella seconda vengono esaminate le infrastrutture presenti nella Regione Marche ed in particolare nell'area picena e quindi si individuano alcune ipotesi progettuali.

In questi anni di crisi che "stentatamente" ci stiamo lasciando alle spalle, il tema del rapporto tra le infrastrutture e la crescita economica, ha assunto un interesse sempre crescente.

La necessità di contrastare gli effetti della crisi economica sul breve periodo, e nel contempo, la consapevolezza che ripresa e crescita debbano passare necessariamente attraverso un miglioramento della competitività del sistema economico, hanno portato il tema dello sviluppo infrastrutturale e del suo impatto sulle dinamiche economiche alla ribalta del dibattito politico, superando l'ambito specialistico economico.

iproduzione, rielaborazione, diffusione o distrib

## **Obiettivo**

**L'obiettivo dello studio è quello di comprendere l'importanza che le infrastrutture rivestono per la competitività dei sistemi locali e territoriali al fine di individuare azioni da realizzare per migliorare lo sviluppo economico dell'area picena, partendo, quindi, da un attento esame dell'attuale sistema infrastrutturale esistente.**

L'analisi viene condotta sia a livello teorico che sul campo attraverso lo studio di dati sia regionali che nazionali.

In conclusione, la presenza di un'efficace sistema di infrastrutture a tutti i livelli costituisce un elemento caratterizzante le realtà economiche più competitive e attrattive.

La realizzazione di nuove infrastrutture o il miglioramento di quelle esistenti, coerentemente con il modello di sviluppo di un determinato territorio, produce numerosi effetti relativi ad aree differenti: localizzazione delle attività produttive,

sviluppo delle imprese, spostamento di passeggeri e merci. Nonostante il processo di valutazione delle ricadute economiche delle infrastrutture su un territorio sia particolarmente difficile e complesso, data la numerosità dei fattori di cui tener conto, sono comunque significativi alcuni aspetti che le infrastrutture sicuramente contribuiscono a migliorare, tra questi, a titolo di esempio, si ha l'aumento di attrattività del territorio dovuto alla presenza di infrastrutture lineari o puntuali, alla riduzione dei costi di trasporto e dei tempi di consegna delle merci, alla diminuzione dei tempi di spostamento, alla variazione di costi sociali e ambientali, etc. (Gervasoni, 2006).

## **I fattori di attrattività e competitività di un territorio**

Il territorio può essere definito come “un sistema costituito da un insieme di attori e di risorse, sede di attività e di relazioni, e guidato dal sub-sistema costituito dal «sistema di governo»” (Caroli, 2006).

Il territorio, quindi, è caratterizzato da due dimensioni, una spaziale, più facilmente identificabile e una temporale, poiché le componenti basilari (attori, risorse, attività, relazioni) cambiano nel tempo, anche molto rapidamente, manifestandosi in modo dinamico.

Per quanto riguarda le dimensioni è chiaro che esistono numerose criticità nella individuazione dei confini; il criterio più semplice risulta essere la suddivisione amministrativa.

La globalizzazione e il progresso mediatico hanno reso il territorio e gli attori che in esso interagiscono non un semplice dato, ma un elemento costruito. Per questo l'estensione del territorio non sarebbe determinabile a priori, ma in funzione dei soggetti coinvolti e dei processi

decisionali volti a conseguire una gestione ottimale, uno sviluppo complessivo e un vantaggio competitivo (Napolitano, 2000).

“Lo sviluppo del territorio indica un processo di potenziamento e promozione delle risorse, di ogni genere presenti in una data area. L’obiettivo finale risulta quindi il miglioramento della qualità della vita della popolazione locale; intendendo per qualità della vita, tutti gli aspetti concernenti le attività quotidiane del singolo cittadino. Tale miglioramento si realizza con l’arricchimento delle attività economiche, la creazione di nuove possibilità occupazionali, l’efficienza dei servizi rivolti agli utenti; consolidando il senso di appartenenza alla società locale e al suo sistema valoriale; il tutto nell’ottica della sostenibilità sociale e ambientale” (Morige, 2007).

L’OCSE definisce la **competitività** come “la capacità di produrre beni e servizi che superino la prova dei mercati internazionali, mantenendo al tempo stesso livelli di reddito elevati e sostenibili” la stessa organizzazione più in

generale afferma che la competitività è “la capacità di società, industrie, regioni, nazioni e regioni sovranazionali di generare, essendo esposte alla concorrenza internazionale, un reddito e livelli occupazionali relativamente elevati”.

In questo caso la competitività fa riferimento all’aggregazione delle imprese insediate in un territorio e quindi la competitività andrebbe a coincidere con la produttività.

In un’ottica più ampia, la competitività si concretizza nella capacità di un territorio di attrarre e successivamente trattenere le attività imprenditoriali e i fattori produttivi; in tal senso “la competizione si svolge a livello della capacità di offerta da parte di un territorio di un insieme di fattori vantaggiosi ai fini localizzativi” (Manzone, 2011).

È evidente che attualmente le imprese subiscono i ritmi della concorrenza ricercando in modo sistematico le aree capaci di offrire convenienze localizzative in termini di maggiori ricavi o minori costi di produzione o di gestione.

Allo stesso modo il territorio investe sempre di più sulle capacità e possibilità di attrarre investimenti produttivi per sostenere i progetti di sviluppo (Del Colle, 2006).

Il territorio può essere considerato, quindi, come una connessione di più sotto-sistemi:

- **Sistema naturale**, costituito da aspetti morfologici e paesaggistici
- **Sistema antropico**, costituito dalle attività dell'uomo
- **Sistema immateriale**, costituito da valori intangibili, di competenze, informazioni e relazioni (Caroli, 2006).

L'**attrattività** di un territorio è caratterizzata dall'insieme di fattori che differenziano le varie zone sia relativamente alla funzione d'uso, sia alla conformazione economica; questo conferisce un carattere di eccellenza rispetto ad aree concorrenti e si distingue dagli altri contesti per l'intensità con cui caratterizza l'offerta territoriale.

Esistono differenti tipologie di attrattività; a tal proposito si può parlare di:

- **Attrattività turistica**, se relativa alla capacità trattenere e intrattenere l'utente nei periodi di vacanza; questa fa riferimento sia alla presenza di strutture ricettive, sia all'integrazione di attrattività storica, climatica, ambientale, artistica, ricreativa, religiosa,...
- **Attrattività sociale**, se ha un elevato livello di qualità della vita; l'utente sarà attratto da fattori economici, accessibilità, strutture ricreative; percepirà una sensazione di benessere grazie all'efficienza di differenti servizi, progetti di sviluppo o assenza di conflittualità. In questo caso si possono distinguere l'attrattività residenziale e quella educativo culturale.
- **Attrattività economica**, se comprende competenze e capacità in grado di generare un interesse da parte delle imprese. Comprende le risorse umane, naturali, infrastrutturali, potenzialità economiche e si può costruire su due ulteriori tipologie di attrattività:

- **attrattività geografica** (quando il territorio è facilmente accessibile, collegato con importanti aree industriali)
- **finanziaria e fiscale** (in riferimento alle agevolazioni esistenti, agli incentivi o ancora ai sussidi).

In conclusione, il concetto di competitività domina le politiche territoriali che ruotano sempre più intorno all'obiettivo di rendere i territori più attrattivi, ovvero capaci di attirare risorse da fuori (Balbo, 2005).

La globalizzazione e il progresso tecnologico hanno evidenziato che lo sviluppo economico di un territorio può essere compromesso in assenza di un'efficiente ed efficace offerta logistica sia in termini di servizi che in termini infrastrutturali.

**Per lo sviluppo di competitività e attrattività di un territorio risulta quindi fondamentale anche un efficiente sistema di infrastrutture sia materiali che immateriali.**

## **L'importanza delle infrastrutture per la competitività del territorio**

Le infrastrutture, specialmente quelle relative alla mobilità e alla logistica, influenzano significativamente la competitività e la crescita economica.

A tal proposito, è importante sottolineare il fatto che lo sviluppo di un territorio passa anche attraverso la sua dotazione infrastrutturale, in quanto consente a passeggeri e merci, di muoversi rapidamente e liberamente. La crescente accessibilità dei territori permette sia agli operatori economici di ampliare il proprio mercato, sia di incrementare il numero dei concorrenti. **Avere a disposizione maggiori infrastrutture, non significa inevitabilmente maggiore sviluppo, ma piuttosto maggiore competizione;** diventa quindi necessario che le imprese reagiscano offrendo prodotti e servizi sempre più qualificati, siano perciò più competitive.

Dagli anni '80 ad oggi è cresciuto notevolmente l'interesse relativo al ruolo delle infrastrutture all'interno del sistema economico. L'aspetto comune dei vari contributi è quello relativo all'esistenza di una forte relazione tra infrastrutture e crescita economica.

Tra gli studi più significativi si riscontra quello di D.A. Aschauer (1989) che "mettendo insieme, econometricamente, gli investimenti in infrastrutture e la produttività aggregata, ha aperto la nuova strada da percorrere per affrontare una discussione più valida con le figure dirigenti esperte in risparmio ed investimento, che non avevano ancora annoverato gli investimenti in infrastrutture all'interno della categoria degli investimenti" (Schiavo, 2001). Le considerazioni che ne sono derivate hanno contribuito a chiarire aspetti relativi alla scarsità degli investimenti in infrastrutture e alla possibilità che tale carenza sia considerata un fattore di declino della crescita globale.

A livello europeo il lavoro coordinato da D. Biehl, risulta tra i più importanti, attribuendo alle infrastrutture un ruolo determinante nello sviluppo regionale, sostenendo che **“una Regione ben dotata di infrastrutture avrà un vantaggio comparato rispetto ad una meno dotata, e ciò si tradurrà in un elevato Pil regionale pro-capite o per persona occupata e/o anche in un più elevato livello di occupazione”**.

È evidente che in un determinato momento un territorio possiede uno specifico “ammontare” di infrastrutture e questo ne definisce i livelli di reddito ed occupazione.

Sempre secondo Biehl “le infrastrutture sono, tra le determinanti lo sviluppo regionale, quelle che maggiormente possono essere oggetto di diretto intervento dei decisori di politica economica. Elemento quest’ultimo che fa emergere la necessità di una quantificazione della reale presenza nel territorio di infrastrutture.

In letteratura il problema della quantificazione del livello infrastrutturale di un’area trova due possibili soluzioni: la

prima misura il livello di infrastrutturazione di un'area in termini monetari, l'altra in termini fisici" (Istat, 2006).

In quest'ultimo caso, la dotazione esprime la presenza di infrastrutture sul territorio e l'offerta di servizi connessi con l'utilizzo dell'infrastruttura.

"In una data economia, una migliore dotazione di infrastrutture accresce la produttività dei fattori di produzione e ne abbatta i costi di acquisizione, ecco perché vengono definite esternalità positive per la crescita e lo sviluppo di un dato territorio, sia in termini di miglioramento della qualità della vita, sia come fattore di attrazione per nuove imprese che, a loro volta, saranno in grado di aumentare il livello di produttività di quel territorio" (Bencardino, 2010).

In Italia, è palese il gap tra dotazione infrastrutturale e impiego logistico, un divario ancora più rilevante nell'area del Mezzogiorno.

"Le mancanze nella dotazione infrastrutturale risultano più evidenti se si considera adeguatamente il fatto che una

nuova infrastruttura crea essa stessa domanda di mobilità, o può crearla a determinate condizioni. [...] Dall'Unità d'Italia fino ai successivi venti anni è stata realizzata quasi dal nulla la struttura portante della nostra odierna rete ferroviaria, così come nei venticinque anni successivi la fine della Seconda Guerra Mondiale è stato realizzato il 60% della nostra attuale rete autostradale. In entrambi i casi, le previsioni di domanda di mobilità specificamente attribuibile a queste due fondamentali tipologie infrastrutturali, basate sul traffico esistente e su quello immaginabile, dati i passati tassi di incremento, non avrebbero in alcun modo giustificato quegli sforzi finanziari. Le decisioni di investimento allora assunte avevano motivazioni che guardavano al futuro e alle opportunità di sviluppo, coesione (sociale, economica, territoriale) e, non ultimo, di modernizzazione civile. [...] Le scelte infrastrutturali non sono solamente molto onerose (a diversi livelli), ma anche rischiose, impegnando per lungo tempo istituzioni, amministrazioni, strutture finanziarie e

imprenditoriali e l'intera collettività, nel realizzare e mantenere le opere, in modo da fruire dei servizi generati da esse e a massimizzarne l'efficacia per il sistema. Ma è assolutamente cruciale avere una visione lunga del futuro del Paese. Proprio le analisi di lungo periodo dimostrano che la dotazione infrastrutturale italiana ha avuto un andamento declinante rispetto allo sviluppo del paese, fino a diventare una vera e propria criticità, un collo di bottiglia che riduce l'efficienza del sistema, il benessere collettivo e la competitività delle imprese. Soprattutto di fronte alle sfide della globalizzazione e della crescita degli scambi internazionali" (Centro Studi Confindustria, 2011).

**I numeri parlano chiaro, in Italia secondo quanto riportato da "Strade e autostrade" (2016) ogni 1.000 abitanti sono disponibili 0,14 chilometri di infrastrutture viarie per il trasporto di merci e persone, tale dato colloca il nostro Paese al penultimo posto nella classifica dei cinque maggiori stati europei.**

Dotazione di infrastrutture viarie (metropolitane, autostrade, linee ferroviarie suburbane e linee ferroviarie ad alta velocità) per il trasporto di merci e persone nei principali Paesi Europei (km per 1.000 abitanti)

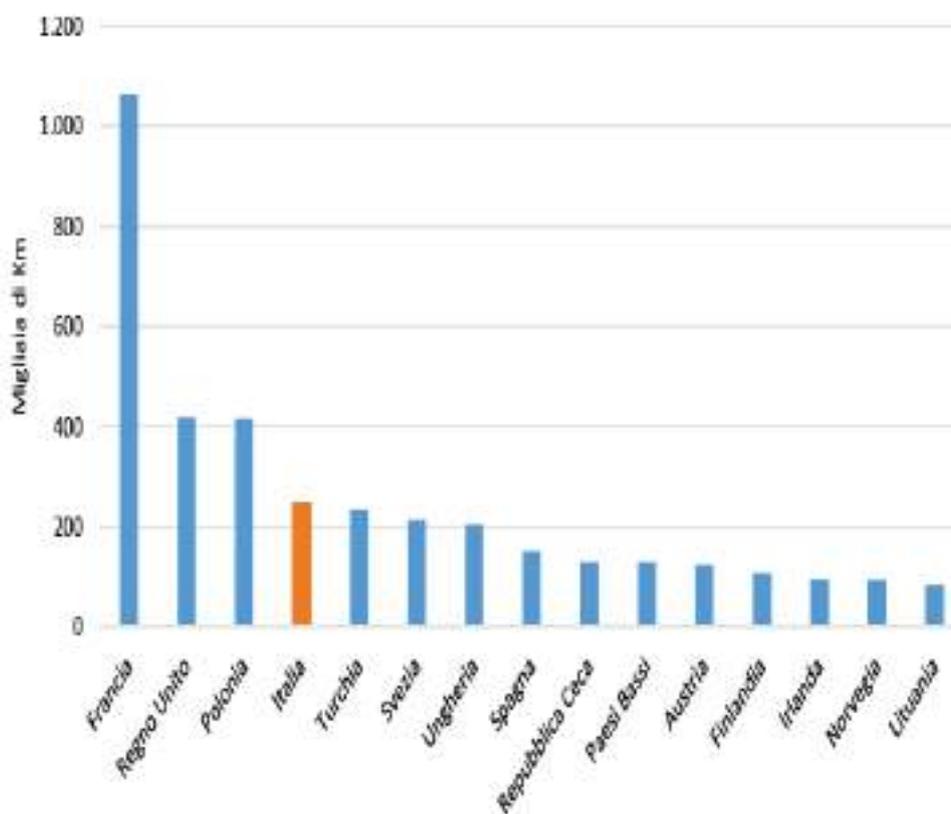
	Dotazione di infrastrutture viarie per il trasporto di merci e persone (km per 1.000 abitanti)
Spagna	0,43
Francia	0,22
Germania	0,21
<b>Italia</b>	<b>0,14</b>
Regno Unito	0,10

Fonte: Elaborazione Osservatorio sulla Mobilità sostenibile di Airp su dati Legambiente ed Eurostat

Il dato relativo al Regno Unito si spiega considerando la conformazione orografica del territorio britannico; la rete autostradale, infatti, è inferiore rispetto a quella degli altri paesi europei considerati; gran parte del trasporto di merci e di persone si serve delle reti fluviali e ferroviarie.

È evidente che la rete stradale italiana è più satura rispetto agli altri Paesi europei sia per quanto riguarda le merci che per quanto riguarda le persone.

Estensione della rete stradale nei primi 15 Paesi europei nel 2014\*



Fonte: Eurostat

\*I dati della Germania non sono disponibili

Per quanto riguarda le autostrade di seguito viene riportata una tabella che consente di rilevare l'evoluzione della rete autostradale in alcuni Paesi europei.

Evoluzione dell'estensione totale della rete autostradale in alcuni paesi europei in Km

	1980	1990	2000	2014	Var %
<b>Germania</b>	7.538	10.854	11.712	12.949	71,8%
<b>Spagna</b>	1.923	4.693	9.049	15.049	682,6%
<b>Francia</b>	5.287	6.824	9.766	11.560	118,6%
<b>Italia</b>	5.900	6.193	6.478	6.844	16,0%
<b>Paesi Bassi</b>	1.798	2.092	2.265	9.205	412,0%
<b>Portogallo</b>	132	316	1.482	3.065	2222,0%
<b>Svezia</b>	809	939	1.499	2.088	158,1%
<b>Regno Unito</b>	2.694	3.181	3.600	3.760	39,6%

Fonte: Eurostat

L'Italia risulta avere in 34 anni un incremento del 16%, più basso rispetto agli altri Paesi Europei considerati.

Particolarmente significativo è il dato relativo alla variazione percentuale del Portogallo, che è pari a 2222%; segue la Spagna con il 682,6% e i Paesi Bassi con il 412%.

Rete a pedaggio (2016)



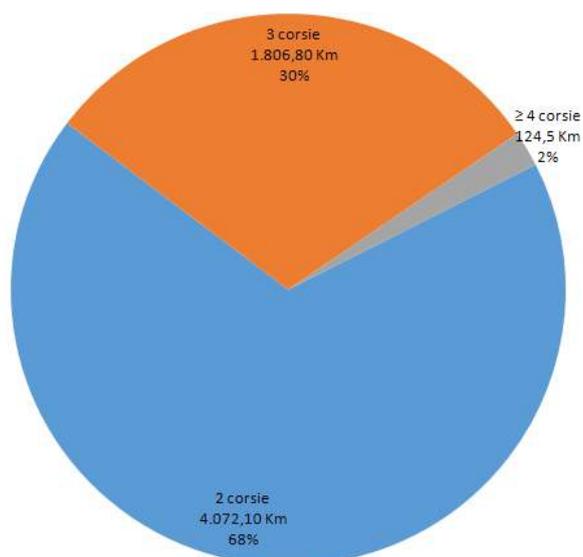
Fonte: AISCAT

Il settore autostradale italiano in cifre nel 2016

<b>Rete in esercizio</b>	<b>6.943,2Km</b>
- in concessione a pedaggio	6.003,4Km
- ANAS	939,8Km
<b>3 trafori internazionali</b>	<b>25,4Km</b>
<b>698 gallerie</b>	<b>871,3Km</b>
<b>1622 ponti e viadotti</b>	<b>1.031,4Km</b>
<b>Strutture e servizi</b>	
<b>Parcheggi</b>	<b>238</b>
<b>Aree picnic</b>	<b>43</b>
<b>Stazioni di esazione</b>	<b>519</b>
<b>Rilevatori nebbia</b>	<b>272</b>
<b>Dipendenti</b>	
	<b>13.274</b>
<b>Tot Km percorsi</b>	<b>82.024 milioni</b>
<b>Incremento di traffico rispetto al 2015</b>	<b>3,4%</b>
<b>Numero di concessionari</b>	<b>27</b>

Fonte: AISCAT

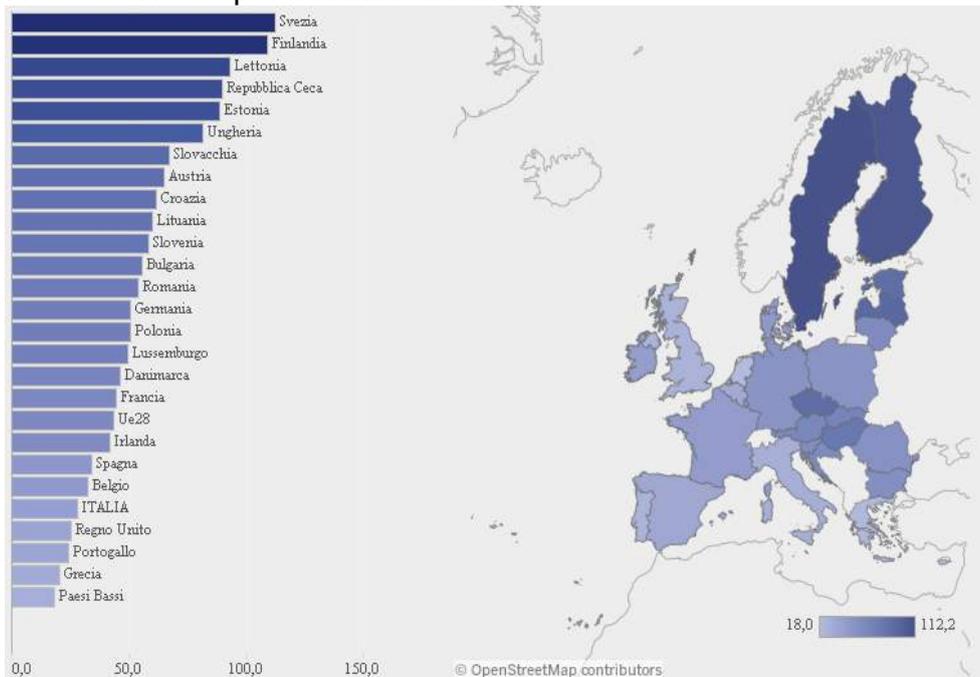
Lunghezza di tratti autostradali con più di 1 corsia



Fonte: AISCAT

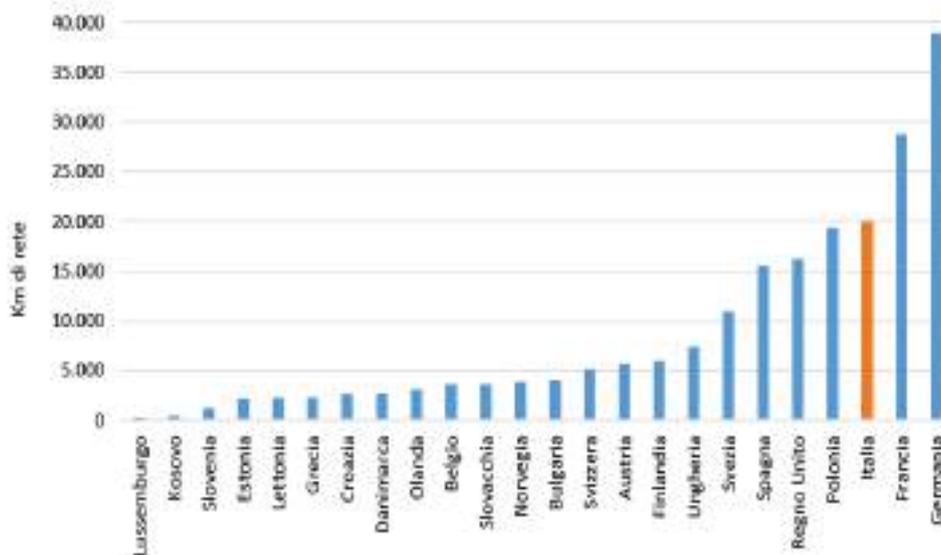
La dotazione ferroviaria nazionale, secondo l'Istat risulta essere con i suoi 28,3 Km di rete ferroviaria ogni 100mila abitanti uno dei Paesi meno attrezzati dell'Unione Europea. La media europea si attesta sui 44 chilometri di rete, sempre ogni 100mila abitanti, che diventano 50 in Germania e addirittura 109 in Finlandia e 114 in Svezia.

Rete ferroviaria per 100mila abitanti



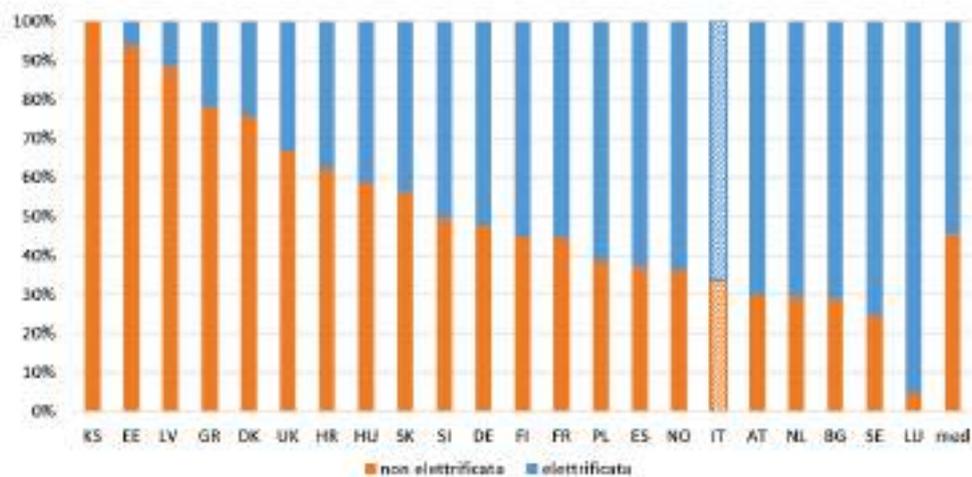
Fonte: Noi Italia, Istat

### Estensione della rete ferroviaria nel 2015 dei principali Paesi UE



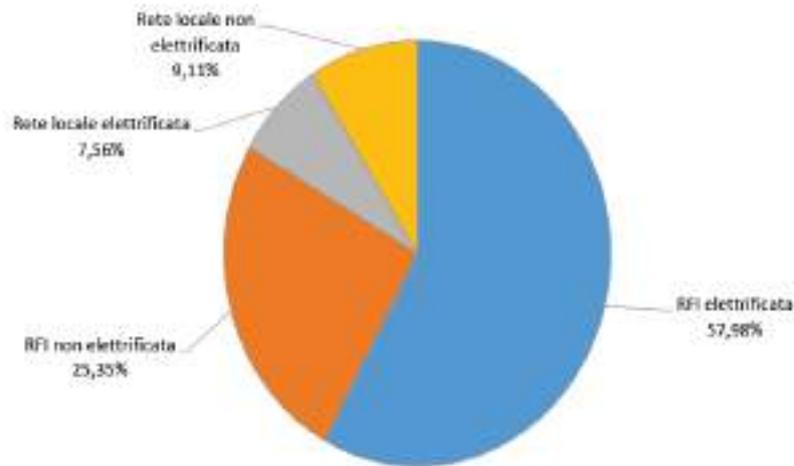
Fonte: IRG-Rail, Rapporto Annuale MM, Elaborazione ART

### Ripartizione delle tipologie di rete elettrificata e non nel 2015



Fonte: IRG-Rail, Rapporto Annuale MM, Elaborazione ART

Ripartizione infrastruttura ferroviaria italiana, anno 2014



Fonte: MIT

Tra le altre modalità di trasporto sono rilevanti quella marittima e quella aerea che non presentano deficit nella dotazione, ma nel contempo sono presenti ampi margini di sviluppo, attraverso la razionalizzazione di quelli esistenti.

Panoramica internazionale servizi marittimi e portuali

Traffico marittimo mondiale (2016)	10 miliardi di tonnellate di merci
Suez	16.800 transiti di navi, 820 milioni di ton di merci
Si stima che, entro il 2019, la flotta mondiale delle navi container megaship crescerà del 31,5%, quella delle navi di 13-18mila TEU dell'11% e quella relativa alle navi tra 10-13mila TEU del 9,7%.	

Fonte: Assoport

### Settore portuale nazionale nel 2015

<b>Numero di porti</b>	<b>282</b>
<b>Numero di accosti</b>	1.988
<b>Passeggeri trasportati</b>	44,6 milioni (+3% rispetto al 2014)
<b>Traffico merci</b>	445 milioni di tonnellate (-3,4% rispetto al 2014)

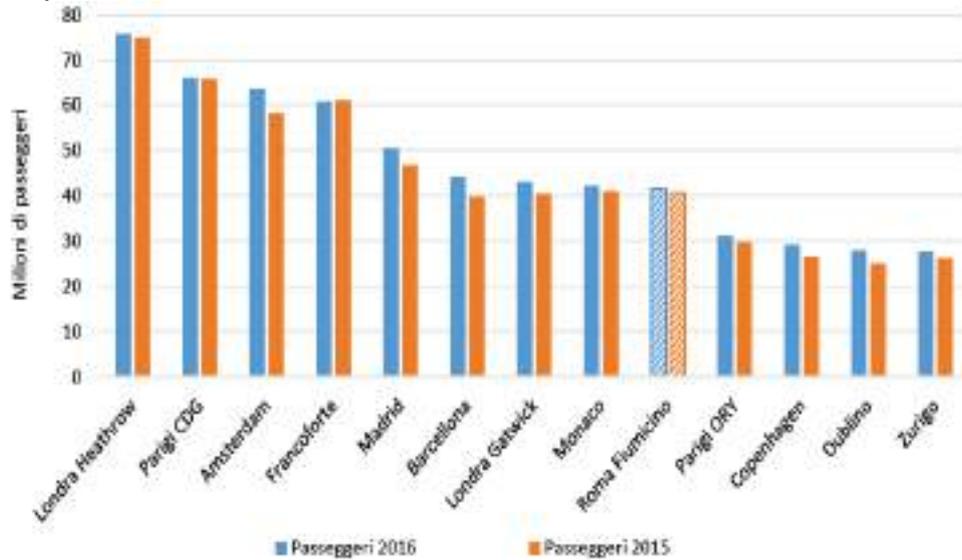
Fonte: Assoporti

### Dati riepilogativi del settore portuale marittimo nazionale

	Totale Italia	Media per accosto	Media per porto	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale e Insulare
<b>Numero di porti</b>	282	-	-	62	37	183
<b>Numero di accosti</b>	1.988	-	7	591	389	1.008
<b>Lunghezza complessiva accosti (metri)</b>	484.882	244	1.719	125.995	93.929	229.241

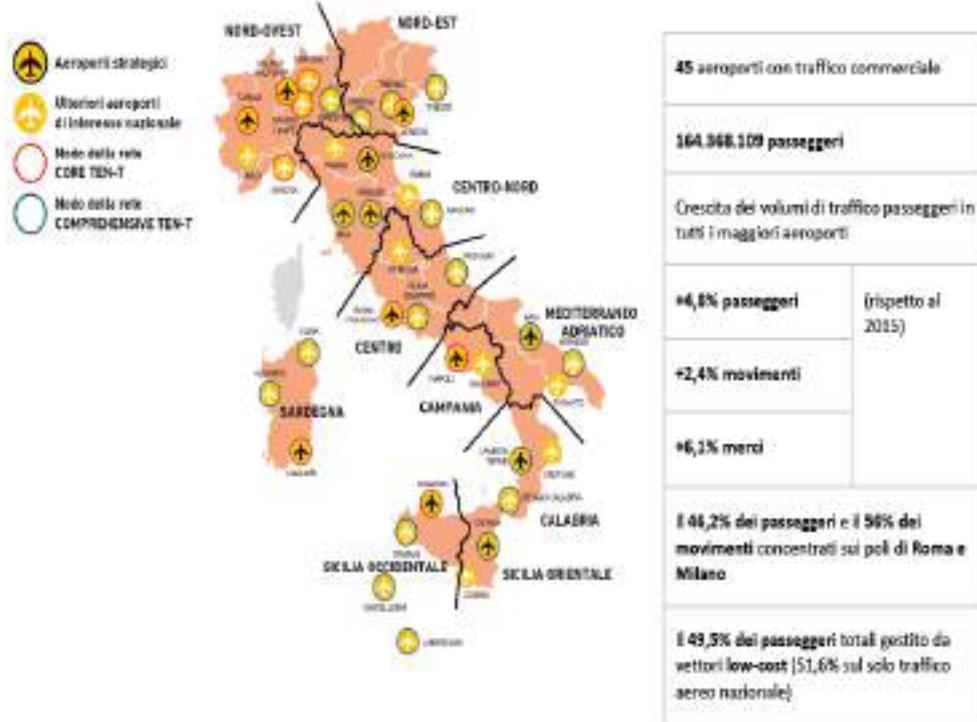
Fonte: MIT, Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti

Classifica dei principali aeroporti europei per numero di passeggeri trasportati nel 2016 e nel 2015



Fonte: Anna Aero

Il sistema aeroportuale italiano, anno 2016



Fonte: ENAC, Rapporto e bilancio sociale

## Infrastrutture e PIL

“L’evidenza empirica sull’impatto macroeconomico delle infrastrutture è ormai molto ricca, seppure controversa, e tutte le analisi effettuate concordano nel trovare che il capitale pubblico influisce positivamente sul PIL. [...] Lo stesso investimento in infrastrutture in due aree diverse può condurre a risultati differenti come conseguenza dell’interazione di contesti economici locali differenziati e della loro diversa capacità di aggiustamento” (Centro Studi Confindustria 2011).

“Poiché lo sviluppo di infrastrutture riguarda anche la connettività tra aree diverse qualunque analisi di impatto deve essere collocata in una prospettiva spaziale che tenga conto sia del ruolo delle condizioni endogene che di quelle delle aree limitrofe ovvero deve tenere debitamente in conto i possibili effetti di spillover. L’impatto delle infrastrutture (soprattutto di trasporto) si propaga da una

regione all'altra, influenzando significativamente sulla performance economica: talvolta il progetto in una singola regione può avere un forte effetto di welfare che si propaga ad altre regioni" (Banca d'Italia, 2011).

"Il Fondo Monetario Internazionale individua proprio nelle infrastrutture l'asset su cui puntare in quanto l'aumento degli investimenti pubblici nelle infrastrutture da un lato sostiene la domanda nel breve termine, dall'altro contribuisce a migliorare il PIL potenziale nel lungo termine. Il FMI stima, in un campione di economie avanzate, che un aumento della spesa per investimenti pari all'1% del PIL incrementerebbe il PIL dell'1,4% circa nello stesso anno e dell'1,5% nei quattro anni successivi. Una recentissima ricerca di Standard and Poors stima i moltiplicatori degli investimenti infrastrutturali per l'Italia in 1,4; per gli USA in 2,5 e per UK in 1,7. Un incremento degli investimenti garantirebbe dunque, ceteris paribus, anche effetti positivi sulla dinamica debito/PIL e deficit/PIL

attraverso un aumento del denominatore più che proporzionale rispetto a quello del numeratore.

Questi dati suggeriscono l'opportunità di adottare politiche di stimolo degli investimenti infrastrutturali. Il passaggio ideale dal Fiscal Compact al Growth Compact rappresenta il punto di svolta per l'inizio di una nuova prospettiva di crescita per l'Europa e la crescita non potrà essere che «infrastructure driven» (Infrastrutture per la competitività: selezione, risorse, regole, 2015).

Dopo aver presentato l'importanza delle infrastrutture per la crescita di un territorio, risulta necessario fornire una classificazione delle stesse.

Hansen (1965) distingue le infrastrutture in **economiche** e **sociali** a seconda che agiscano sul livello di sviluppo economico di un territorio in modo diretto o indiretto. Nel primo caso si fa riferimento ad infrastrutture che supportano direttamente le attività produttive, mentre nel secondo sono infrastrutture finalizzate ad accrescere il

benessere sociale e quindi agire solo indirettamente sulla produttività economica.

Aschauer (1989), Picci e Bonaglia (2000) distinguono le infrastrutture in **core** e **non-core**. “Il primo comprende le tipologie di infrastrutture più immediatamente collegate al processo produttivo [...]. Le infrastrutture non-core sono una componente residuale [...]. In letteratura è anche frequente distinguere le infrastrutture in **materiali** ed **immateriali** riferendosi con le prime alle reti di trasporto, di distribuzione di acqua, dell’energia, eccetera, con le seconde alle strutture per lo sviluppo, l’innovazione e la formazione quali ad esempio centri di ricerca, reti di diffusione di innovazione, servizi alle imprese eccetera.

La crescente importanza assunta dalle infrastrutture immateriali nelle economie avanzate fa emergere la necessità di superare una definizione di infrastruttura comprendente solo gli elementi «tradizionalmente» misurati nella dotazione infrastrutturale (Di Palma, Mazziotta, Rosa, 1998)” (Istat, 2006).

Infine, in Biehl si riscontra una distinzione tra **infrastrutture a rete** ed **infrastrutture a nucleo**; le prime rispetto alle seconde sono caratterizzate da un elevato grado di immobilità, indivisibilità, polivalenza e non sostituibilità.

#### Classificazioni delle infrastrutture e relativi riferimenti in letteratura

Hansen (1965)	Aschauer (1980)	Di Palma, Mizziotte, Rosa (1989)	Biehl (1991)
<b>Economiche</b>	<b>Core</b>	<b>Materiali</b>	<b>A rete</b>
Reti stradali Aeroporti Porti Reti fognarie Acquedotti e reti di distribuzione dell'acqua Reti del gas Reti di elettricità Impianti di irrigazione Strutture per il trattamento della merca	Reti stradali Aeroporti Porti Reti fognarie Acquedotti Reti del gas Reti di elettricità Trasporto pubblico	Reti di trasporto Distribuzione dell'acqua Reti di energia	Reti stradali Reti ferroviarie Vie d'acqua Reti di comunicazione Sistemi di approvvigionamento di energia e di acqua
<b>Sociali</b>	<b>Non core</b>	<b>Intercettuali</b>	<b>Puntuali</b>
Scuole Sicurezza pubblica Edilizia pubblica Impianti di smaltimento dei rifiuti Ospedali Impianti sportivi Aree verdi Interventi di bonifica e risanamento urbano Case di riposo Strutture per l'assistenza residenziale Impianti sportivi	Componente residuale	Strutture per lo sviluppo, l'innovazione e la Formazione	Scuole Ospedali Musei

Fonte: Istat, 2006

Nel nostro caso l'analisi viene svolta seguendo la distinzione tra infrastrutture economiche e sociali.

iproduzione, rielaborazione, diffusione o distrib

## **Le infrastrutture nella Regione Marche**

Da quanto fin qui emerso, è chiaro che la dotazione di infrastrutture in una Regione assume un ruolo fondamentale in quanto influenza significativamente sia l'attrattività che la competitività dei territori, e le stesse rappresentano un volano per lo sviluppo socio-economico locale e le variabili socio-economiche impattano a loro volta sul sistema infrastrutturale.

Il territorio piceno è stato colpito ormai da alcuni anni da una profonda crisi economico-finanziaria e le regioni dell'entroterra sono caratterizzate oltre che da una scarsa presenza di imprese anche da un fenomeno di senilizzazione e spopolamento, il tutto aggravato dagli eventi sismici del 2016/2017 che hanno colpito un territorio già fortemente compromesso.

Nella tabella seguente vengono indicate le imprese attive del Piceno e specificatamente nelle Province di Ascoli

Piceno, Fermo e Macerata; tali dati rappresentano un buon indicatore relativo al tessuto economico.

Imprese attive per Provincia delle Marche e classe di addetti

Provincia	Anno 2017	
	Imprese attive	di cui artigiane
Ancona	40.516	11.540
Pesaro e Urbino	35.457	11.014
Macerata	34.840	10.652
Ascoli Piceno	20.899	5.718
Fermo	18.808	6.492
<b>Marche</b>	<b>150.621</b>	<b>45.416</b>

Fonte: Regione Marche

Imprese attive per classe di addetti e provincia

Imprese attive per classe di addetti e provincia – Anno 2017					
Provincia	MICRO	PICCOLE	MEDIE	GRANDI	Totale
	da 0 a 9 addetti	da 10 a 49 addetti	da 50 a 249 addetti	da 250 e più addetti	
Ancona	38.148	2.112	229	27	40.516
Pesaro e Urbino	33.365	1.889	179	24	35.457
Macerata	33.209	1.482	136	13	34.840
Ascoli Piceno	19.922	982	91	5	21.000
Fermo	17.742	992	67	7	18.808
<b>Marche</b>	<b>142.386</b>	<b>7.457</b>	<b>702</b>	<b>76</b>	<b>150.621</b>

Fonte: Regione Marche

Gli indici di dotazione infrastrutturale possono essere relativi alle infrastrutture economiche e a quelle sociali; nel primo caso si considerano i servizi disponibili per le famiglie e le imprese, mentre nel secondo caso sono fruibili dalle famiglie comprendendo i settori dell'istruzione, della sanità e della cultura.

Il sistema delle infrastrutture, specialmente quelle di trasporto, non può essere considerato solo su territori delimitati, ma va analizzato all'interno di un contesto più ampio.

“Allo scopo di promuovere una politica comune dei trasporti che assicuri mobilità sostenibile delle persone e delle merci e che serva a rafforzare la coesione sociale ed economica tra i diversi Paesi facenti parte dell'Unione Europea, a partire dal 1994 – con successive modifiche ed integrazioni – è stata definita la rete TEN-T (Trans European Network – Transport). La costruzione della rete TEN-T è stata considerata l'occasione di ammodernamento tecnologico capace di rendere conveniente lo «spostamento modale»

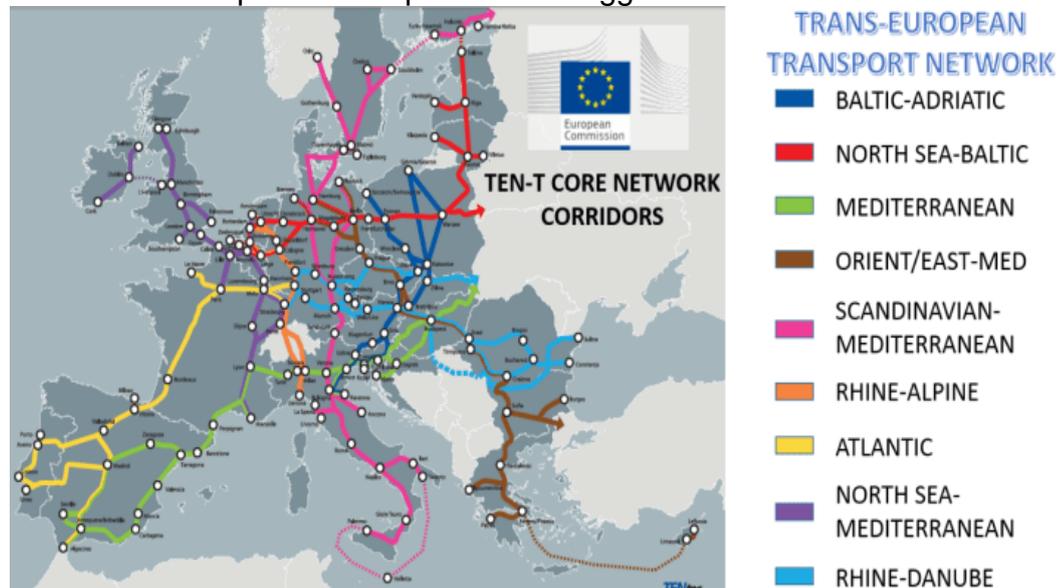
da strada e aereo a treno, mare e navigazione interna, indirizzato alla «sostenibilità» del trasporto, in termini di maggiore sicurezza e minore inquinamento, minori costi energetici, minore congestione e minore deterioramento del clima” (Uniontrasporti, 2006).

La Regione Marche rispetto al sistema dei trasporti si caratterizza come una regione periferica, anche se in passato hanno ottenuto un finanziamento nell’ambito delle reti TEN-T per intervenire sul Porto di Ancona.

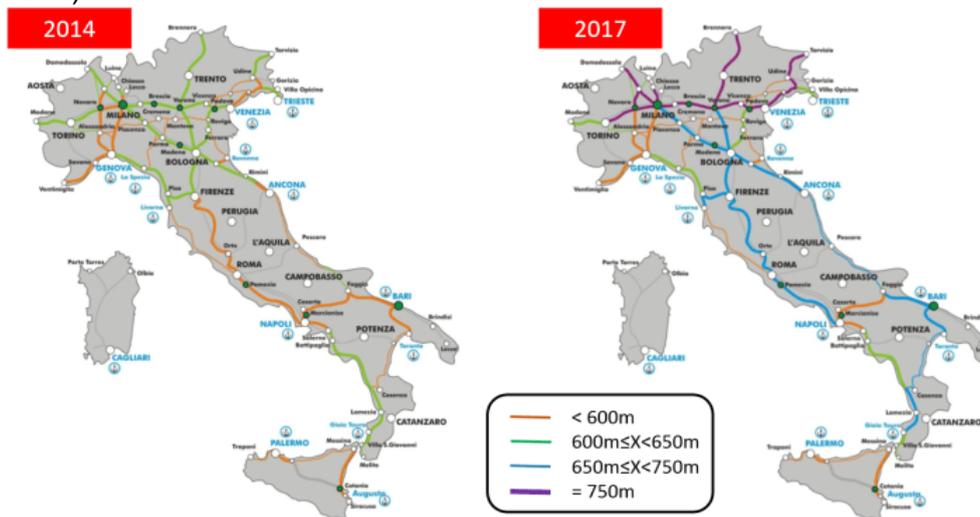
Partendo dal contesto europeo, è opportuno considerare:

- Il Libro Bianco del 28 Marzo 2011
- La Rete Europea TEN-T
- Il Corridoio Baltico-Adriatico
- La Macroregione Adriatico Ionica.

La rete traseuropea dei trasporti TEN-T aggiornata al 17/10/2013

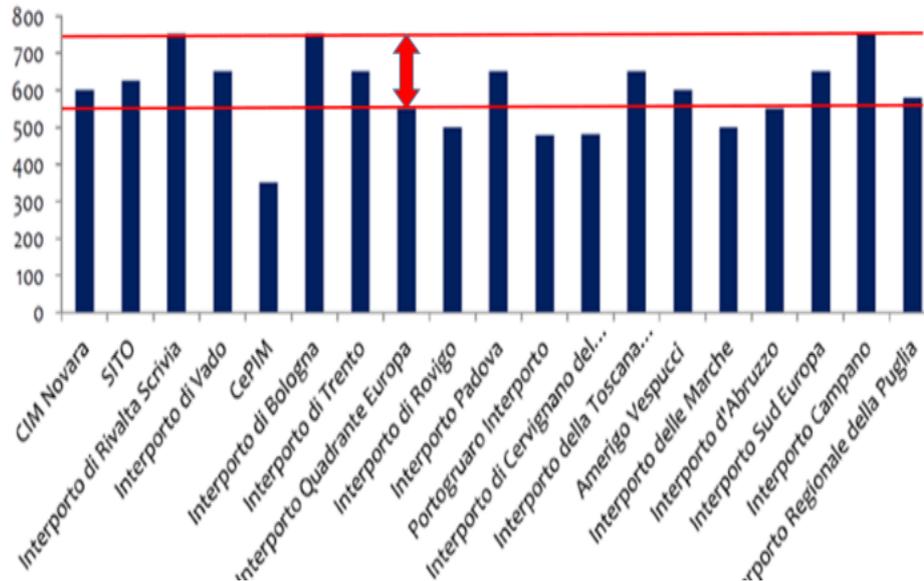


Piano di adeguamento della lunghezza massima dei treni (2014-2017)



Fonte: RFI Spa

Lunghezza massima (m) dei treni ricevibili negli interporti italiani (senza essere spezzati)



Fonte: Rapporto UIR – Il sistema degli interporti italiani 2011

Lo sviluppo di un territorio passa anche attraverso la dotazione infrastrutturale che consente a utenti, passeggeri e merci di muoversi liberamente in tempi rapidi. **A tal proposito risulta interessante verificare la dotazione infrastrutturale di cui il territorio piceno dispone allo scopo di comprendere le possibilità di sviluppo attuali e future.**

Considerando i dati elaborati dall'Istituto Guglielmo Tagliacarne relativi al 2012 (*tali dati considerano Ascoli Piceno e Fermo come un'unica provincia*) si rileva che la

Regione Marche ha un indice di dotazione infrastrutturale pari a 85,4, inferiore sia al livello italiano di riferimento (Italia=100), sia alle ripartizioni geografiche (Nord-Ovest, Nord-Est, Centro) ad esclusione del Sud e Isole.

**Per quanto riguarda le Province di Ascoli Piceno, Fermo e Macerata, dall'analisi dei dati relativi infrastrutture nel complesso è evidente che si collocano agli ultimi posti nella graduatoria delle province delle Marche.**

Indice di dotazione infrastrutturale (Anno 2012)

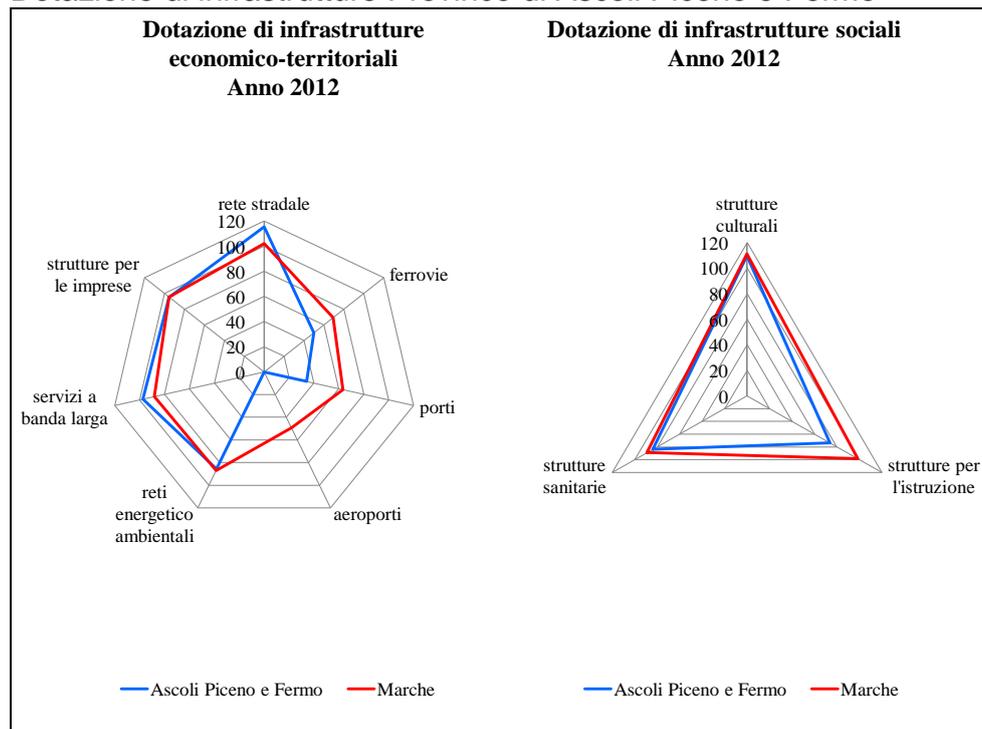
Province e regioni	Reti stradali	Ferrovie	Porti	Aeroporti	Reti energetico-ambientali	Servizi a banda larga	Strutture per le imprese	Strutture culturali	Strutture per l'istruzione	Strutture sanitarie	Indice infrastrutturale totale	Indice infrastrutturale totale al netto dei porti	Indice delle infrastrutture economiche	Indice delle infrastrutture sociali
Pesaro e Urbino	114,6	59,6	45,2	33,6	88,3	76,1	86,0	97,9	90,3	61,1	75,3	78,6	71,9	83,1
Ancona	101,5	146,0	165,7	160,4	109,8	110,4	123,5	109,5	113,9	153,8	129,5	125,4	131,0	125,8
Macerata	76,8	20,2	7,2	0,0	64,1	71,5	78,3	128,8	114,9	60,3	62,2	68,3	45,4	101,3
Ascoli Piceno e Fermo	115,4	49,8	34,2	0,0	85,7	97,3	95,0	109,6	73,9	83,8	74,5	78,9	68,2	89,1
<b>MARCHE</b>	<b>102,1</b>	<b>69,1</b>	<b>63,3</b>	<b>49,3</b>	<b>87,1</b>	<b>88,3</b>	<b>95,5</b>	<b>111,2</b>	<b>98,5</b>	<b>89,1</b>	<b>85,4</b>	<b>87,8</b>	<b>79,2</b>	<b>99,6</b>
NORD-OVEST	111,2	102,6	49,1	122,7	127,3	112,8	135,3	97,8	99,2	116,1	107,4	113,9	108,7	104,4
NORD-EST	111,2	118,5	135,5	81,3	126,9	90,2	110,1	98,2	97,0	99,4	106,8	103,6	110,5	98,2
<b>CENTRO</b>	<b>96,3</b>	<b>120,4</b>	<b>131,2</b>	<b>159,8</b>	<b>98,7</b>	<b>100,7</b>	<b>110,4</b>	<b>178,5</b>	<b>109,8</b>	<b>105,5</b>	<b>121,1</b>	<b>120,0</b>	<b>116,8</b>	<b>131,2</b>
SUD E ISOLE	88,2	76,3	95,9	62,5	67,1	96,8	65,0	61,4	97,0	87,7	79,8	78,0	78,8	82,0
<b>ITALIA</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Istituto Guglielmo Tagliacarne

In particolar modo risultano carenti o assenti le infrastrutture di trasporto soprattutto ferroviarie, portuali e aeroportuali, mentre per i servizi a banda larga e per le reti energetico ambientali gli indici risultano essere meno gravosi, ma comunque inferiori alla media nazionale.

I grafici seguenti riportano l'andamento delle infrastrutture nelle province di Ascoli Piceno-Fermo e Macerata.

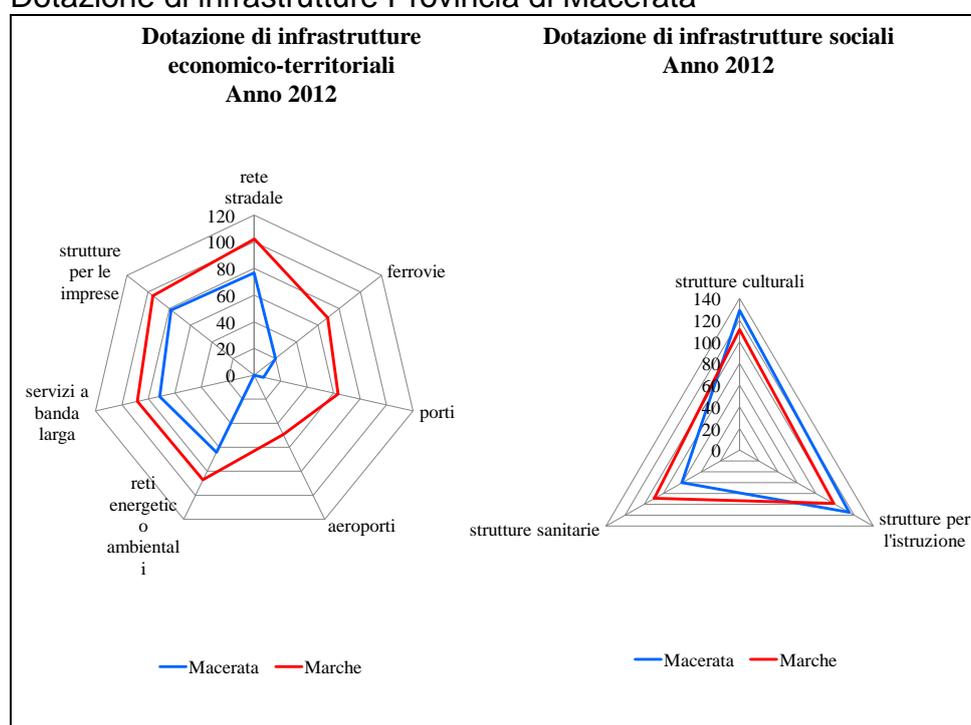
Dotazione di infrastrutture Province di Ascoli Piceno e Fermo



Fonte: Nostre elaborazioni su dati Tagliacarne

Nonostante un elevato indice relativo alla rete stradale è importante rilevare che le strade presenti risultano essere per la maggior parte strade comunali e comunque di piccole dimensioni, il che non favorisce gli spostamenti.

#### Dotazione di infrastrutture Provincia di Macerata



Fonte: Nostre elaborazioni su dati Tagliacarne

Per quanto riguarda la Provincia di Macerata è significativo il dato sulle strutture culturali e per l'istruzione, in questi casi, infatti, gli indici risultano essere superiori sia a quelli nazionali che a quelli regionali.

Le considerazioni e i dati che seguono sono tratti dal Piano delle Infrastrutture della Regione Marche (2012).

La Regione Marche è caratterizzata da una fascia litoranea continua e pianeggiante di circa 170 km, lungo la quale si sono sviluppati i maggiori insediamenti urbani.

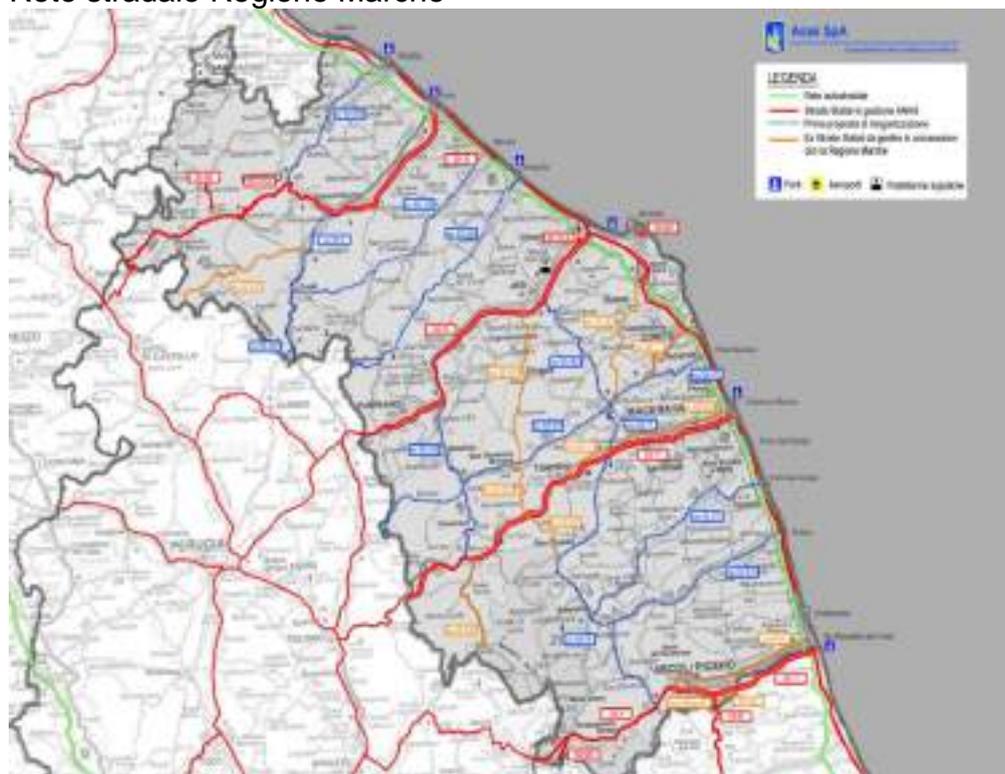
Nella parte interna sono presenti valli trasversali (est-ovest) che si estendono dalla catena degli Appennini fino alla fascia litoranea; anche qui si è sviluppata l'urbanizzazione residenziale e produttiva, ma in maniera minore rispetto alla precedente.

In tali aree, cioè le fasce litoranee, che presentano una conformazione che si può definire "a pettine", sono localizzate le principali infrastrutture di trasporto di interesse nazionale ed interregionale sia lineari (strade e ferrovie) che puntuali (porto, aeroporto).

La dotazione infrastrutturale relativamente alla rete stradale (regionale e provinciale) risulta pari a 5.666 Km nel 2014 (il 3,6% delle strade italiane); per quanto riguarda

la rete autostradale, nelle Marche sono presenti 168 Km nel 2014 pari al 2,5% delle autostrade italiane.

#### Rete stradale Regione Marche



Fonte: Anas

Tale situazione è leggermente cambiata, dopo la riforma delle province perché alcune strade provinciali sono “tornate” in gestione ANAS.

Le carenze riscontrate a livello di infrastrutture, sono dovute non soltanto alla quantità, ma anche alla qualità delle infrastrutture esistenti e quindi alla difficoltà di mettere il territorio in grado di competere nel mercato globale.

Distribuzione per Ripartizione Geografica e Regione dell'estensione stradale italiana di Autostrade ed altre strade di interesse nazionale Regionali e Provinciali – Anno 2015

Regioni e Ripartizione Geografica	Strade Regionali e Provinciali	Altre Strade di Interesse Nazionale	Autostrade	Km Strade Regionali per 10.000 abitanti		Km Strade di Interesse nazionale per 10.000 abitanti		Km Autostrade per 100 kmq abitanti	Km Strade Regionali per 100 kmq	Km altre Strade di Interesse nazionale per 100 kmq	Km Autostrade per 100 kmq	Km Strade Regionali e Provinciali per 10.000 autoveicoli circolanti	Km altre Strade di Interesse nazionale per 10.000 autoveicoli circolanti	Km Autostrade per 1.000 autoveicoli circolanti
				Regionali	Nazionale	Regionali	Nazionale							
Piemonte	12.636	698	829	28,6	1,6	1,9	49,8	2,7	3,3	44,4	2,5	2,9	2,9	
Valle d'Aosta	496	144	114	38,7	11,2	8,9	15,2	4,4	3,5	34,1	9,9	7,8		
Lombardia	10.304	942	706	10,3	0,9	0,7	43,2	3,9	3,0	17,4	1,6	1,2		
Trentino Alto Adige <sup>(2)</sup>	4.576	-	212	43,3	0,0	2,0	33,6	0,0	1,6	51,6	0,0	2,4		
Veneto	9.053	732	590	18,4	1,5	1,2	49,3	4,0	3,2	30,0	2,4	2,0		
Emilia Venezia Giulia	3.192	200	210	26,0	1,6	1,7	40,7	2,5	2,7	41,2	2,6	2,7		
Liguria	3.164	377	375	20,0	2,4	2,4	58,4	7,0	6,9	38,2	4,6	4,5		
Emilia Romagna	8.976	1.151	571	20,2	2,6	1,3	40,6	5,2	2,6	32,3	4,1	2,1		
<b>Italia Settemerionale</b>	<b>52.397</b>	<b>4.243</b>	<b>3.607</b>	<b>18,85</b>	<b>1,53</b>	<b>1,30</b>	<b>43,70</b>	<b>3,54</b>	<b>3,01</b>	<b>30,47</b>	<b>2,47</b>	<b>2,10</b>		
Toscana	10.903	893	463	29,1	2,4	1,2	47,4	3,9	2,0	45,3	3,7	1,9		
Umbria	4.456	615	59	49,8	6,9	0,7	52,7	7,3	0,7	72,2	10,0	1,0		
Marche	5.666	1.256	168	36,5	8,1	1,1	58,5	13,0	1,7	56,8	12,6	1,7		
Lazio	8.597	580	497	14,6	1,0	0,8	50,0	3,4	2,9	23,2	1,6	1,3		
<b>Italia Centrale</b>	<b>29.622</b>	<b>3.344</b>	<b>1.187</b>	<b>24,50</b>	<b>2,77</b>	<b>0,98</b>	<b>50,76</b>	<b>5,73</b>	<b>2,03</b>	<b>38,35</b>	<b>4,33</b>	<b>1,54</b>		
Abruzzo	5.839	985	355	43,9	7,4	2,7	54,1	9,1	3,3	68,6	11,6	4,2		
Molise	2.337	563	36	74,6	18,0	1,1	52,7	12,7	0,8	114,2	27,5	1,8		
Campania	9.199	1.426	443	15,7	2,4	0,8	47,7	10,5	3,3	27,5	4,3	1,3		
Puglia	9.136	1.510	313	22,3	3,7	0,8	47,2	7,8	1,6	40,4	6,7	1,4		
Basilicata	4.879	1.070	29	84,6	18,6	0,5	48,8	10,7	0,3	135,1	29,6	0,8		
Calabria	9.811	1.678	295	49,6	8,5	1,5	65,1	11,1	2,0	80,2	13,7	2,4		
Sicilia	26.337	3.932	678	51,7	7,7	1,3	102,5	15,3	2,6	83,1	12,4	2,1		
Sardegna	6.111	2.936	0	36,7	17,7	0,0	25,4	12,2	0,0	60,4	29,0	0,0		
<b>Italia Merionale ed Insulare</b>	<b>73.649</b>	<b>14.100</b>	<b>2.149</b>	<b>35,23</b>	<b>6,74</b>	<b>1,03</b>	<b>59,85</b>	<b>11,46</b>	<b>1,75</b>	<b>59,24</b>	<b>11,34</b>	<b>1,73</b>		
<b>Italia</b>	<b>155.668</b>	<b>21.686</b>	<b>6.943</b>	<b>25,61</b>	<b>3,57</b>	<b>1,14</b>	<b>51,66</b>	<b>7,20</b>	<b>2,30</b>	<b>41,68</b>	<b>5,81</b>	<b>1,86</b>		

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (2016)

riproduzion

o distrib

## **Infrastrutture stradali**

Di seguito vengono analizzate nel dettaglio le principali linee della rete stradale marchigiana.

### ***Autostrada A14***

A seguito dell'incremento di traffico degli ultimi anni, Autostrade per l'Italia ha presentato il progetto per la realizzazione della terza corsia.

L'obiettivo degli interventi è quello di restituire all'autostrada la funzione di collegamento, senza la congestione del traffico locale.

Nel Sud delle Marche, attualmente la terza corsia si ferma al casello di Porto S. Elpidio e non si vede ancora la possibilità in tempi brevi di proseguire fino a San Benedetto del Tronto (A.P.), aggravando ulteriormente, nel tempo, il traffico sulla fascia costiera e riducendo ancora la velocità commerciale del trasporto merci.

Tramontata definitivamente l'ipotesi, voluta da alcuni enti locali, di procedere all' "arretramento" dell'autostrada nel

tratto Porto S. Elpidio – Pedaso l'auspicio è che Autostrade per l'Italia torni a considerare non più procrastinabile la realizzazione della terza corsia fino a San Benedetto del Tronto.

### **SS 16 “Adriatica”**

Tale strada attraversa i centri abitati della costa e ha assunto le caratteristiche di una strada urbana. È stato realizzato uno studio di fattibilità per il suo adeguamento e sono state individuate le seguenti varianti:

- Variante di Pesaro-Fano
- Variante dell'abitato di Senigallia
- Variante degli abitati di Falconara/Marina di Montemarçiano
- Variante di Ancona
- Variante di Civitanova Marche
- Variante dell'abitato di San Benedetto del Tronto (in questo caso si segnala che la Provincia di Ascoli Piceno, da anni, ha proposto ai Comuni di San

Benedetto e Grottammare l'ipotesi di almeno quattro nuovi progetti di variante, in aggiunta a quello proposto dall'ANAS.

Strada Statale 16



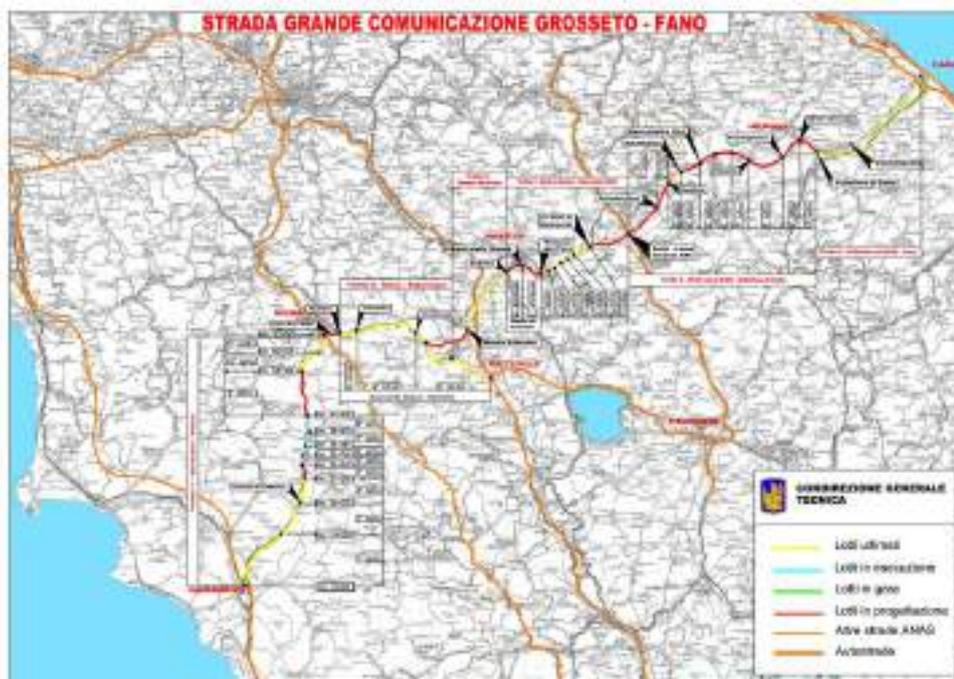
Fonte: Piano Infrastrutture Regione Marche

### ***E-78, Fano-Grosseto***

L'arteria rappresenta la chiusura a nord della rete della grande viabilità marchigiana ed unitamente alla cosiddetta

“bretella di Urbino”, in esercizio, consente anche il collegamento veloce tra due dei maggiori centri della provincia pesarese e le rete nazionale.

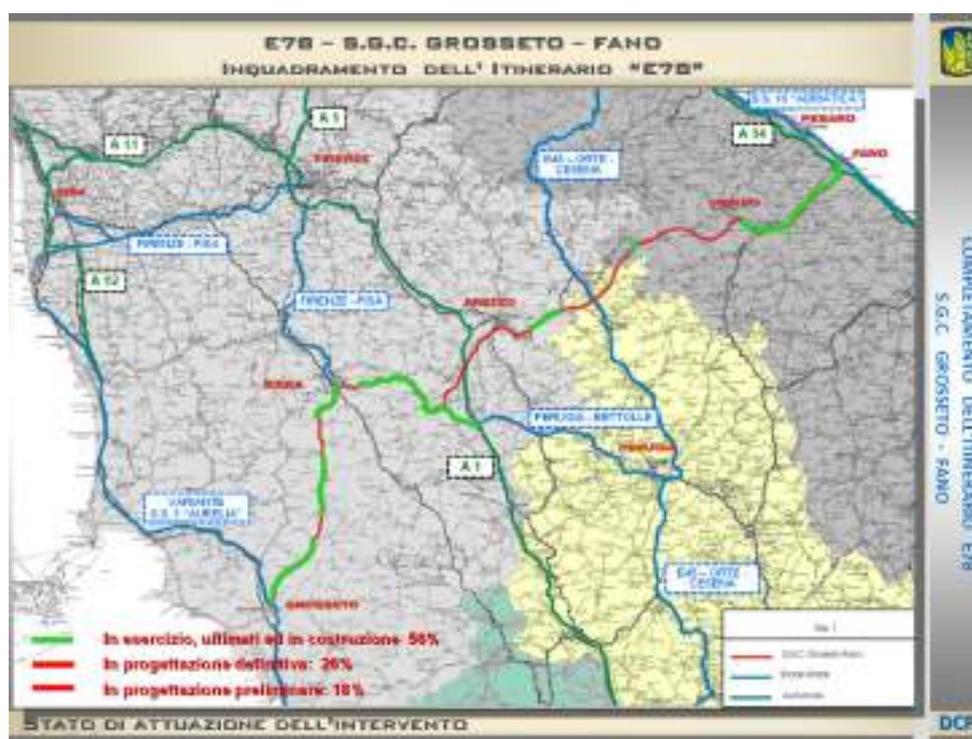
#### Strada Fano-Grosseto



Fonte: Strade e Autostrade

La realizzazione della Fano Grosseto, il completamento della Guinza e l'allaccio con la E45, costituiscono un obiettivo strategico essenziale per la valorizzazione dell'area montana della provincia di Pesaro Urbino e più in generale per tutto il territorio del nord della nostra Regione,

che potrà trarre notevoli benefici da un rapido collegamento con le grandi vie di comunicazione situate al di là dell'Appennino.





### ***Viabilità del “Quadrilatero Marche-Umbria”***

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”**

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.

Strada 76 Vallesina



Fonte: Piano delle Infrastrutture, trasporto merci e logistica

### **SS 77 “Val di Chienti”**

L’asse viario riveste un’importanza di livello regionale ed interregionale, in quanto collega Foligno, in Umbria, a Civitanova Marche, nelle Marche.

Dal 28 Luglio 2016, così come prevedeva il Progetto Quadrilatero, con l’apertura del tratto Foligno – Muccia, tutta la SS77 è diventata superstrada con caratteristiche autostradali.

#### **SS 4 “Salaria”**

Questa strada rappresenta la viabilità principale di collegamento fra la Regione Lazio e la Regione Marche e chiude a Sud la rete marchigiana della “grande viabilità”.

Attraversa la Provincia di Rieti, nei Comuni di Amatrice ed Accumoli e le Marche nei Comuni di Arquata del Tronto, Acquasanta Terme fino ad Ascoli Piceno.

La sua funzione è quella di una strada principale di collegamento fra centri abitati, pertanto risulta funzionale anche alle esigenze di gestione emergenziale.

Il tratto Ascoli – Porto d’Ascoli è stato ammodernato (realizzato ex novo) con le caratteristiche di raccordo autostradale (2 corsie per ogni senso di marcia e carreggiate separate), mentre il tratto Ascoli – Acquasanta Terme è stato adeguato ad una sola carreggiata con una sola corsia per ogni senso di marcia.

Resta, pertanto, da adeguare, il solo tratto Trisungo – Acquasanta Terme, che è stato diviso in due lotti.

Il primo lotto Trisungo – Val Garizia, è stato già appaltato e i lavori iniziati da oltre un anno, mentre per il secondo, Val Garizia – Acquasanta, si è in attesa che l'ANAS rediga il progetto esecutivo, in quanto sono già disponibili le risorse necessarie per i relativi lavori.

### ***Nodo viario di Ancona***

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

La rete viaria nazionale è 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 dovranno concentrarsi gli investimenti, sono costituite da assi vallivi ed assi intervallivi:** per i primi occorrono interventi per la realizzazione di varianti urbane, varianti di versante e messa a norma della sezione stradale; per i secondi sono indispensabili interventi in sede o in variante di tracciato, con messa a norma della sezione stradale.

Nella costruzione della rete, pertanto, sarà necessario assicurare la continuità lungo gli assi vallivi trasversali, mentre non sarà indispensabile 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. 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.

### ***Trasversali vallive***

Rientrano nel gruppo, la **Val Marecchia** (ex SS 258), la **Val Foglia** (SP Montelabbatese 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).

### ***Percorsi intervallivi***

Comprendono, la **Pedemontana** e la **Mezzina**, i cui tratti sono definiti nell'area Piceno-Fermana e nell'area Maceratese, la **Tre Valli Misa-Esino-Musone**, ed alcuni tratti di strade intervallive (Tolentino-S.Severino, Sforzacosta-Villa Potenza, Sforzacosta-Sarnano).

- **Strada Pedemontana**

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;
- Campo dell’Olmo (Fabriano)-Berbentina (Sassoferrato)

- Saltara
- Berbentina (Sassoferrato)-Cagli
- Roccafluvione-Comunanza-Amandola
- Sarnano-Urbisaglia-Sforzacosta
- Amandola-Sarnano
- Lunano-S.Angelo.

- **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, il **secondo** dal Tenna al Tesino, attraversa un'area a prevalente vocazione agricola; il **terzo**, collega l'area produttiva sita in Comune di Offida e facente parte del Consorzio PICENO CONSIND, alla SS 4 in località Villa Sant'Antonio di Castel di Lama.

Questo “terzo” tratto è già stato realizzato, nel “segmento” Castel di Lama – Offida.

Nel territorio maceratese-anconetano, invece, la Mediocollinare si potrà identificare con la ex SS 362, dall’Esino al Potenza, che richiede interventi di adeguamento e la realizzazione di una complessa variante all’abitato di Filottrano.

Tuttavia, un recente progetto delle Province di Macerata ed Ancona individua un percorso di bassa collina che, proseguendo la Mezzina ascolana, serve aree produttive e insediamenti urbani consistenti fino ad arrivare alla valle del Misa, all’altezza di Ostra.

Infine, si rileva che le regioni limitrofe Abruzzo e Molise, hanno individuato un analogo percorso intervallivo, che ha portato ad identificare di concerto con la Regione Marche 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. Il tratto marchigiano di detta "Dorsale", si identifica con la "Mezzina".

Gli obiettivi che un piano di investimenti così strutturato si pone, sono i seguenti:

**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.

**b) Nell'area collinare**

gli interventi sulla rete viabilistica di interesse regionale vanno concentrati intorno ai centri urbani di maggiori dimensioni demografiche per realizzare quei tratti dei percorsi intervallivi che consentano di connetterli alla

trasversali principali della rete e di servire le aree produttive e terziarie di tali centri.

**c) Nella fascia montana**

il miglioramento della percorribilità viaria è sostanzialmente affidato alla realizzazione di ulteriori tratti della strada pedemontana per garantire e migliorare il collegamento di centri interni verso le quattro trasversali nazionali, puntando su interventi che rispettino assolutamente i criteri di massima tutela del paesaggio e delle emergenze ambientali, realizzando vere e proprie panoramiche.

Nel contempo occorre puntare sul completamento delle trasversali nazionali almeno nei tratti marchigiani più significativi.

iproduzione, rielaborazione, diffusione o distrib

## Infrastrutture ferroviarie

### Generalità

Relativamente alla rete ferroviaria i Km di ferrovia nella Regione Marche risultano essere pari a 581 Km.

#### LE INFRASTRUTTURE PER I TRASPORTI (Anno 2017)

dati al 30 giugno 2017	
<b>LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO</b>	<b>286 km</b>
<b>CLASSIFICAZIONE</b>	
Linee fondamentali	240 km
Linee complementari	146 km
<b>TIPOLOGIA</b>	
Linee a doppio binario	185 km
Linee a semplice binario	101 km
<b>ALIMENTAZIONE</b>	
Linee elettrificate	268 km
- Linee a doppio binario	185 km
- Linee a semplice binario	72 km
Linee non elettrificate (diesel)	118 km
<b>LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI</b>	<b>891 km</b>
Linea convenzionale	581 km
<b>TECNOLOGIE INNOVATIVE DI PROTEZIONE MARCIA TRENO</b>	
Sistemi di monitoraggio della circolazione	264 km
TCMT, per il controllo della marcia del treno	287 km
SSC, per il supporto alla guida	110 km

Fonte: Rfi

Nel piano infrastrutturale delle Marche (Del. 51 del 03/07/2012) vengono definiti i seguenti obiettivi

- 1) Potenziamento delle linee fondamentali
- 2) Adeguamento della rete regionale e dei servizi:

3) Potenziamento della rete e dei servizi a medio-lungo termine

***Ipotesi di ammodernamento e sviluppo***

- Arretramento della linea ferroviaria adriatica lungo l'intera regione, finalizzato anche al miglioramento ambientale e urbanistico della fascia costiera. Tale arretramento consentirebbe anche un futuro potenziamento della rete, oggi impossibili, considerato che l'attuale tracciato si snoda a ridosso di centri abitati.
- Elettificazione delle tratte interne secondarie
- Riattivazione di linee dismesse anche per finalità turistiche
- Studio del tracciato della "Ferrovia dei due Mari" nel tratto Ascoli – Antrodoco (Rieti).



Schema delle linee ferroviarie della Regione Marche (fonte RFI)

iproduzione, rielaborazione, diffusione o distrib

## Infrastrutture portuali

Per quanto riguarda il sistema portuale i dati seguenti riportano alcuni indicatori sia relativi alle opere infrastrutturali sia ai movimenti dei principali porti italiani, dove è possibile fare un confronto tra il porto di Ancona e le restanti stazioni portuali italiane.

### Opere ed infrastrutture portuali al 31/12/2011

Regione	Numero di Porti	Distanza dalla stazione ferroviaria più vicina (Km)	Distanza dall'aeroporto più vicino (Km)	Distanza dal casello autostradale più vicino (Km)	Numero totale di aree transito di passeggeri	Superficie complessiva (mq) di aree transito passeggeri	Numero aree Di raccordo mezzi di trasporto	Superficie complessiva (mq) Aree di rapporto mezzi di trasporto	Numero aree di stoccaggio	Superficie complessiva (mq) aree di stoccaggio	Numero di accosti	Lunghezza complessiva (m) degli accosti	Superficie totale delle banchine (mq)
Liguria	35	3,0	47,4	7,5	74	106.655	5	1.280	12	1.366.215	240	58.020	2.765.934
Toscana	22	9,6	47,7	42,8	23	47.999	11	2.362	27	1.632.847	251	69.274	544.480
Lazio	12	9,5	74,3	38,7	44	186.666	17	688	20	425.765	96	38.179	732.242
Campania	33	7,7	59,7	27,7	66	30.267	44	22.340	23	545.360	157	33.877	967.891
Calabria	22	3,1	63,8	45,9	15	3.742	17	10.355	13	2.266.260	88	22.468	704.603
Puglia	32	7,2	64,3	104,2	38	319.459	11	54.430	27	452.004	210	45.564	738.087
Molise	4	16,0	112,5	22,3	5	2.260	5	90	-	-	9	2.169	61.962
Abruzzo	6	2,3	46,9	7,2	4	500	-	-	9	73.968	36	6.880	149.106
San Benedetto del Tronto	2	1,3	70,0	2,0	-	-	-	-	-	-	36	4.907	43.543
Ancona	4	3,3	12,0	6,6	10	47.350	4	3.290	12	124.742	47	6.991	185.941
Pesaro	3	4,0	34,3	5,0	1	-	-	-	1	3.140	31	3.422	31.555
Marche	9	3,1	41,4	5,0	11	47.350	4	3.290	13	127.882	114	15.320	261.039
Emilia Romagna	7	2,0	19,0	9,1	8	72.317	1	20	29	1.487.170	67	29.869	457.228
Veneto	11	19,5	34,7	18,6	18	109.652	2	2.600	6	2.400.000	196	30.971	98.902
Friuli Venezia Giulia	6	9,6	34,3	16,8	4	53.300	-	-	7	1.747.000	99	24.702	81.407
Sardegna	18	23,3	47,8	n.d.	48	188.200	21	3.643	26	922.567	142	34.864	1.186.046
Sicilia	53	9,9	66,5	28,8	61	45.385	445	11.033	40	950.191	287	51.495	941.153
<b>Italia</b>	<b>270</b>	<b>8,2</b>	<b>56,5</b>	<b>33,3</b>	<b>419</b>	<b>1.213.752</b>	<b>583</b>	<b>112.131</b>	<b>252</b>	<b>14.397.229</b>	<b>1.992</b>	<b>463.652</b>	<b>9.690.080</b>

PORTO	A		B		C				A+B+C	E		F	
	Rinfuse liquide (x1.000 tonni)	Rinfuse solide (x1.000 tonni)	In contenitori (x1.000 tonni)	Ro-Ro (x1.000 tonni)	Altre merci varie (x1.000 tonni)	Totale (x1.000 tonni)	TOTALE (x1.000 tonni)	TEU'S Totale numero		TEU'S Totale numero	Passaggio Totale numero		
Savona-Vado	7.152,222	1.454,506	370,282	2.840,737	925,967	4.136,986	12.744,214	54.594	1.219,396				
Genova	14.582,780	3.651,167	22.377,403	8.594,711	623,524	31.595,638	49.829,585	2.297,917	3.110,432				
La Spezia	749,012	1.241,419	12.114,254	-	82,258	12.196,512	14.186,943	1.272,425	507,531				
Marina di Carrara	-	272,912	697,640	-	918,346	1.615,988	1.888,900	32,780	13,069				
Livorno	8.362,816	831,615	9.196,116	12.413,062	2.012,242	23.621,420	32.815,851	800,475	3.283,841				
Piombino (1)	36,800	1.666,283	-	4.362,082	15,919	4.378,001	6,081,064	-	6,314,038				
Civitavecchia	655,186	5.353,145	615,146	4.778,668	72,796	5.466,610	11,474,941	74,208	4,120,183				
Fiumicino	3.412,717	-	-	-	-	-	3,412,717	-	-				
Gaeta	1.260,808	601,682	-	5.164,676	56,860	56,860	1,919,350	-	1,876				
Napoli	5.224,316	6.103,835	5.008,303	6.947,049	1,073,308	13,028,660	13,148,603	483,481	7,868,476				
Salerno	-	119,943	-	5,008,303	-	5,008,303	5,008,303	388,572	660,139				
Giola Taurus	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	2,762,000	nd				
Taranto	5.534,334	13.736,469	4,164	19,983	5,373,896	5,398,043	24,668,846	375	-				
Brindisi	2.624,623	4.110,409	535,662	2.725,325	84,244	3,345,231	10,080,263	1,857	538,639				
Bari	349,149	2.039,964	744,846	2.790,874	28,717	3,564,437	5,604,401	71,593	1,521,588				
Barietta	-	449,317	-	-	33,649	33,649	832,115	-	-				
Monopoli	119,677	163,122	-	2.236,749	-	3,477,096	282,799	-	145				
Ancona	5.025,241	438,166	1.240,347	1.876,677	6,449,127	10,889,203	8,940,503	185,846	1,005,079				
Ravenna	4.339,528	10,734,033	2,563,399	-	-	10,889,203	25,962,764	234,511	47,715				
Chioggia	-	1,764,077	-	-	-	-	1,764,077	-	213				
Venezia	9.031,737	7,118,110	5,614,737	1,052,207	2,427,027	9,093,971	25,243,818	605,875	1,777,399				
Portonogaro	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd				
Morfalcone	-	3,372,082	-	275,585	988,207	1,263,792	4,635,874	980	222				
Thieste	42,756,341	1,967,984	5,384,517	8,460,376	667,975	14,512,868	59,237,193	486,489	199,372				
Messina-Milazzo	16,578,453	294,475	497,986	5,943,203	-	5,943,203	22,816,131	-	8,115,793				
Catania	12,880	342,275	-	7,018,110	12,406	7,528,502	7,883,657	49,198	243,746				
Augusta	25,183,088	816,212	-	-	-	-	25,999,300	-	-				
Palermo-Termoli Ingrese	496,029	256,172	127,470	5,846,162	-	5,973,632	6,725,833	12,160	1,921,933				
Cagliari-Sarochi	26,743,264	801,920	8,452,226	3,974,366	48,476	12,475,068	40,020,252	723,037	580,730				
Olbia-Golfo Aranci-P.Torres	495,707	1,031,703	-	5,794,779	-	5,794,779	7,322,189	-	4,639,943				
<b>TOTALE</b>	<b>180,727,208</b>	<b>70,732,977</b>	<b>80,709,174</b>	<b>93,854,446</b>	<b>21,894,946</b>	<b>196,458,566</b>	<b>447,918,751</b>	<b>10,538,383</b>	<b>47,891,498</b>				

(1) - Comprende i porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati di A.P. e A.S.P.O.

iproduzione

o distrib

Nel territorio della Regione Marche sono localizzate nove strutture portuali.

Il porto di Pesaro ha subito in questi ultimi anni una riprogettazione e a seguito della stessa, la zona assumerà una veste del tutto nuova e saranno rafforzate sia le attività commerciali sia il diportismo, consentendo così una maggiore funzionalità dello scalo pesarese (per raggiungere tale scopo dovrà essere adottato e approvato un nuovo Piano Regolatore Portuale per le aree a terra compatibile con le nuove destinazioni da dare alle darsene).

Per il porto di Numana nel 2011 è stato approvato il nuovo Piano Regolatore Portuale grazie al quale si potrà risolvere il grave problema dell'insabbiamento con la riprogettazione dell'imboccatura e grazie al quale verrà "ridisegnata" tutta l'area a terra potenziando l'offerta turistica dello stesso.

Ad eccezione del porto di Pesaro per tutti gli altri risulta necessario un loro "ammodernamento" alla luce delle nuove opportunità offerte dalla riqualificazione logistica

regionale e all'escavo dei fondali per il quali si sta studiando come uscire dall'empasse degli ultimi anni. L'obiettivo generale è quello di migliorare l'efficienza portuale sia in termini di potenziamento dell'attività economica presente, sia in termini di maggior apertura al turismo.

**Un obiettivo di medio termine, dovrebbe essere quello di valutare la possibilità di potenziare il Porto di San Benedetto del Tronto, prevedendo l'implementazione del diportismo e le relative attività commerciali connesse.**

## **Aeroporto “Raffaello Sanzio”**

È l'unico aeroporto commerciale/cargo presente nella Regione 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 inerenti al conseguimento dell'oggetto sociale.

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

Regione Marche detiene oltre il 90% delle azioni, esercitandone, quindi, ad oggi, la direzione e il coordinamento ai sensi di quanto disposto dal Codice Civile.

Il cattivo stato di salute di Aerdorica S.p.a., non rappresenta affatto quello dell'intero settore aereo italiano.

Secondo i dati rilasciati dall'Ente Nazionale per l'aviazione civile (ENAC) nel 2016 il traffico passeggeri ha, infatti, mostrato una crescita del 4,8%, arrivando a 164.368.109 unità. Nello scalo di Falconara, il traffico passeggeri si attesta sui 450.000/500.000 passeggeri l'anno. Un dato particolarmente modesto.

Le difficoltà della società Aerdorica sono dovute principalmente a:

- Scelte gestionali non produttive
- Gestione strutturalmente in perdita
- Mancanza di un accurato controllo dei costi
- Assenza di politiche di incoming
- Alto turnover degli amministratori, ed altro ancora.

Allo stato attuale, quindi, quella che da sempre è stata considerata, e dovrà esserlo anche per il futuro, un'infrastruttura strategica per la Regione, rischia il fallimento.

Per il suo salvataggio, si è prospettato il solito canovaccio:

- Inventare un nuovo piano industriale (tra l'altro quello presentato appare largamente insufficiente e non attuabile)
- Cambiare il management
- Chiedere sacrifici ai dipendenti
- Mettere le mani nel portafogli degli azionisti (Regione Marche).

Ovviamente, quella che poteva e doveva essere, l'azione principale per il risanamento della società, e cioè la **privatizzazione**, segna il passo a causa della presenza di un elevato indebitamento (**circa 40 milioni di euro**).

Infine, è chiaro, che il rilancio dell'aeroporto Raffaello Sanzio ci sarà solo se effettivamente, e non solo sulla

carta, l'aeroporto diventerà un'**infrastruttura delle Marche, e non solo di un limitato territorio.**

Occorrerà, quindi, mettere in atto un piano per il trasporto degli utenti del servizio che coinvolga anche il più lontano dei centri abitati della Regione.

ip

## **Infrastrutture immateriali – Banda larga e ultralarga**

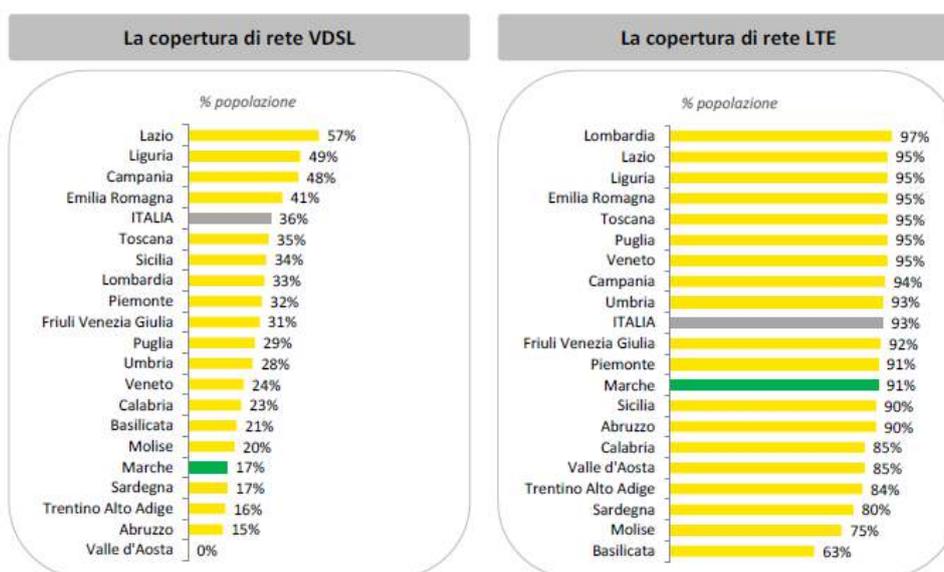
La banda larga e ultralarga risulta essere un importante fattore per lo sviluppo economico, infatti, è fondamentale per rafforzare le iniziative imprenditoriali in grado di generare opportunità occupazionali e competere sul mercato globale. Nel 2015 in Italia, la copertura ADSL (con banda almeno pari a 2Mbps) ha raggiunto il 92%, le Marche risultano essere al di sotto della media italiana, con una copertura pari all'89%. Per l'ADSL2+ che consente di fornire servizi a banda larga si ha una diffusione della copertura sia nazionale che regionale pari all'84% dei cittadini residenti.

Un'ulteriore analisi sui comuni marchigiani, come riportato nelle immagini seguenti, ha consentito di rilevare che la percentuale più alta (93%) di popolazione residente connessa (tramite tecnologia ADSL) è nella Provincia di Ascoli Piceno.



La disponibilità di servizi a banda ultra larga è ancora limitata anche se si sta sviluppando rapidamente negli ultimi anni.

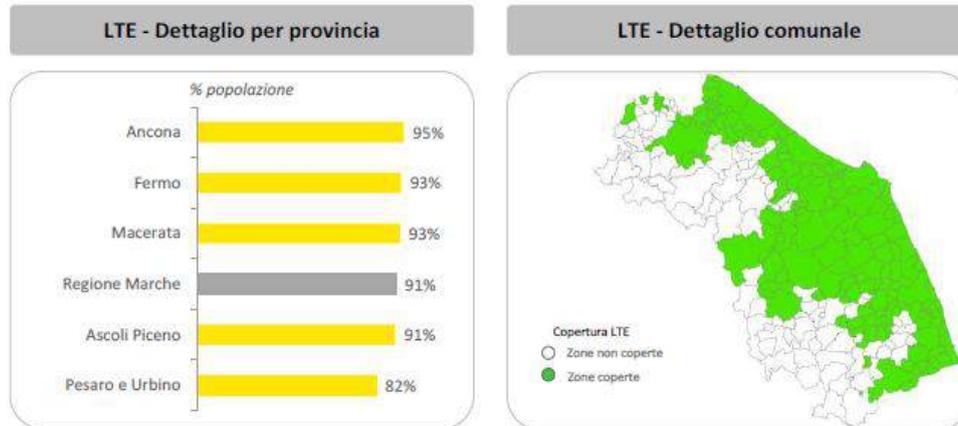
Le coperture VDSL e LTE nelle regioni (% popolazione)



Fonte: Osservatorio Ultra Broadband – EY, 2015

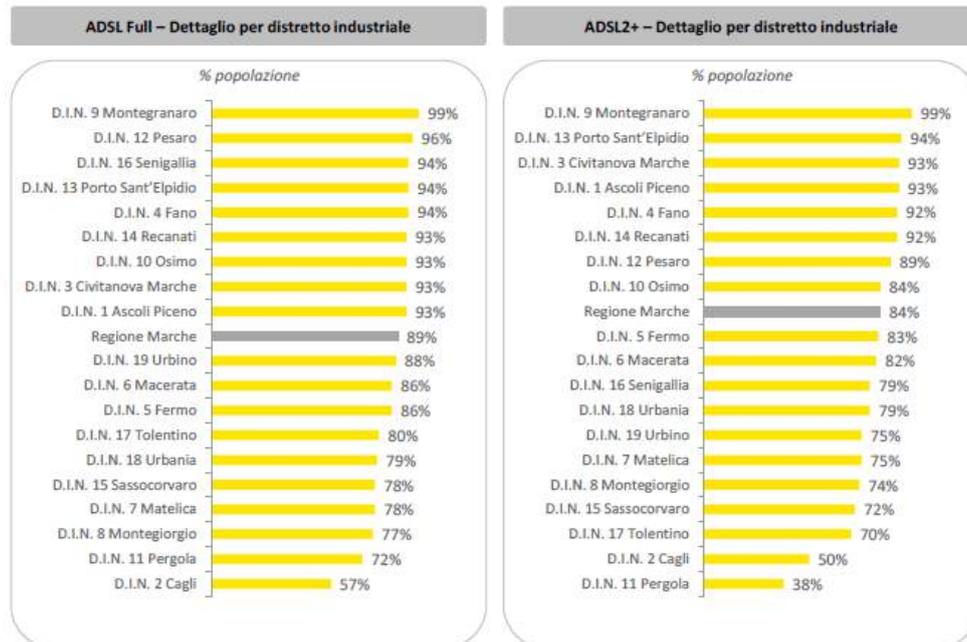
A livello comunale si rileva che nella regione solo 4 comuni hanno disponibilità di tecnologia VDSL, mentre nelle province di Fermo e Ascoli Piceno nessun comune dispone di tale connessione, mentre per quanto riguarda le tecnologie mobili LTE, oltre la metà dei comuni marchigiani possono usufruire di tali servizi.

### Copertura LTE nelle Marche (% popolazione)



Fonte: Osservatorio Ultra Broadband, EY, 2015

### Copertura ADSL e ADSL2+ nei distretti industriali nelle Marche (% popolazione)



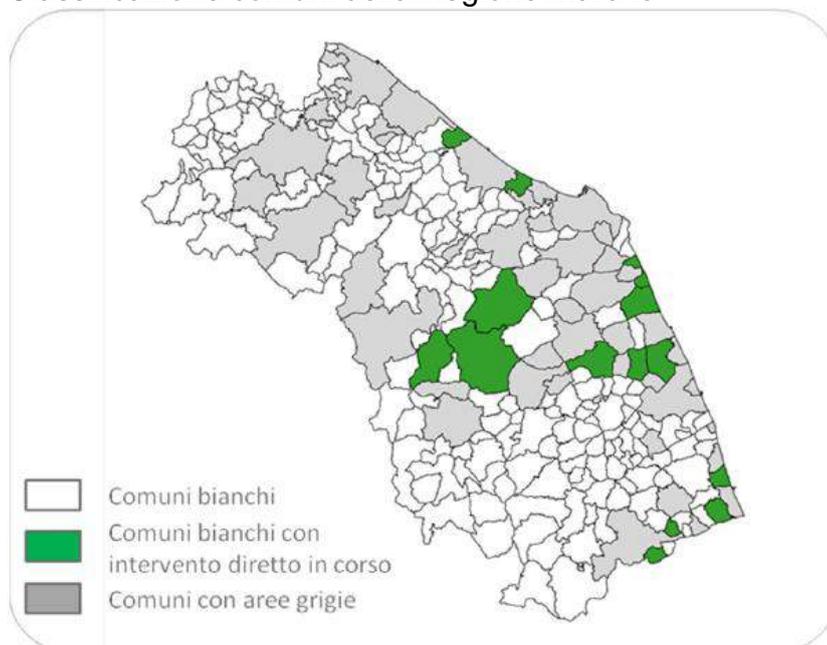
Fonte: Osservatorio Ultra Broadband, EY, 2015

L'indagine realizzata da Infratel nel 2015 ha consentito di rilevare le aree ai fini della banda ultralarga, sulla base di

caratteristiche tecniche ed infrastrutturali delle reti e dei servizi. Sono state individuate tre tipologie di aree:

- **Aree nere:** aree servite da almeno due operatori di rete fissa con reti a banda ultra larga, in grado di erogare servizi con velocità di almeno 30 Mbps,
- **Aree grigie:** aree servite da un solo operatore di rete fissa con reti a banda ultra larga, in grado di erogare servizi con velocità di almeno 30 Mbps,
- **Aree bianche:** aree non servite da operatori in grado di fornire servizi con velocità di almeno 30 Mbps.

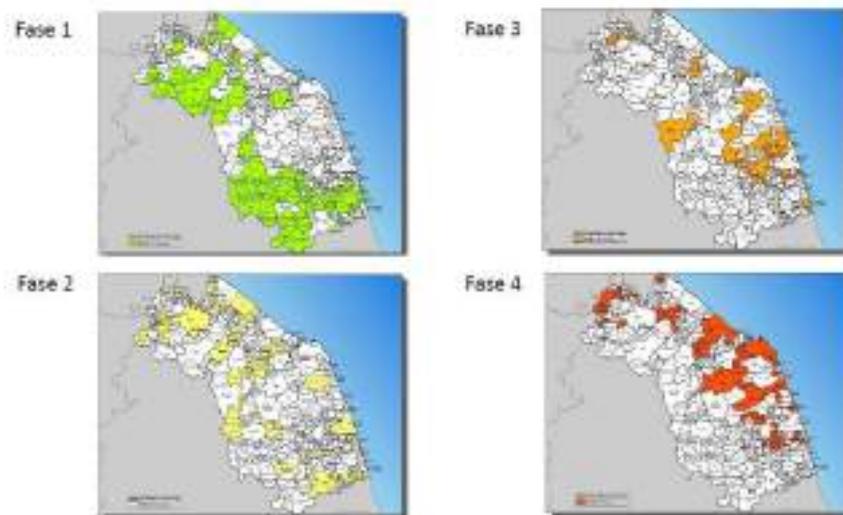
Classificazione comuni della Regione Marche



Fonte: Elaborazione EY su dati Infratel Italia, 2016

Nel 2017 è stato sottoscritto il contratto tra Infratel Italia S.p.A. e la società Open Fiber, aggiudicataria della gara per la “Concessione di costruzione e gestione di una infrastruttura passiva a banda ultra larga nelle aree bianche del territorio delle regioni: Piemonte, Valle D’Aosta, Liguria, Friuli Venezia Giulia, Provincia Autonoma di Trento, **Marche**, Umbria, Lazio, Campania, Basilicata, Sicilia”.

Le fasi del Piano BUL Marche



Fonte: Regione Marche

L’obiettivo della Regione è di portare la banda ultralarga ove sia possibile, con la ricostruzione post-terremoto.

## **Conclusione**

Da quanto fin qui esposto, appare evidente che per lo sviluppo di competitività e attrattività di un territorio risulta fondamentale un'efficiente sistema di infrastrutture sia materiali che immateriali.

Tutti gli studi economici concordano nell'indicare l'influenza positiva degli investimenti in infrastrutture sul PIL, direttamente in quanto l'investimento infrastrutturale è parte integrante del prodotto interno lordo, ma anche indirettamente, in quanto il capitale pubblico può influenzare i caratteri degli altri fattori produttivi, come l'occupazione e il capitale privato.

Ed ancora: la spesa per infrastrutture può esercitare uno stimolo fiscale nel breve periodo e può contribuire, in un tempo più lungo, ad innalzare la competitività del sistema economico, riducendo, ad esempio, i costi di trasporto e ampliando i mercati.

Secondo il Fondo Monetario Internazionale (FMI), come già stato ampiamente descritto, un aumento permanente dell'1% degli investimenti in infrastrutture, produrrebbe un aumento del PIL, a breve, dello 0,4%.

Analoghi studi, descrivono sempre con il segno più, il risultato di nuovi investimenti.

È chiaro, quindi, che nel Piceno, ed in genere nelle Marche, il "ritardo infrastrutturale" rispetto alle altre Regioni contermini (certificato dagli indicatori innanzi descritti), è percepito come uno dei più rilevanti ostacoli al recupero di competitività del territorio ed al rilancio della sua crescita.

Occorrerà pertanto, nell'immediato, predisporre un piano strategico nella programmazione degli investimenti, che consenta di valutare i benefici dei singoli progetti, in ragione dei costi sostenuti, evitando la sovrapposizione di competenze e riducendo drasticamente i tempi della burocrazia.

Sarà indispensabile, inoltre, un impegno straordinario da parte dello Stato e della Regione, soprattutto nelle aree

colpite dal sisma dell'agosto 2016, al fine di ridurre la frammentarietà delle risorse finanziarie, assicurare una gestione coordinata ed unitaria di tutte le risorse che contribuiranno alla realizzazione dei progetti strategici, la cui localizzazione dovrà tener conto della consistenza del tessuto produttivo presente.

È chiaro, quindi, che la governance di tali percorsi programmatici non potrà che essere "Regionale".

**Produzione, rielaborazione, diffusione o distribu**

iproduzione, rielaborazione, diffusione o distrib

## Bibliografia

C. BALDI – S. LANZANI, La visione sistemica delle grandi infrastrutture. Strategie per la ripresa. Maggioli SpA  
Rimini, 2012

F. BENCARDINO, Turismo e territorio. L'impatto economico e territoriale del turismo in Campania, FrancoAngeli, Milano, 2010

D. BIHEL, Il ruolo delle infrastrutture nello sviluppo regionale, in Boscacci F. e Gorla G., Economie locali in ambiente competitivo, FrancoAngeli, Milano, 1991

M. G. CAROLI, Il marketing territoriale. Strategie per la competitività sostenibile del territorio, FrancoAngeli, Milano, 2006

E. CASSETTA – C. POZZI – A. SARRA, Infrastrutture di trasporto e crescita. Una relazione da costruire, FrancoAngeli, Milano, 2013

E. DEL COLLE, Tecnopoli. L'articolazione territoriale della competitività in Italia, FrancoAngeli, Milano, 2006

S. FRANCO, Opinione pubblica e impatto delle infrastrutture. L'aeroporto di Viterbo, FrancoAngeli, Milano, 2012

A. GERVASONI – R. DEL GIUDICE – M. SARTORI, Infrastrutture e competitività, Egea, 2006

V. DI GIACINTO – G. MICUCCI – P. MONTANARO, L'impatto macroeconomico delle infrastrutture: una rassegna della letteratura e un'analisi empirica per l'Italia, FrancoAngeli, Milano, 2012

A. FOGLIO, Il marketing urbano-territoriale: il marketing per città, aree urbane e metropolitane, organismi territoriali, FrancoAngeli, Milano, 2006

F. MORIGE, Impresa e territorio. Programmazione negoziata e sviluppo locale in provincia di Torino, FrancoAngeli, Milano, 2007

M. R. NAPOLITANO, Dal marketing territoriale alla gestione competitiva del territorio, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2000

L. PICCI, Le infrastrutture in Italia. Le differenze territoriali e l'efficienza della spesa. In L'Italia nella competizione globale – Regole di mercato, curatori M. Baldassarri, G. Galli e G. Piga, Il Sole 24 ore, Milano, 2001

F. SCHIAVO, Il ruolo delle infrastrutture pubbliche nello sviluppo regionale italiano, Tesi di laurea, Catania, 2001





