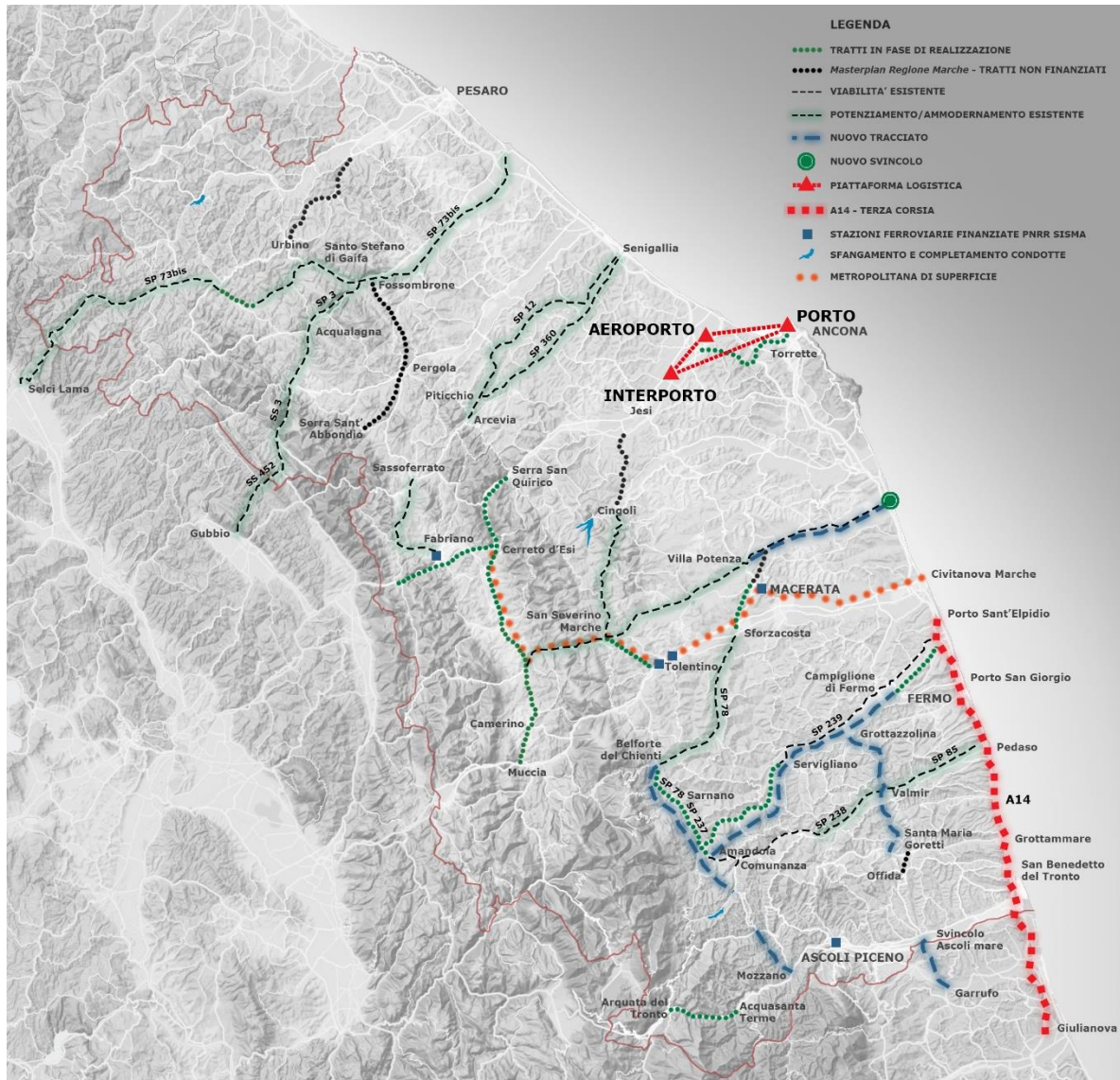


# INSIEME PER CRESCERE LE INFRASTRUTTURE: VOLANO DELLA CRESCITA E COMPETITIVITA'



**Il manifesto delle categorie produttive  
per accrescere l'integrazione delle Marche  
nel contesto nazionale ed internazionale**

Marzo 2022

## INDICE

<b>I.</b>	<b><i>Obiettivi e metodologie.....</i></b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b><i>Il contributo delle Associazioni di categoria per l'aggiornamento del Masterplan regionale .....</i></b>	<b>5</b>
<b>III.</b>	<b><i>Le azioni della Regione per il rafforzamento delle infrastrutture delle Marche .....</i></b>	<b>19</b>
<b>IV.</b>	<b><i>Le priorità infrastrutturali: progetti e interventi da realizzare entro il 2025-2026 .....</i></b>	<b>25</b>

## 1. *Obiettivi e metodologie*

**Le infrastrutture sono condizione essenziali per lo sviluppo di un territorio e delle imprese ivi localizzate.**

**Le Associazioni regionali di rappresentanza delle imprese, Confindustria Marche, CNA Marche, Coldiretti Marche, Confartigianato Marche, Confcommercio Marche, hanno condiviso l'esigenza di una riflessione congiunta per rappresentare una visione comune del fabbisogno di infrastrutture della nostra regione, evidenziando alcune priorità che possono incidere fortemente sulla competitività ed attrattività del nostro territorio.**

Tenendo conto che il tema delle Infrastrutture è molto ampio - per questa occasione sono state prese in considerazione quelle **viarie, ferroviarie, telematiche**, oltre che alcune infrastrutture strategiche quali **porto, interporto, aeroporto**.

Si è condivisa l'esigenza di **focalizzare alcuni temi di maggiore preminenza:**

- 1. L'aeroporto, il porto di Ancona e l'interporto di Jesi (piastra logistica)**
- 2. I collegamenti ferroviari che integrano maggiormente le Marche con Milano (con potenziamento dell'alta velocità) e Roma (adeguamento linee corse e vetture)**
- 3. Il completamento della terza corsia dell'Autostrada A14**
- 4. La copertura integrale del territorio regionale con la banda ultra-larga**

**Sulle infrastrutture viarie da completare, realizzare o migliorare, le questioni sono molteplici e articolate:** dalle opere più impegnative, come la realizzazione della Fano-Grosseto, alla realizzazione della Pedemontana delle Marche, potenziando e completando quei tratti viari in forte criticità (ad es. Sassoferrato-Fabriano...) che risultano non funzionali e gravemente carenti o incompiute o da migliorare.

**Il territorio delle Marche, notoriamente, ha subito negli anni delle forti penalizzazioni per molteplici carenze infrastrutturali che solo parzialmente si sono attenuate negli anni e che rischiano di compromettere le potenzialità di rilancio futuro della nostra economia e del nostro territorio.**

Un'opera primaria è stata quella della Quadrilatero che ha consentito un miglioramento delle interconnessioni con Roma soprattutto nell'area di Macerata e di Ancona (ancora non completata), ma ha lasciato ancora sprovvisti di infrastrutture primarie di collegamento con il tirreno la parte Nord della regione (Fano-Grosseto), così come fortemente deficitarie quelle di collegamento e di integrazione della parte Sud (autostrada a due corsie, intervallive, Mezzina).

**L'obiettivo primario degli interventi deve essere quello di una maggiore integrazione del territorio delle Marche nel contesto italiano ed europeo, sia con il potenziamento delle opere funzionali al corridoio Adriatico, sia il completamento delle integrazioni verso il tirreno e Roma. Le aree interne vanno maggiormente integrate in termini viari per evitare lo spopolamento di cittadini e di imprese (progetto dell'Appennino).**

**Quelle sopracitate sono tutte infrastrutture primarie che richiedono una selezione delle priorità ed una differente tempistica per la realizzazione.**

**Si propongono alcuni criteri di selezione:**

**1. OPERE ED AZIONI RICADENTI IN UNA FUNZIONE PRIMARIA REGIONALE**

L'obiettivo del tavolo è anche quello di supportare in modo coeso alcuni interventi che vedono come attore istituzionale importante anche la Regione, per cui va fatta una selezione tenendo conto anche del ruolo che può svolgere la Regione per completare o potenziare alcune iniziative.

Ad esempio l'uscita del Porto di Ancona, il potenziamento dell'Aeroporto e l'integrazione funzionale tra Porto e Interporto.

Ulteriore esempio per l'Aeroporto è condividere con la Regione la finalizzazione dei bandi per i vettori che assicurino risposte stabili nel tempo con potenziali mercati di riferimento sia per il turismo che per la produzione.

**2. REALIZZABILITA' DEI PROGETTI/INTERVENTI ENTRO IL PERIODO 2025-2026 (fine della Legislatura e termine per la realizzazione delle opere del PNRR).**

È fondamentale prevedere una tempistica di riferimento per le varie infrastrutture da potenziare, così da avere un contesto temporale di riferimento.

Ad esempio, la copertura della banda ultra-larga, il miglioramento della tratta ferroviaria Orte-Falconara, stimolo della progettazione per i miglioramenti e completamenti viari.

In particolare, per grandi infrastrutture (ad es. per la 3 corsia A14) avere certezze nel periodo di riferimento in ordine alle assegnazioni di risorse per la realizzazione e avanzamenti certi nella progettazione.

Il lavoro si articola in più parti:

- **Innanzitutto, un contributo analitico - per singola tipologia di infrastruttura - che raccoglie le istanze dei Territori e che può contribuire a mettere a fuoco con la Regione e le altre Istituzioni le criticità, le aspettative e le potenzialità, anche ai fini della programmazione regionale e l'utilizzo delle risorse nazionali e regionali attivabili.**
- **Alcuni Focus su temi strategici anche in rapporto a quanto avviato dalla Regione e dai diversi Assessorati per la implementazione concreta delle nostre infrastrutture.**
- **Le Priorità individuate e condivise e la proposta di un metodo di confronto periodico con la Regione.**

## II. *Il contributo delle Associazioni di categoria per l'aggiornamento del Masterplan regionale*

### 1. Focus su PIATTAFORMA LOGISTICA

#### **Porto di Ancona**

Per il sistema Autorità Portuale Centro Adriatico che comprende il Porto di Ancona, il Porto di Pesaro, di San Benedetto, per l'Abruzzo Pescara e Ortona, dai 20 milioni iniziali, ottenuti 156 milioni di euro (non dal PNRR ma da fondi nazionali disposti dal Ministero).

L'obiettivo è quello di realizzare opere (dragaggio e interrimento di una parte dell'area portuale) per avere una ulteriore banchina per le navi merci, una banchina per le navi da crociera superiori al 300 metri, migliorare l'entrata in sicurezza delle grandi navi.

Ancora non completato l'iter per il nuovo Presidente dell'Autorità Portuale: Garofalo.

Il Porto di Ancona è stato inserito nella ZES dell'Abruzzo. Ipotesi di estensione della ZES dell'Abruzzo anche alle Marche con la valorizzazione del Porto di Ancona. In alternativa, ma più problematica, la creazione ex novo di una ZES Marche.

Realizzazione entro il 2024-2025 dell'ultimo miglio stradale da collegare all'uscita a nord di Ancona (disponibili 99 milioni di euro). Richiesto ed ottenuto il 4° Commissario per le Marche per l'ultimo Miglio (che va ad aggiungersi agli altri tre: Fano-Grosseto; ferrovia Orte Falconara e Salaria). Uscita nord di Ancona: a quattro corsie fino a Torrette, poi articolate in due corsie verso l'ospedale, due corsie verso il porto di Ancona, due corsie verso la Baraccola.

**Il Porto di Ancona risente moltissimo delle carenze della viabilità ad esso afferente.** Dopo svariati decenni si sta lentamente concretizzando l'ipotesi dell'Uscita dal Porto di Ancona, a nord, elemento davvero fondamentale per lo sviluppo dell'infrastruttura che è composta da:

- il nuovo Lungomare Nord (attraverso un protocollo d'intesa MIT, Regione Marche, ANAS, RFI, Comune di Ancona, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale – Febbraio 2017), finanziato dagli enti con varie quote per 40 mil. euro, da realizzarsi attraverso una scogliera foranea e relativo interrimento dal Porto Turistico a Torrette che risolverà una zona particolarmente critica per il traffico ferroviario ed all'interno del quale verrà adeguata anche la Via Flaminia;
- un secondo tratto che si estende per 3 km dall'area costiera fino allo svincolo di Torrette sulla SS16, (il cosiddetto "Ultimo Miglio" in fase di progetto definitivo per una sola corsia per ogni senso di marcia, riservata prevalentemente al traffico pesante, 99 milioni di euro di finanziamento, Commissario ing. Testaguzza, responsabile ANAS Marche) attraversando un versante collinare ed in frana che rende necessaria anche la realizzazione di due tratti in galleria;

- il raddoppio a 4 corsie della SS16 Adriatica tra Torrette di Ancona e Falconara Marittima (7,2 km), opera finanziata ed inserita nel Piano ANAS 2016-2020, consegnata a fine luglio 2021 con una previsione di 3 anni di lavori per 168 Mil. Euro

## Interporto di Jesi

Può avere delle potenzialità crescenti seguendo le indicazioni comunitarie di trasferire gradualmente le merci da trasporto su gomma a trasporto su rotaia; in atto l'operazione Amazon che offrirebbe opportunità di crescita per le nostre imprese ma anche uno stimolo per l'aeroporto di Falconara, favorendone la sostenibilità anche per i voli passeggeri oltre che per le merci. Coinvolgimento di AMAZON nella zona dell'Interporto: processo avanzato, ma non concluso.

La Regione intende valorizzare in modo ancora più integrato il Porto con l'Aeroporto e l'Interporto.

## Aeroporto

Causa sospensione dei traffici per il Covid si è interrotta la ripresa del traffico registrata nel periodo pre-pandemico. Per la Regione rappresenta una infrastruttura strategica per il territorio e va considerata un'unica infrastruttura insieme a Porto e Interporto. **Una infrastruttura indispensabile per il nostro territorio è l'Aeroporto di Ancona, unico in regione, che deve essere potenziato nei collegamenti nazionali e internazionali.**

La **Società Ancona International Airport** ha effettuato uno studio con la Politecnica delle Marche per evidenziare le potenzialità di sviluppo connesse alla crescita dei traffici aeroportuali.

*L'aeroporto di Ancona rappresenta un'infrastruttura di importanza strategica nel contesto specifico dell'economia marchigiana ed un elemento cardine per lo sviluppo socioeconomico del territorio e per la competitività del sistema produttivo della Regione.*

*L'aeroporto è quindi uno dei principali player del territorio e le sue attività strategiche hanno ricadute importanti nello sviluppo dell'area, sia dal punto di vista turistico che economico.*

### **Utilizzo dell'aeroporto di Ancona – situazione attuale**

*Domanda potenziale rilevante da "conquistare":*

- *Meno della metà (43,8%) dei visitatori stranieri delle Marche atterra nell'aeroporto regionale.*
- *Oltre la metà (57,1%) dei residenti marchigiani che rientrano da un viaggio all'estero sbarca negli aeroporti di Roma... solo il 17,6% utilizza l'aeroporto di Ancona!!!*

### **Effetti dell'aeroporto sull'economia della regione (anno 2019)**

Considerando i dati del 2019, ovvero 489.835 passeggeri totali e 7.021 tonnellate di merce trasportata, l'impatto dell'aeroporto di Ancona sull'economia regionale è pari:

- a 115,37 milioni di euro – impatto totale sul PIL
- a 1.847 unità – impatto totale sull'occupazione

### **Impatto economico sul settore turistico**

Ipotizzando quanto segue:

- ✓ un incremento di **100.000 arrivi di turisti italiani e 200.000 turisti stranieri**;
  - ✓ 25% di presenze nelle strutture extra-alberghiere (determinato sulla base di dati Istat e varie indagini condotte da Unioncamere Marche);
  - ✓ Una spesa giornaliera dei turisti italiani di 100 € nelle strutture alberghiere e di 70 € nelle strutture extra-alberghiere e di € 110 dei turisti stranieri nelle strutture alberghiere e di € 70 € nelle strutture extra-alberghiere (basato su varie indagini realizzate in particolare da Unioncamere Marche e dalla Banca d'Italia (per quanto concerne i turisti stranieri)
  - ✓ Una presenza media da 2,9 notti a 7,2 notti (in base alla tipologia del passeggero)
  - ✓ Un moltiplicatore di PIL di 0,8
  - ✓ Un «effetto indotto» (spesa per consumi effettuata sul territorio regionale dai residenti che ricavano redditi dall'attività turistica) stimato prudenzialmente nel 5%
- 
- TOTALE INCREMENTO SPESA DIRETTA € 110.720.000
  - TOTALE INCREMENTO INDIRETTO € 88.676.000
  - SOMMA EFFETTO DIRETTO + INDIRETTO € 199.296.000
  - EFFETTO INDOTTO € 199.296.000\*5% = € 9.964.800
  - IMPATTO ECONOMICO TOTALE € 209.260.800

### **Destinazioni attualmente servite dall'aeroporto di Ancona**

Londra, Bruxelles, Monaco, Tirana, Cracovia, Catania e Palermo (ANNUALI)

Barcellona, Dusseldorf, Olbia e Cagliari (STAGIONALI)

### **Obiettivi 2022**

Il piano di sviluppo dell'aeroporto si snoda su due principali direttrici:

- **PSO o Continuità Territoriale per lo sviluppo di rotte nazionali**
- **Sostegno alle compagnie aeree per lo sviluppo di rotte internazionali**

#### **PSO o CONTINUITA' TERRITORIALE**

- Grazie all'impegno di vari soggetti, è stata approvata nell'ultima legge finanziaria l'imposizione degli oneri di servizio pubblico per collegare l'aeroporto di Ancona a Roma, Milano e Napoli.

- *COSA SI INTENDE PER PSO: possibilità di collegare la regione Marche con il resto d'Italia (Roma, Milano, Napoli) a tariffe fisse ed agevolate per i residenti con collegamenti garantiti tutto l'anno.*
- *PERCHE' SI ACCEDE AL PSO: tale agevolazione mira a ridurre la situazione di isolamento di zone particolarmente inaccessibili. L'accessibilità di un territorio ha infatti un impatto significativo sulla produttività delle imprese che vi risiedono. In sintesi, il divario di produttività tra le Marche e le regioni più virtuose d'Italia potrebbe dipendere non solo da una diversa composizione settoriale (per esempio specializzazione in settori relativamente a più bassa produttività) o dalla maggiore prevalenza di imprese medio-piccole, ma anche da uno scarto significativo in termini di efficienza del settore pubblico e accessibilità del territorio.*

#### *PSO o CONTINUITA' TERRITORIALE – ITER*

- *Conferenza dei Servizi avente ad oggetto l'esame dello studio predisposto da ENAC. Alla Conferenza dei Servizi prendono parte, oltre ad ENAC, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), Regione e Provincia interessata dalla misura;*
- *Notifica alla Commissione Europea che può rilevare eventuali non conformità della misura al Regolamento CE n. 1008/2008;*
- *pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (GURI) del Decreto ministeriale del MIT di imposizione degli OSP;*
- *pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (GUUE) dell'avviso di imposizione degli OSP e dell'avviso di pubblicazione del bando di gara (anch'esso redatto dal MIT) per i vettori interessati;*
- *espletamento della procedura di gara e successiva aggiudicazione in favore di un vettore;*
- *stipulazione convenzione tra ENAC ed il vettore aggiudicatario ed inizio operazioni di volo.*

Fonte Ancona International Airport

Ipotizzato dalla Regione un impegno di 9 milioni di euro in tre anni per il cofinanziamento per i voli nazionali (Roma, Milano e Napoli) per la continuità territoriale.



## 2. AUTOSTRADA A14

### a) 3<sup>a</sup> CORSIA

- Da Porto Sant'Elpidio fino a Pedaso (Progetto allo stadio definitivo)
- Problema da Pedaso verso Sud

#### In valutazione tre ipotesi:

- Allargamento sede attuale
- Arretramento dell'intero tracciato di circa 5 km e declassificazione del vecchio a strada ad alta percorrenza come variante alla SS16
- Tracciato attuale da destinare ad una sola direzione di percorrenza e realizzazione di tre corsie nel senso di marcia opposto in sede arretrata

#### **Fondamentale raggiungere l'obiettivo con una delle tre ipotesi.**

Richiesto dalla Regione l'inserimento della progettazione preliminare nel piano Ministero-Società Autostrade:

- Tratto Porto Sant'Elpidio-Pedaso
- Tratto Pedaso-San Benedetto

### b) Realizzazione casello di Porto Potenza Picena sulla A14

Società Autostrade sta avviando uno studio per la prefattibilità perché si si migliorerebbe il collegamento con la "Regina" e le zone industriali, così come il collegamento con il futuro ospedale di Macerata.

**Richiesto l'inserimento della progettazione preliminare del piano Ministero-Società Autostrade.**

### c) Realizzazione casellino di Fano.

### d) Due Ponti autostradali zona Camerano.

## 3. LE STRADE

### VALORE STRATEGICO INTERREGIONALE/NAZIONALE

#### ➤ INTERVENTI DI PRINCIPALE IMPATTO SULLA PROVINCIA DI ANCONA

##### a) Completamento Quadrilatero con SS 76 Perugia-Ancona

(rilevati punti di cromo esavalente: problema temporaneo – bonifica dell'area). **Opera interamente finanziata**, bloccata è in corso la bonifica dell'area.

- b) **Accessibilità alle tre principali infrastrutture della regione: Porto – Interporto – Aeroporto: Unica Infrastruttura**
- c) **Uscita dal Porto – Ultimo miglio (Commissario Testaguzza) Tutta finanziata ANAS**
- d) **Da Torrette ad Ancona – Uscita a Nord – ANAS (Progetto da 100 meuro già finanziati-Commissario Testaguzzi)**

Si rileva un grosso problema di viabilità per il periodo di transizione per i lavori.

Bisognerà trovare delle soluzioni idonee per una infrastruttura strategica di collegamento con il capoluogo di regione, con l’Ospedale regionale, con il Porto per non mettere a rischio la funzionalità operativa di un bacino strategico della regione, delle imprese che vi gravitano, con un pregiudizio forte in termini di sviluppo economico.

**Bisognerà trovare delle soluzioni a breve per evitare blocchi, disfunzioni, mal funzionamento del Porto. Importante decidere dove si potrà far confluire il traffico merci ed evitare blocchi o costanti ritardi, per il rischio di avere un imbuto per alcuni anni.**

- e) **Protocollo d’intesa tra la Provincia di Ancona, i Comuni della valle del Misa e del Nevola e le Associazioni di Categoria Confindustria, CNA, Confartigianato imprese Ancona Pesaro-Urbino per il progetto di potenziamento dell’Arcevese e della Corinaldese.**

Il protocollo, fortemente voluto dalle Associazioni di Categoria e già firmato da alcune delle nove amministrazioni comunali interessate, è stato consegnato all’attuale Vicepresidente della Provincia di Ancona, “reggente” sino alla nomina del nuovo Presidente, che verrà sollecitato per portarlo definitivamente a completamento.

Nella consapevolezza che lo sviluppo economico del loro territorio passa attraverso le infrastrutture viarie e la sostenibilità ambientale dei trasporti, in quanto i flussi di traffico in entrambe le valli mostrano situazioni critiche in determinate fasce orarie e non sono sostenibili dalla attuale situazione, i Firmatari hanno convenuto la necessità di riavviare il progetto di pianificazione dei due assi viari in precedenza interrotto, con l’intento di sviluppare un approfondimento complessivo che necessariamente deve tener conto sia dell’evoluzione economica che ha caratterizzato nel frattempo il tessuto produttivo/artigianale, distributivo e sociale del territorio in questione, sia degli scenari che si prospettano con il progresso delle tecnologie informatiche, le cui incidenze sono e saranno sempre più importanti a livello regionale.

Tale azione congiunta è rivolta alla Regione Marche affinché individui i finanziamenti per rendere funzionali i due assi viari nell’ambito di un territorio in crescita economica e la stessa Regione Marche in sinergia con i soggetti sottoscrittori il presente protocollo, dovrà attivare tutte quelle azioni mirate affinché possa attuare e sostenere finanziariamente le progettualità ed i relativi interventi su questi due strategici assi viari.

➤ **INTERVENTI DI PRINCIPALE IMPATTO SULLE PROVINCIE DI ASCOLI E DI FERMO**

- a) **Intervalliva Mezzina** che collega le due Province mediante l'adeguamento di alcuni tratti esistenti e la realizzazione di un nuovo tracciato (extra urbana secondaria con 4 corsie) di circa 27 Km da Santa Caterina a Santa Maria Goretti, passando per Grottazzolina; un secondo tratto di strada da realizzare dallo svincolo dell'Ascoli Mare fino a Garrufo (provincia di Teramo). Il nuovo tracciato complessivo interseca varie strade provinciali che collegano la costa con l'entroterra (quali SP 157, SP 112, SP 238, SP 92) migliorando anche il collegamento medio-collinare fra le due Province. Lungo il tracciato sono previste circa 3,5 Km di viadotti e 4,2 Km di gallerie.
- b) **Falerienze Mare-Monti:** questa strada collega il casello sulla A14 di Porto Sant'Elpidio con il Comune di Amandola. Questa ipotesi prevede la realizzazione di un nuovo tracciato di 46 km, migliorando la connessione fra i Comuni costieri e quelli dell'entroterra. Da segnalare la vocazione più manifatturiera dell'area della valle e la funzionalità dell'arteria per le attività produttive.
- c) **Valdoso** si tratta di un ammodernamento e sistemazione di una infrastruttura esistente che interessano nel totale circa 40Km dell'intera lunghezza. Da segnalare la vocazione prettamente agricola e turistica dei territori.
- d) **SS4 Salaria.** Il primo lotto in parte realizzato (Galleria Valgarizia) con lavori in essere da settembre 2021 per il completamento della variante. È stato richiesto al Ministero il finanziamento del secondo lotto per un costo di circa 200 meuro (dall'uscita della Galleria Valgarizia e Acquasanta Terme).

Si ipotizzano interventi di ammodernamento unitamente a nuovi tratti di gallerie e viadotti per una lunghezza di 4,5 km. L'infrastruttura dovrebbe migliorare la velocità di percorrenza e la sicurezza lungo la SS 4. (Viadotto San Vito 255 metri, Galleria Acquasanta Terme 2.239 metri, Viadotto Quintodecimo 35 metri, Galleria Favallanciana 2006 metri, Galleria Trisungo 3.000 metri, Svincolo Connessione fra la SS4 e la Pedemontana all'altezza della Frazione di Mozzano).

**Collegamento fra Salaria e l'Autostrada A24, Ascoli-Teramo:** fondi per la progettazione assegnati alle Marche (6 milioni di euro) mentre per l'Abruzzo risorse per la realizzazione.

➤ **INTERVENTI DI PRINCIPALE IMPATTO SULLA PROVINCIA DI MACERATA**

- a) **Realizzazione del Casello A14 tra Porto Recanati e Porto Potenza Picena.**
- b) **Progettazione della Val potenza** la vera cenerentola della viabilità a fronte della valenza produttiva manifatturiera che essa rappresenta. Stiamo parlando della realizzazione di una nuova bretella stradale di collegamento Villa Potenza - Autostrada A14 (con realizzazione nuovo casello Comune di Porto Potenza Picena) e della connessa

progettazione di un nuovo tracciato e/o ammodernamento e ampliamento del tratto Villa Potenza-Castel Raimondo (SS361) fino all'intersezione con la Pedemontana Fabriano Muccia (in corso di realizzazione) e che verrà completata nel 2023.

Risulterebbe importante dal punto di vista strategico, per il miglioramento della fruibilità dei servizi di una vasta area della provincia e per l'incremento degli standard di sicurezza di alcune delle strade provinciali a più alto rischio di incidenti (S.P. 571 "Helvia Recina "e SS. 361 ) e di grande sostegno ad un tessuto produttivo di alto valore industriale ed economico.

**c) Potenziamento collegamento Cingoli – San Severino Marche**

**d) Intervalliva Macerata:** collegamento dello svincolo della superstrada (svincolo Campogiano di Corridonia) alla Pieve e poi a Via Mattei: dopo il via libera della Via rimane la Conferenza dei Servizi poi la delibera del Cipe e l'Appalto integrato. Per quanto riguarda la bretella Macerata Villa Potenza stipulata la convenzione tra Regione Marche il Ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile di dovrebbero appaltare i lavori entro l'anno e concluderli nel 2024.

**e) Uscita di Civitanova Marche, con il sottopasso e le due rotatorie;** Completamento dell'uscita di Civitanova Marche che in maniera speculare a Foligno, rappresenta dell'Hub strategico territoriale della SS77.

➤ **INTERVENTI SIGNIFICATIVI DI PRINCIPALE IMPATTO SULLA PROVINCIA DI PESARO-URBINO**

**a) La Fano-Grosseto**

Configurazione attuale del percorso: Lunghezza complessiva 268 Km di cui 215 a 4 corsie e 53 Km a 2 corsie tutte nel territorio delle Marche, compresa la galleria della Guinza.

**Richiesta dalla Regione programmazione a 4 corsie.**

Chiesta al Commissario Simonini (AD ANAS) una cabina di regia con Marche-Umbria-Toscana per velocizzare la realizzazione dell'opera con l'obiettivo della Regione Marche di arrivare alle 4 corsie. Unanimità fra le 3 Regioni. Galleria della Guinza a doppia canna.

Ci risulta dalla stampa che la Regione abbia presentato all'ANAS un dossier sui flussi di traffico che rafforza l'istanza di ottenere un tracciato a 4 corsie. Conseguentemente l'ANAS avrebbe dichiarato che per il tratto marchigiano - anche sulla base degli approfondimenti forniti dalla Regione e dagli Enti interessati- è stata rappresentata la possibilità di un corridoio a due corsie già disegnato per il suo raddoppio a 4 corsie, non più con varianti localizzate e interrotte da intersezioni a rotatoria, ma con un asse che consenta di attuare i piani strategici regionali. Con il procedimento attivato presso il Consiglio superiore dei Lavori pubblici ANAS avrebbe presentato un progetto di fattibilità tecnico- economica che vedeva diverse soluzioni, ivi compresa quella che corrisponde alle istanze della Regione.

**Riteniamo fondamentale ottenere l'inserimento nella programmazione nazionale Ministero-ANAS per il 2021-2025 della progettazione e realizzazione a 4 corsie per il tratto Selci Lama – Santo Stefano di Gaifa.**

## VALORE STRATEGICO SVILUPPO AREE INTERNE

### ➤ **CONNESSIONI IN AREA MONTANA**

**Condividiamo l'approccio della Regione di completare anche per stralci le connessioni in area montana per garantire una maggiore integrazione con la rete stradale principale.**

È stato richiesto l'inserimento nel programma Ministero-Anas 2021-2025, con una richiesta di fabbisogno di oltre 300 meuro, il Collegamento SS76 con SS77 (in parte già realizzati o finanziati).

**Alla fine del 2023 dovrebbe essere chiuso collegamento SS76 – SS77**

- Da Fabriano a Cerreto D'Esì (aperto nel novembre 2021 8 Km)
- Da Cerreto D'Esì a Castelraimondo
  - Da Castelraimondo a Muccia

**Identificati alcuni tratti con priorità più alta:**

- a) Fabriano - Sassoferrato (12 Km) – costo 200 meuro (realizzazione).** Questa area sta subendo grandi difficoltà per i blocchi in corso prima della realizzazione della infrastruttura. Attualmente disponibili 25 meuro FSC: di cui 5 meuro per Aggiornamento programmazione intero tratto e 20 meuro per realizzazione del tratto Fabriano EST – Fabriano OVEST. **È stato richiesto un finanziamento della quota finora scoperta oltre 150 milioni.**
- b) Bisognerà trovare delle soluzioni temporanea per non bloccare l'area che presenta siti industriali di grande rilevanza.**
- c) Progetto da Sassoferrato a Fossombrone (progettazione esecutiva) 12 meuro.** Percorso non ancora scelto. Strada a 2 corsie (per canalizzare il flusso dall'interno verso la Fano-Grosseto)
- d) Lunano-Sant'Angelo in Vado (realizzazione) 20 meuro**
- e) Tolentino – San Severino (realizzazione) costo oltre 130 meuro, finanziato per circa 34 meuro. Richiesti oltre 90 meuro.**
- f) Progettazione e realizzazione primo stralcio Caldarola (SS77) -Sarnano, Sarnano-Amandola, Amandola-Servigliano (ottenuti fondi dal PNRR SISMA 100milioni di euro);**
- g) Pedemontana Amandola-Comunanza è prevista e finanziata nella progettazione regionale**

**h) Pedemontana Comunanza- Roccafluvione direzione Ascoli (NON FINANZIATA)**

**i) Adeguamento Caldarola - Belforte del Chienti– Sarnano** (finanziata con fondi PNRR sisma: progettazione e realizzazione)

**j) Pedemontana Fabriano Muccia:** dopo l'inaugurazione del primo tratto Fabriano Matelica Nord (importo di 86 meuro).

Si attende il completamento del tratto Matelica-Nord Castelraimondo (importo di 90 meuro-stato di avanzamento al 50%) e poi Castelraimondo Muccia (importo di circa 153 meuro-stato di avanzamento al 10%)

#### 4. LE FERROVIE

**a) Alta velocità nella linea Adriatica** (inserita nella rete europea TEN-T corridoio Scandinavo- Mediterraneo e da luglio scorso anche Baltico- Adriatico. **Richiesto l'inserimento della progettazione del Ministero e Ferrovie.** Le opere sarebbero molto ingenti anche solo per il tratto marchigiano perché si dovrebbe arretrare la linea. Non sembra di facile realizzazione

**b) Completamento lavori di manutenzione e potenziamento dei collegamenti ferroviari con Roma** (PNRR: finanziamento di circa 600 meuro per Orte-Falconara – Realizzazione entro il 2026). Azioni integrative per accelerazione delle tratte.

**c) Potenziamento delle fermate ferroviarie per la Frecciabianca nel territorio delle Marche** (ad es. fermata a Civitanova Marche)

**d) Progetto Metropolitana di superficie Civitanova M. Albacina**

Rappresenta un nuovo modello territoriale di mobilità sostenibile su area vasta. Il modello, accanto alla elettrificazione della tratta ferroviaria Civitanova-Albacina, prevede l'utilizzo dei convogli ferroviari come metropolitana di superficie, istituendo nuove fermate lungo il percorso.

Il valore aggiunto è quello per cui vengono "agganciati", alcuni cluster progettuali, legati al rapporto della ferrovia con il territorio, come:

- la *rigenerazione* delle vecchie stazioni in vetrine dei prodotti tipici enogastronomici, biologici, centri di raccolta e distribuzione dei prodotti della filiera corta locale, progetti di valorizzazione degli outlet della produzione d'eccellenza calzaturiero
- *il treno degli eventi*, l'attrattività del territorio legata alla valorizzazione dei beni culturali
- *il treno dei servizi* per la raccolta differenziata,
- i punti strategici per la *densificazione territoriale* con nodi di scambio ferro-gomma (il distretto dei rottamatori a Tolentino)

- *il treno con la bici* per mobilità differenziata e l'escursionismo sui corridoi ecologici fiume Chienti – Potenza.

Il tutto in un quadro di strategia territoriale basata sulla mobilità sostenibile, la circolarità, l'integrazione tra cultura e turismo.

#### e) **Anello ferroviario Fano- Urbino- Pergola- Fabriano con la riattivazione di tre tratte**

##### **Richiesto uno studio di fattibilità**

- Tratta Fano Urbino dismessa costo oltre 200 meuro
- Tratta Fermignano- Pergola smantellata
- Tratta Fabriano- Pergola riattivata nel 2021 per turismo

Da considerare anche il miglioramento dei collegamenti ferroviari minori per una maggiore integrazione delle province di Ascoli-Fermo-Macerata.

## 5. LE INFRASTRUTTURE DIGITALI

### **INFRASTRUTTURE IMMATERIALI: La banda Ultra larga**

La transizione digitale è la vera leva per rilanciare il Paese, dopo il secondo anno dell'era Covid-19: i fondi, come anche quelli previsti dal PNRR, sono un'importante occasione di sviluppo, per cui vanno indirizzati in ambiti strategici dalla PA digitale alle imprese.

Nella nostra regione è stato approvato il Piano per la Banda ultra-larga nel 2016, in accordo con la politica nazionale per la banda ultra-larga e l'Agenda Digitale Europea.

**Si deve però registrare un importante ritardo nell'esecuzione delle opere che ha fatto slittare il termine di oltre 2 anni.**

**Molteplici le cause** che hanno determinato il ritardo, tra cui la complessità dei procedimenti amministrativi, molti pareri/nulla osta da acquisire, aree ad alto rischio archeologico, che hanno rallentato le operazioni, l'emergenza COVID che ha sospeso cantieri all'inizio del 2020, la difficoltà di reperire maestranze adeguate.

Alcuni territori a forte valenza industriale accusano, quindi, un forte differimento che va a penalizzare l'attività imprenditoriale. L'intervento pubblico, in tali aree, è necessario per correggere disuguaglianze sociali e geografiche generate dall'assenza di iniziativa privata da parte delle imprese e consentire, pertanto, una maggiore coesione sociale e territoriale e ridurre il gap infrastrutturale e di mercato esistente non solo in alcune aree della Regione Marche ma anche per consentire di competere come territori.

Ci riferiamo in particolare agli **insediamenti produttivi** presenti nei comuni di **Montelupone, Potenza Picena**, ma anche a quelli di **Muccia, Castelraimondo**.

**Il territorio del Comune di Mercatello del Metauro**, a parte alcune opere effettuate molto tempo fa e propedeutiche alla realizzazione della banda ultra-larga (ad esempio, sottotubazioni di infrastrutture esistenti), in realtà non ravvisa opere di avvio dei lavori più direttamente coinvolti nella infrastruttura di cui in oggetto. Il Comune da più di 9 mesi non vede attività sul proprio territorio mentre nei Comuni limitrofi i lavori sono avanzati ed, in alcuni casi, terminati (ad esempio Comune di Lunano).

**I Comuni in provincia di Ancona** in cui sono presenti insediamenti produttivi e che dovrebbero vedere la chiusura dei cantieri nel 2023, come ad esempio Camerata Picena, Serra de' Conti, Trecastelli, Monsano ed altri denunciano lentezza e mancanza di continuità nell'esecuzione dei lavori. A questo si aggiunge la cattiva esecuzione delle opere che molto spesso non vengono realizzate a perfetta regola d'arte. Difatti risulta che gli asfalti stradali non vengono ripristinati lasciando lunghi percorsi in stato di abbandono.

Per i Comuni che risultano ancora in fase di programmazione o di progettazione esecutiva risulta determinante la contestuale realizzazione dei lavori con i territori circostanti.

**Oltre a questa situazione di forte rallentamento, dobbiamo riscontrare aree industriali, anche contrassegnate come bianche, completamente scoperte dall'investimento pubblico e che, in alcuni casi, ha costretto le imprese a ricorrere, per poter proseguire la propria attività, a ricorrere a soggetti privati alternativi (ad es. Sassoferrato in cui si sono firmati i contratti e stanno iniziando i lavori, Castelfidardo, Senigallia (Area produttiva Cesanella e Arcevese,) Jesi .**

Occorre accelerare l'iter e utilizzare laddove possibile i fondi nazionali (FSC) e fondi comunitari (FESR e Fears).

**È evidente la necessità di imprimere una ulteriore accelerazione della copertura integrale del territorio regionale con una adeguata infrastrutturazione telematica che rappresenta un'esigenza imprescindibile per lo sviluppo dell'economia e la connettività dei territori, imprese e persone.**

La Regione e l'amministratore delegato di Open Fiber hanno recentemente affermato che la digitalizzazione delle aree bianche nella regione Marche sarà completata entro e non oltre 18 mesi. Apprezziamo gli sforzi della Giunta regionale che consentono di avere un orizzonte temporale determinato e certo per le imprese.

**Nelle Marche vi sono grandi potenzialità di crescita collegate a questa rete infrastrutturale che supporterebbe una più estensiva e diffusa utilizzazione della digitalizzazione nelle imprese per processi, prodotti, organizzazione e mercati anche al fine di competere in un mercato sempre più avanzato ed aggressivo.**



## 6. ALTRI INTERVENTI

### IL DISSESTO IDROGEOLOGICO E I RISCHI IDRAULICI

Il tema della messa in sicurezza idraulica e idrogeologica del nostro territorio è strettamente collegato alla salvaguardia del nostro tessuto produttivo e delle nostre comunità. Se non introduciamo un piano straordinario delle fragilità del nostro territorio con interventi di manutenzione programmata dei nostri fiumi e corpi idrici rischiamo di pagare poi un prezzo molto più alto: l'estrema imprevedibilità e violenza dei cambiamenti climatici rende prioritario questa tipologia di interventi.

Occorrerebbe rifinanziare i Contratti di Fiume perché costituiscono uno strumento di programmazione strategica integrata per la pianificazione e gestione dei territori fluviali. In questo modo potremmo contribuire a promuovere la riqualificazione ambientale e paesaggistica attraverso azioni di prevenzione, mitigazione e riduzione della vulnerabilità delle emergenze idrogeologiche, paesaggistiche.

**Forte necessità di realizzare invasi per l'acqua perché il territorio a breve sconterà una potenziale carenza idrica** dovuta alla riduzione degli attuali corsi d'acqua e delle riserve sotterranee.

Non per ultimo, anche la manutenzione del reticolo idraulico minore (nelle Marche, un reticolo fittissimo, lungo oltre 18.000 km) e delle strade interpoderali, che non solo consentono di mantenere la competitività delle imprese agroalimentari ma anche la loro sostenibilità in aree spesso difficili da raggiungere per orografia e geomorfologia.

Tali infrastrutture versano frequentemente in condizioni di forte precarietà e fragilità, in relazione alla presenza di dissesti idrogeologici aggravati dalle frequenti avversità atmosferiche e devono poter essere migliorate fino a garantire la permanenza degli agricoltori e la cura del territorio.

In tale contesto, l'azione del Consorzio di Bonifica delle Marche ha svolto sul territorio diverse attività importanti tra cui: difesa del suolo, provvista e gestione delle acque a prevalente uso irriguo, salvaguardia e valorizzazione dell'ambiente, miglioramento della rete delle strade interpoderali.

La bonifica concorre con le sue azioni, oltre che alla sicurezza territoriale anche a quella alimentare ed ambientale ed è pertanto necessario prevedere l'intervento del Consorzio nello svolgere azioni legate al miglioramento delle infrastrutture di interesse agroalimentare, industriale e forestale, perseguendo i seguenti obiettivi:

- manutenzione del reticolo idraulico minore;
- realizzazione di interventi per il miglioramento e il potenziamento delle infrastrutture di accesso ai terreni agricoli e a servizio delle imprese in generale.
- ammodernamento degli impianti irrigui, trasformandoli da canalette a condotte a pressione

- Sviluppo e sistemazione della viabilità minore di collegamento alla viabilità pubblica che interessa strade vicinali ed interpoderali, di uso pubblico o meno.
- Finanziare i Contratti di Fiume, perché costituiscono uno strumento di programmazione strategica integrata per la pianificazione e gestione dei territori fluviali.
- Realizzare invasi per l'acqua, perché il territorio a breve sconterà una potenziale carenza idrica dovuta alla riduzione degli attuali corsi d'acqua e delle riserve sotterranee.

Al fine di individuare le iniziative prioritarie per il perseguimento dei predetti obiettivi si riportano di seguito alcune iniziative da avviare quanto prima;

- a) Miglioramento fondiario:** estensione degli impianti irrigui a caduta passando da 20.000 ettari irrigati a 60.000, attraverso la ricarica del Lago di Cingoli (condotta per la sua ricarica), estensione degli impianti a pressione (progetti su Tronto, Musone, Aso e Tenna) e la messa a sistema dei laghi di Mercatale e di Gerosa (sfangamento, completamento condotte).
- b) Dissesto idrogeologico:** potenziare il ruolo degli agricoltori modificando la L.R. 13/13 e dando agli agricoltori la qualifica di “presidio idraulico territoriale”, in sintonia con le direttive europee sulla mitigazione del rischio idrogeologico e tenuto conto ad esempio delle alluvioni avvenute nel nord Europa a causa dei corsi d'acqua minori.
- c) Equa distribuzione risorsa idrica:** indizione di un tavolo regionale per la gestione di un unico sistema per la gestione dell'acqua per usi plurimi (irriguo ed idropotabile).

### *III. Le azioni della Regione per il rafforzamento delle infrastrutture delle Marche*

#### **LE INFRASTRUTTURE DI RETE**

Ad aprile del 2021 la Giunta regionale ha adottato un Masterplan delle infrastrutture stradali della Regione Marche, documento che offre una visione complessiva degli interventi strategici per il nostro territorio. L'obiettivo è quello di creare una rete sempre più intermodale e interconnessa che riduca i tempi di percorrenza tra costa ed entroterra e tra il nord e il sud della regione.

- 1. Gli assi longitudinali** del Corridoio Adriatico sono costituiti dall'A14 e dalla Statale 16 Adriatica (con il nodo di Ancona);
- 2. gli assi trasversali** sono costituiti principalmente dalla Fano-Grosseto (E78), dalla Statale Val d'Esino (SS 76), dalla Statale Val di Chienti (SS 77), dalla Salaria e dal raccordo autostradale con la Statale 81 (diramazione verso Teramo);
- 3. le trasversali vallive principali e i tratti della Pedemontana e gli intervallivi medio-collinari.**

L'Assessore Baldelli preannuncia la volontà di aggiornare a breve il documento.

A novembre 2021 il Presidente Acquaroli, l'Assessore Baldelli e il Direttore del Dipartimento Goffi hanno incontrato il Ministro Giovannini per rappresentare i programmi infrastrutturali della Regione Marche allo scopo di aumentare le dotazioni finanziarie ad oggi disponibili per le progettazioni e la realizzazione degli interventi. Il Ministro sembra abbia apprezzato una visione globale del Masterplan per le Infrastrutture delle Marche (DGR 481 del 19/4/2021) con un quadro d'insieme di visione strategica ma anche in grado di evidenziare alcune priorità d'intervento e criticità da superare. Gli interventi infrastrutturali prioritari individuati dalla Regione possono essere suddivisi in 3 macro-tematiche:

#### **1) AUTOSTRADA A14**

- a) Completamento terza corsia
- b) Realizzazione nuovo casello a Potenza Picena

#### **2) LE STRADE**

- a) Fano-Grosseto
- b) SS4 Salaria
- c) Collegamento SS76 – E78 Fabriano-Sassoferrato
- d) Connessioni longitudinali in area montana

#### **3) FERROVIE E MOBILITA' SOSTENIBILE**

- a) Alta Velocità per la linea ferroviaria Adriatica
- b) Anello ferroviario Fano-Urbino-Pergola-Fabriano

### **Situazione Anello ferroviario Marche**

*L'anello ferroviario delle Marche dovrà essere una infrastruttura che unisce, senza interruzioni, la nostra regione da Ascoli Piceno alla provincia di Pesaro Urbino, la costa ed i territori interni, mettendoli in collegamento con le grandi direttrici presenti, la Orte-Falconara e la Ferrovia Adriatica, in una visione complessiva basata sui principi dell'interconnessione, dell'intermodalità e della sostenibilità.*

*L'anello ferroviario consentirebbe di collegare senza interruzioni i comuni della costa con i territori interni, ma anche di avere un unico collegamento tra Ascoli Piceno-Civitanova Marche-Fabriano-Urbino-Fano, in grado di confluire dalla linea Adriatica alla Orte-Falconara, attualmente oggetto di interventi di raddoppio e velocizzazione entro il 2026 con i fondi PNRR.*

*L'anello ferroviario è uno dei cardini della visione complessiva dell'assessorato alle infrastrutture, coerente anche con il ruolo fondamentale che rivestirà il progetto di velocizzazione della ferrovia sulla dorsale adriatica, un'infrastruttura dove la parte marchigiana rappresenta un'area critica per la presenza di un territorio fortemente antropizzato. Gli interventi già in essere sulla dorsale adriatica – che ammontano a 2,7 miliardi di euro, sul totale dei 5 a disposizione - miglioreranno i traffici passeggeri e merci, arrivando a far guadagnare almeno 30 minuti sulla tratta Bologna-Lecce, aumentando la velocità dei treni fino a 200 km/ora e incrementando la capacità dei volumi in transito.*

*La creazione dell'anello ferroviario e gli interventi sulle linee ferroviarie sono collegamenti funzionali alla Orte-Falconara, opera seguita dalla struttura commissariale, e alla linea adriatica, al fine di collegare senza interruzioni il trasporto ferroviario locale con le grandi due direttrici presenti nella nostra regione.*

*Le linee dell'anello "Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno" e "Civitanova Marche-Albacina-Fabriano" sono già in esercizio, oltre alla linea adriatica. La "Fabriano-Pergola", primo tratto della Subappennina Italica, è stata riattivata, per il momento a fini turistici, lo scorso settembre con tre corse che hanno fatto registrare un sold-out in termini di adesioni, un grande entusiasmo ed una altrettanto grande partecipazione ad un evento che si è trasformato in festa popolare.*

*Per chiudere l'anello a nord sono in corso iniziative concrete per collegare Fabriano a Urbino e Fano.*

*Su iniziativa dell'assessorato alle infrastrutture, abbiamo messo a disposizione risorse aggiuntive a quelle già finanziate da RFI sulle tratte: sarà, infatti, elaborata una integrazione allo studio di fattibilità tecnico-economica per la riattivazione della linea Fano-Urbino e per un suo collegamento con lo snodo di Fabriano sulla direttrice Orte-Falconara, ove confluisce anche la Civitanova-Albacina; inoltre, per velocizzare i tempi di percorrenza in molti tratti dell'anello saranno soppressi o sostituiti alcuni vecchi passaggi a livello.*

*Lo studio di fattibilità della Fano-Urbino è in fase di elaborazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di RFI, per un milione di euro stanziato nel 2019, dando attuazione concreta alla Legge 128 del 2017 del Governo Gentiloni a tutela delle linee ferroviarie.*

*La Regione Marche, con Delibera di Giunta 1570 del 13 dicembre 2021, ha assegnato 350mila euro a RFI per elaborare lo studio di fattibilità anche per il completamento dell'anello ferroviario che prende in oggetto la tratta Fabriano-Cagli-Fermignano-Urbino, smantellata nell'ultimo tratto nel 1971, e per la soluzione delle interferenze presenti sulle tratte da riattivare. Mancherebbero, quindi, poche decine di chilometri per chiudere l'anello ferroviario che renderebbe agevole, veloce e sostenibile il trasporto interno alla regione e verso la Capitale.*

*In contemporanea all'impegno per la chiusura del cerchio, l'assessorato alle infrastrutture si sta impegnando per mantenere e rendere più sicure le tratte già in funzione.*

*La Regione Marche, infatti, è impegnata a mettere a terra le risorse disponibili: 2,2 milioni di euro (in aggiunta alle risorse di Rfi, per un importo complessivo d'intervento di 3,4 milioni di euro) per la progettazione e realizzazione di alcune opere infrastrutturali importanti per il territorio, tra cui la soppressione di due passaggi a livello nella linea Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno, nel comune di Colli del Tronto, mediante la costruzione di un sottopasso ciclopedonale e il completamento di un sottovia.*

*Inoltre, Rfi si impegna ad utilizzare poco più di 4 milioni di euro di fondi propri per la progettazione definitiva di ulteriori opere sostitutive di 6 passaggi a livello nelle linee Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno e Civitanova- Albacina, rispettivamente nei comuni di Monteprandone e Morrovalle.*

*E' un notevole passo in avanti verso il compimento dell'obiettivo di sopprimere gradualmente i passaggi a livello ancora attivi sulle linee ferroviarie marchigiane e quindi di velocizzarne la percorrenza e renderne più agevole l'attraversamento.*

*In definitiva, sono tutti interventi che creano una visione infrastrutturale strategica per la regione Marche, nell'ottica di stare al passo con i tempi e rispondere concretamente alle indicazioni del Libro bianco sui Trasporti della Commissione Europea, che vanno tutte nella direzione di puntare sulla mobilità sostenibile attraverso un maggiore utilizzo del treno, sia per il trasporto merci che passeggeri.*

*In base al Libro bianco, infatti, entro il 2030, il 30% del trasporto merci su strada, per percorrenze superiori a 300 chilometri, dovrà essere trasferito su rotaia o su via navigabile, una percentuale che sale al 50% entro il 2050. Sempre entro il 2050 la quasi totalità dei passeggeri dovrà lasciare l'auto a casa e viaggiare sempre di più in treno.*

Fonte Regione Marche

#### 4) LE INFRASTRUTTURE DIGITALI

*La Regione Marche, in linea con la Strategia nazionale per la banda ultra-larga e con gli obiettivi dell'Agenda Digitale Europea, ha approvato il nuovo Piano telematico regionale per lo sviluppo della banda ultra-larga con la Delibera Amministrativa n. 31 del 2.08.2016.*

*Lo sviluppo temporale del Piano degli investimenti sulle aree, come indicato nell'Accordo di programma tra Regione Marche e Ministero dello Sviluppo Economico in data 01/08/2016, tiene conto dei seguenti criteri:*

- a) Localizzazione in aree di crisi produttiva ed occupazionale o aree interne*
- b) Densità delle imprese insediate nel Comune di appartenenza dell'area*
- c) Densità della popolazione del Comune di appartenenza dell'area;*
- d) Per i fondi FEASR, localizzazione territoriale (aree rurali D e C3) e priorità agli investimenti sulla base dei criteri definiti dal PSR Marche 2014/2020*

*L'importo complessivo delle risorse pubbliche per lo sviluppo della banda ultra-larga nelle Marche, come da Accordo di Programma, è pari a:*

<i>FINANZIAMENTI</i>	<i>VALORE (in €)</i>
<i>POR FESR 2014-2020</i>	<i>11.925.362,00</i>
<i>PSR FEASR 2014-2020</i>	<i>21.500.000,00</i>
<i>FSC 2014-2020</i>	<i>72.052.277,00</i>
<b><i>Totale</i></b>	<b><i>105.477.639,00</i></b>

*La Regione ha assunto il ruolo di soggetto "facilitatore", oltreché di finanziatore, svolgendo azioni di raccordo organizzativo, e di supporto informatico ed amministrativo verso i comuni del territorio regionale e gli altri attori coinvolti.*

*Ha inoltre coadiuvato i comuni capofila e gli enti partecipanti nelle fasi di indizione e conduzione delle 30 Conferenze di Servizi Decisive gestite con la piattaforma telematica regionale MeetPAd, per un totale di 216 progetti autorizzati.*

***Si deve però registrare un importante ritardo nell'esecuzione delle opere.***

***Le principali cause che hanno determinato il ritardo:***

- complessità dei procedimenti amministrativi, molti pareri/nulla osta da acquisire*
- difficoltà spesso verificatesi nell'individuare aree comunali da concedere per la realizzazione dei PCN (cabine shelter)*
- aree ad alto rischio archeologico, che hanno comportato spesso operazioni più lunghe di scavo*
- bonifiche palifiche altri operatori (Enel distribuzione) con tempi lunghi di esecuzione di tali operazioni e successive operazioni di posa fibra sulle stesse*

- problematiche permessi e ostruzionismo privati per passaggio fibra su palificate esistenti di Enel Distribuzione
- emergenza COVID con sospensioni cantieri nella prima parte dell'anno 2020
- difficoltà da parte della concessionaria nel reperire maestranze per lavorazioni altamente specializzate.

**È evidente la necessità di imprimere una ulteriore accelerazione della copertura integrale del territorio regionale con una adeguata infrastrutturazione telematica che rappresenta un'esigenza imprescindibile per lo sviluppo dell'economia e la connettività dei territori, imprese e persone.**

**Nelle Marche vi sono grandi potenzialità di crescita collegate a questa rete infrastrutturale che supporterebbe una più estensiva e diffusa utilizzazione della digitalizzazione nelle imprese per processi, prodotti, organizzazione e mercati anche al fine di competere in un mercato sempre più avanzato ed aggressivo.**

BUL: i numeri dei Comuni delle Marche



182

CANTIERI APERTI

108

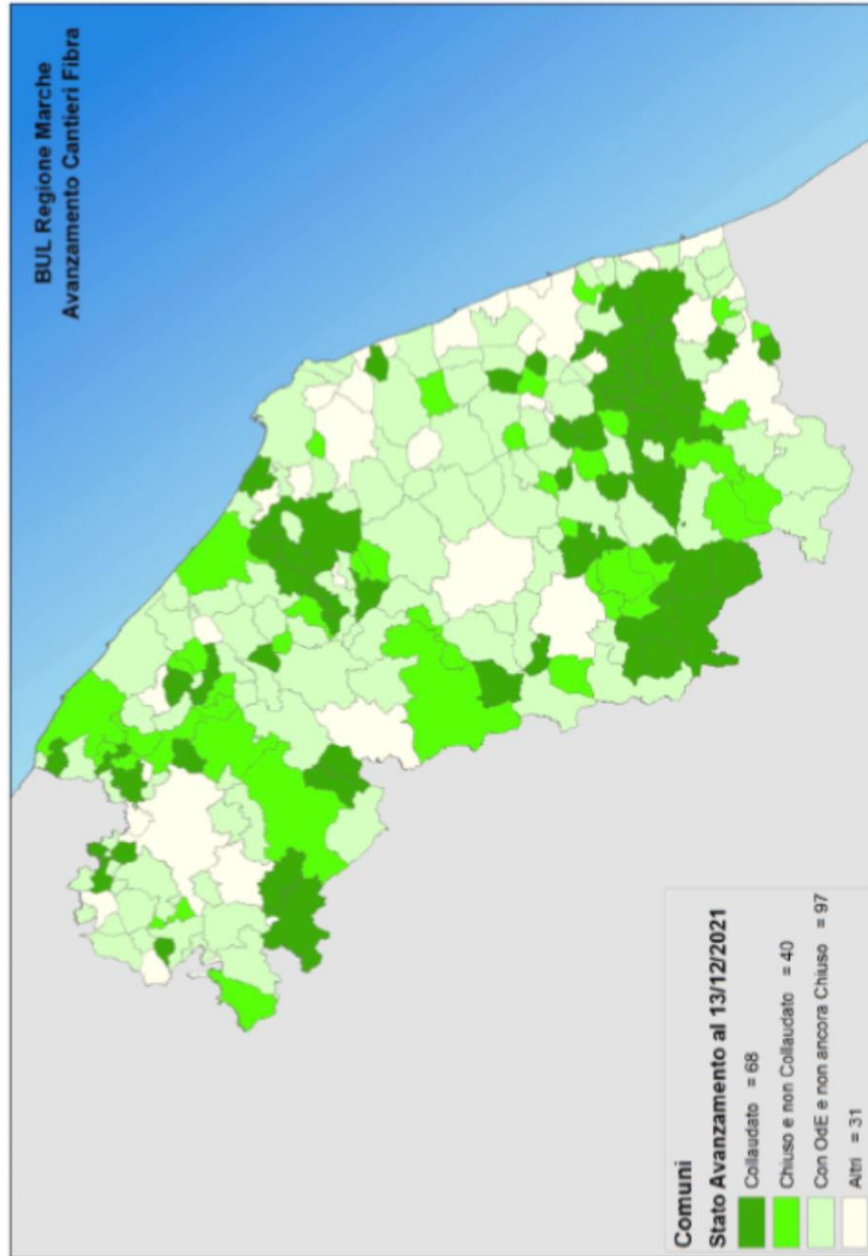
CANTIERI CHIUSI

68

CANTIERI CHIUSI E COLLAUDATI

Fonte Regione Marche

# Avanzamento cantieri fibra collaudati





#### *IV. Le priorità infrastrutturali: progetti e interventi da realizzare entro il 2025-2026*

**E' fondamentale per il potenziamento infrastrutturale delle Marche pervenire a dei risultati tangibili entro tempi predefiniti, in termini di: realizzazione completa dell'intervento richiesto, o di progettazione esecutiva, o di assegnazione certa delle risorse.**

La sfida è ambiziosa ma strategica per il rilancio del nostro territorio e delle imprese.

**Per tale motivo sarà essenziale in questo periodo massimizzare la collaborazione e gli sforzi congiunti delle Istituzioni e degli Enti e soggetti preposti con le Associazioni di categoria per concretizzare i massimi risultati ottenibili entro la fine della corrente legislatura.**

Sarà per questo fondamentale anche condividere **un metodo di confronto con incontri almeno ogni 3 mesi per verificare l'avanzamento dei progetti e dei lavori.**

Di seguito, **una prima ipotesi di priorità infrastrutturali** condivise dalle Associazioni di categoria, **partendo dagli interventi infrastrutturali a valenza prioritaria regionale o interregionale per poi scendere a quelli di valenza provinciale o interprovinciale.**

- 1. Terza corsia Autostrada A14 per tutto il tratto marchigiano** (progettazione esecutiva e certezza di risorse)
- 2. Uscita dal Porto di Ancona e miglioramento SS16** (realizzazione)
- 3. Aeroporto** (potenziamento voli e collegamenti funzionali allo sviluppo turistico e produttivo)
- 4. Ferrovie: Miglioramento Orte-Falconara** (realizzazione); **metropolitana di superficie Civitanova Marche – Albacina** (progettazione).
- 5. Fano-Grosseto** (modifica progettazione per ampliamento tratto marchigiano a 4 corsie con assegnazione di risorse)
- 6. Banda Ultra larga** (completamento copertura integrale regionale in tempi certi)
- 7. Fabriano-Sassoferrato** (ripristino collegamento e soluzioni transitorie)
- 8. Primo tratto Pedemontana Mozzano-Comunanza** (progettazione-esecuzione) e **Nuovo tracciato Mezzina tra Campiglione di Fermo e Valmir** (progettazione esecutiva ed assegnazione delle risorse)
- 9. Progettazione della Val potenza** (Progettazione esecutiva e assegnazione risorse)
- 10. Sfangamento e completamento condotte laghi di Cingoli, Gerosa e Mercatale e progetti di estensione degli impianti a pressione su Tronto, Musone, Aso e Tenna.**

