

Comune di Ancona
Assessorato Piano Strategico
Area della Città e del Territorio
Direzione Pianificazione Urbanistica_Porto_Progetti Speciali

Piano di Sviluppo dell'Area Metropolitana Medio Adriatica

ex Programma Innovativo in Ambito Urbano "Viale di Luci" Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 dicembre 2001 (G.U. 12 luglio 2002 n.162)

giugno 2014

documento preliminare 03_sistema infrastrutturale e logistico

a cura di
Alessio Piancone
Direzione Pianificazione Urbanistica_Porto_Progetti Speciali

indice

- 01 Lo schema di sviluppo dello Spazio UE: le Trans European Transport network (TEN-T)**
- 02 Visioni e strategie regionali per l'integrazione Europea del territorio marchigiano: il Piano Regionale delle Infrastrutture, Trasporto Merci e Logistica**
- 03 La Piattaforma Logistica delle Marche: elementi costitutivi, caratteri e principali dinamiche**
 - 03.1 La "Piattaforma" come scenario di orientamento di territori multiscalarari interconnessi
- 04 Il telaio infrastrutturale d'area vasta: nodi e sistemi di rete**
 - 04.1 Il Porto di Ancona
 - 04.1a azioni infrastrutturali
 - 04.1b Piano Regolatore Portuale, Piano di Sviluppo e Piano Particolareggiato Esecutivo del Porto
 - 04.1c Contesti competitivi e scenari strategici di riferimento
 - 04.1d Flussi di traffico
 - 04.1e Implicazioni infrastrutturali: Banchina Marche, Uscita Ovest, connessioni ed implementazione delle dotazioni ferroviarie esistenti (nuova darsena)
 - 04.2 L'Interporto Marche di Jesi
 - 04.2a Dotazioni infrastrutturali
 - 04.2b Contesti strategici di riferimento
 - 04.2c Implicazioni infrastrutturali: bypass di Falconara, stazione ferroviaria Interporto
 - 04.3 L'Aeroporto "R.Sanzio"
 - 04.4 Il telaio dell'intermodalità ferroviaria
 - 04.5 Rete della viabilità territoriale
- 05 Il territorio d'area metropolitana come implementatore dell'offerta logistica**
 - 05.1 Le reti lunghe del sistema manifatturiero marchigiano
 - 05.1a Flussi di merci import/export delle Marche: aree di origine o destinazione e modalità di trasporto
- 06 Opportunità e potenziali traiettorie di sviluppo**

01 Lo schema di sviluppo dello Spazio UE: le Trans European Transport network (TEN-T)

Nell'ambito della politica europea dei trasporti, è consolidata da tempo una strategia volta allo sviluppo di una rete di trasporto trans-europea (*Trans-European Transport Network*, TEN-T), basata sull'integrazione delle infrastrutture e dei modi di trasporto nonché sull'individuazione di progetti da realizzare in via prioritaria poiché determinanti per un efficiente funzionamento dell'intero telaio transnazionale¹.

Gli orientamenti per lo sviluppo della rete TEN-T sono al centro di un processo di riforma avviato dalla Commissione europea lo scorso 19 ottobre 2011 (Proposta di Regolamento (COM(2011)650) caratterizzato in particolare dalla lettura di un nuovo modello territoriale fondato **su telaio di interconnessione ed interoperabilità agente su un sistema reticolare policentrico incentrato sulle grandi aree metropolitane, sui cluster urbani e sulle reti di città nonché sui principali hub infrastrutturali (porti, aeroporti e terminali multimodali)**; la nuova proposta, partendo dai risultati di un processo di consultazione durato due anni e in coerenza con il Libro Bianco dei Trasporti 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" [COM (2011) 144 IT 3 IT], ha come obiettivo il riequilibrio degli assetti competitivi e di sviluppo del territorio europeo attraverso una ricentralizzazione del Mediterraneo rispetto all'Europa centrale, in un'ottica di rafforzamento complessivo dell'intero spazio comunitario rispetto ai flussi globali del trasporto e della logistica integrata.

Il telaio TEN-T viene, quindi, articolato in un doppio livello di rete costituito dalla **core network** e dalla **comprehensive network**.

La **core network** (CN) rappresenterà la struttura portante dei trasporti multimodali all'interno del mercato interno europeo e la sua completa attuazione, prevista entro il 2030, consisterà in azioni e progetti specifici finalizzati alla eliminazione delle principali strozzature esistenti e alla costruzione dei collegamenti transfrontalieri mancanti e dei nodi multimodali considerati strategici.

L'attuale disegno della CN interessa in particolare:

- 84 nodi urbani;
- 82 porti principali marittimi da dotare di collegamenti ferroviari e stradali;
- 37 aeroporti principali da collegare mediante ferrovia alle grandi città;
- 15.000 Km di linee ferroviarie da convertire all'Alta Velocità;
- 35 grandi progetti transfrontalieri per ridurre le strozzature oggi esistenti.

In questo contesto, la Commissione europea ha inserito 12 porti marittimi italiani (Ancona, Bari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia) nella lista dei nodi strategici prioritari selezionandoli in considerazione sia dei volumi di traffico sviluppati, sia di un criterio di localizzazione geografica. Accanto ai nodi cardine della rete europea del trasporto, sono stati poi individuati 10 Corridoi strategici (i cosiddetti **core network corridors**):

¹A partire dalla metà degli anni '80, la Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) ha costituito il quadro per lo sviluppo delle infrastrutture dirette a permettere un efficiente funzionamento del mercato interno e per garantire la coesione economica, sociale e territoriale nonché una migliore accessibilità in tutta l'Unione Europea; ciò ha portato nel 1992 all'inserimento di una base giuridica specifica per le reti Transeuropee nel trattato di Maastricht e nel 1994, in occasione del Consiglio Europeo di Essen degli allora 15 Stati membri, fu stilato un elenco di 14 importanti progetti prioritari. Sono stati istituiti diversi strumenti finanziari e di altro tipo allo scopo di facilitare la realizzazione di tali progetti: il Regolamento Finanziario TEN, il Fondo di Coesione, il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e i prestiti della Banca Europea per gli Investimenti (BEI), assieme ad altre iniziative di coordinamento messe in atto dalla Commissione.

definiti in modo tale da congiungere efficacemente i nodi della rete centrale, costituiscono lo strumento quadro per la realizzazione coordinata della rete centrale e ciascuno di essi interessa non meno di tre modi di trasporto, tre Stati membri e due sezioni trans-frontaliere e, ove possibile, deve garantire una connessione con un porto marittimo

I Corridoi sono:

1. Corridoio Adriatico-Baltico;
2. Varsavia-Regno Unito;
3. Corridoio del Mediterraneo;
4. Amburgo-Grecia;
5. Helsinki-Valletta;
6. Genova-Rotterdam;
7. Lisbona-Strasburgo;
8. Dublino-Londra-Parigi-Bruxelles;
9. Amsterdam-Marsiglia;
10. Strasburgo-Danubio.

La Comprehensive network, da completare entro il 2050, alimenterà la Core network a livello regionale e nazionale e garantirà la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni: lo scopo è quello di permettere progressivamente alla grande maggioranza dei cittadini e delle merci d'Europa di poter raggiungere la rete globale entro 30 minuti. Essa sarà finanziata principalmente dagli Stati membri, con la possibilità, in alcuni casi, di attingere a fondi UE della politica dei trasporti e della politica regionale, anche mediante nuovi strumenti innovativi di finanziamento².

² In base a recenti stime della Commissione europea, si prevede che, entro il 2020, saranno complessivamente necessari investimenti nelle reti TEN-T per circa € 500 mld, di cui circa € 250 mld per eliminare i colli di bottiglia e completare i collegamenti mancanti della core network.

In base al Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, la UE può supportare i progetti di interesse comune sostenuti dagli Stati membri e individuati negli Orientamenti europei mediante studi di fattibilità, garanzie di prestito o abbuoni di interesse.; la UE può contribuire anche al finanziamento negli Stati membri, mediante il Fondo di coesione, di progetti specifici nel settore delle infrastrutture dei trasporti.

In conformità con le disposizioni del Trattato, le reti di trasporto TEN-T sono state principalmente finanziate con risorse a fondo perduto o cofinanziate con specifici strumenti comunitari:

- i Fondi europei per le TEN-T;
- il Fondo di coesione e il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR);
- i fondi della Banca Europea degli Investimenti (prestiti e garanzie di credito).

Dai dati della Commissione europea si evince come, tra il primo e l'ultimo periodo di programmazione, le risorse per le reti TEN-T siano complessivamente aumentate sia a livello europeo, sia nazionale. La principale fonte di finanziamento deriva dalle risorse nazionali degli Stati membri per un ammontare pari a circa € 285 mld nel periodo 2007-2013 . A livello europeo, le principali fonti di finanziamento sono riconducibili, in primo luogo, ai fondi BEI per un ammontare pari a € 53 mld nel periodo 2007-2013, più del doppio di quanto finanziato dalla stessa istituzione nel periodo 1996-1999. Per quanto riguarda, invece, le risorse europee, queste provengono dal bilancio dell'UE e, in particolare, dal programma TEN-T e dai fondi strutturali. I fondi strutturali e le risorse destinate alle TEN-T sono progressivamente aumentati per un ammontare pari a € 15,4 mld nel 1996-1999; € 25,1 mld nel 2000-2006 ed € 44,2 mld nel periodo 2007-2013. Sono aumentati progressivamente anche i finanziamenti provenienti dal programma TEN-T, passando da € 2,2 mld nel 1996-1999, al doppio nel 2000-2006 e al quadruplo nel 2007-2013.

Complessivamente, nel periodo 2007-2013, le risorse nazionali costituiscono il 73,1% dell'ammontare totale, mentre il restante 26,9% deriva dai contributi comunitari. Tale situazione, molto simile al periodo 2000- 2006, si discosta dal triennio 1996-1999 in cui la percentuale delle risorse nazionali era minore (58,9%)rispetto a oggi, ma comunque maggiore se confrontata con i contributi europei, che in quel periodo coprivano il 41,1% del finanziamento delle reti TEN-T. Al fine di mitigare l'impatto negativo della crisi economica sulle risorse pubbliche nazionali e di ridurre la frammentazione delle risorse europee oggi disponibili in diversi programmi settoriali, la Commissione europea ha elaborato la guideline per gli investimenti nelle infrastrutture strategiche d'interesse europeo per il periodo 2014-2020. In particolare, la Commissione europea ha proposto la creazione di un nuovo strumento integrato europeo – la c.d. Connecting Europe Facility (CEF) – dotato di € 50 mld per la realizzazione di progetti infrastrutturali prioritari che riguardino le reti trans-europee nel settore dell'energia (TEN-E), del trasporto (TEN-T) e dell'ICT (soprattutto le reti digitali, tra cui le reti a banda larga e ultra-larga). La CEF può contare su € 31,7 mld destinati specificamente ai progetti TEN-T, di cui € 21,7 mld sono messi a disposizione da tutti gli Stati membri, mentre € 10 mld provengono dal Fondo di Coesione (da allocare agli Stati membri in base alle regole e alle condizioni di tale Fondo). Nel settore dei trasporti, le risorse europee della CEF sosterranno:

- i progetti prioritari della core network lungo i 10 Corridoi individuati dalla Commissione europea;
- un numero limitato di progetti riguardanti altre tratte rispetto a quelle identificate dalla Commissione, purché siano di interesse comune e abbiano un elevato valore aggiunto europeo per la rete centrale;
- progetti informatici per l'interoperabilità dei sistemi di trasporto.

I finanziamenti residui possono essere diretti a progetti *ad hoc*, compresi quelli che interessano la comprehensive network di trasporto. Per usufruire dei finanziamenti europei della CEF, uno o più Stati membri, organizzazioni internazionali, imprese pubbliche o private o pubblico-private e altri soggetti stabiliti negli Stati membri dovranno presentare proposte dettagliate a partire dal 2014 rispondendo a una call for proposals



Illustrazione 1: Telaio Core della Rete TEN-T

indetta sulla base di specifici work programmes della Commissione europea. I soggetti che riceveranno le risorse europee per i progetti relativi e funzionali alla core network saranno legalmente obbligati a portarli a termine entro e non oltre il 2030. Tale obbligo legale mira a evitare che ritardi nazionali nell'esecuzione dei lavori incidano negativamente sulla realizzazione della core network.

L'ammontare preciso del supporto finanziario europeo da concedere ai progetti selezionati sarà determinato in base all'analisi costi-benefici relativa a ciascun progetto, alla disponibilità delle risorse di budget e alla necessità di massimizzare l'effetto leva delle risorse europee.

Nel settore del trasporto, il cofinanziamento sarà così articolato:

- fino a un massimo del 50% dei costi ammissibili per il cofinanziamento UE degli studi;
- fino a un massimo del 20% dei costi ammissibili per i lavori che riguardano collegamenti interni ai porti e agli aeroporti o lo sviluppo dei porti e delle piattaforme multimodali;
- per i collegamenti ferroviari e di navigazione interna, è prevista la possibilità di aumentare il cofinanziamento fino al 30 % in caso di progetti per la rimozione dei colli di bottiglia o fino al 40% per quelli che riguardano sezioni transfrontaliere;
- per taluni progetti relativi ai Sistemi di Trasporto Intelligente (STI) può essere concesso un cofinanziamento più elevato, non superiore però al 50%, per sostenere gli Stati membri che effettuano la transizione al nuovo sistema.

In generale, i tassi di cofinanziamento possono essere aumentati fino al 10% per le azioni che comportino sinergie trans-settoriali e consentano riduzioni di emissioni di gas e miglioramenti climatici. Le risorse europee della CEF mirano a produrre un significativo effetto leva sia nel settore pubblico, sia in quello privato. La strategia europea si basa, inoltre, su un uso maggiormente sistematico di strumenti finanziari innovativi, da sviluppare nell'ambito della CEF, per ottimizzare l'uso delle risorse europee, garantendo un effetto moltiplicatore delle risorse provenienti dal bilancio UE e attraendo investitori privati interessati a investimenti infrastrutturali di lungo termine. Per il solo settore dei trasporti, la Commissione stima che il volume delle risorse del budget europeo richieste per gli strumenti finanziari non dovrebbe eccedere gli € 2 mld, sebbene tale cifra non sia vincolante perché il volume delle risorse europee destinate agli strumenti finanziari dovrà essere aggiornato ogni anno sulla base di una valutazione degli intermediari finanziari sulla pipeline del progetto.

Rispetto alla definizione della Rete TEN-T, l'Italia risulta attraversata da quattro corridoi strategici; tra questi, uno in particolare interessa in maniera diretta il territorio regionale marchigiano e, più specificatamente, il sistema snodo incentrato sulla terna infrastrutturale porto-aeroporto-interporto interna al territorio d'area vasta Ancona-Jesi.

Si tratta del Corridoio 5 Helsinki-La Valletta³, direttrice che individua nella tratta ferroviaria adriatica Bologna – Ancona, nel porto di Ancona e nell'intertporto di Jesi un'antenna terminale dei sistemi connettivi transnazionali in grado di configurarsi come punto di accesso continentale preferenziale per i flussi di merci e persone provenienti dai più ampi traffici insistenti sull'area mediterranea. A supporto di tale armatura, la comprehensive network individua nella direttrice ferroviaria appenninica Falconara-Orte come elementi strutturanti la rete complementare di secondo livello.



Illustrazione 2: Telaio italiano TEN-T_aggiornamento luglio 2013

³ Il 7 giugno 2012 il consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'UE ha approvato l'estensione del Corridoio 5 includendo tre diramazioni ferroviarie verso i porti di Ancona (via Bologna), Livorno e La Spezia (via Pisa-Firenze); il 18 dicembre 2012 la Commissione Trasporti del Parlamento Europeo ha approvato un emendamento che prevede il prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico lungo la tratta ferroviaria adriatica fino al porto di Ancona. Tale decisione dovrà affrontare un ulteriore confronto Parlamento-Consiglio-Commissione prima del voto definitivo della Plenaria del Parlamento Europeo previsto nel 2013.

02 Visioni e strategie per l'integrazione Europea del territorio marchigiano. Il Piano delle Infrastrutture, Trasporto Merci e Logistica

Il contesto strategico incentrato sul telaio infrastrutturale europeo ha rappresentato e, tuttora rappresenta, un riferimento per la costruzione da parte della Regione Marche di un quadro organico di strategie per lo sviluppo del sistema dei trasporti e del settore logistico.

Le progettualità molteplici nell'ambito dei programmi europei quali INTERREG IIIB I -Log e IIIA Galileo-net, MED, MarCo Polo II nonché i diversi approfondimenti sulle principali dinamiche di movimentazione di merci e persone, hanno definito nel corso degli anni un serie di azioni mirate alla costruzione di una consapevolezza delle potenzialità dell'intero sistema territoriale marchigiano all'interno delle grandi reti di trasporto che caratterizzano il bacino mediterraneo.

Lo scorso maggio 2012 l'Assemblea Legislativa regionale ha approvato definitivamente il **Piano per le Infrastrutture, Trasporto Merci e Logistica**, strumento che, capitalizzando le esperienze sopracitate, disegna uno scenario di orientamento per lo sviluppo e la riorganizzazione dei tre settori richiamati.

Il Piano definisce le finalità generali e gli obiettivi specifici, con l'indicazione delle fasi e delle modalità attuative, rappresenta il quadro complessivo attuale fornendo un quadro della situazione relativa alle infrastrutture varie, ferroviarie, ai nodi e alle infrastrutture minori quali piattaforme logistiche ed eli-avio superfici. Indica inoltre i criteri da usare per stabilire gli interventi prioritari e le linee d'azione da seguire per uno sviluppo integrato ed equilibrato della regione con particolare attenzione alla implicazioni di carattere ambientale.

La costruzione della strategia complessiva del Piano parte dal riconoscimento dell'alto valore aggiunto rappresentato dalla presenza in una stretta concentrazione territoriale di tre snodi infrastrutturali transcalari (porto-aeroporto-interporto) per poi individuare, sulla base degli indirizzi del PIT e tenendo conto delle esigenze provenienti dal territorio, un quadro di interventi infrastrutturali necessari ad un organico potenziamento delle reti di trasporto finalizzati al massimo efficientamento ed alla più completa integrazione tra le modalità.

Si formalizza quindi un superamento del concetto di singoli nodi autonomi a servizio dei territori a favore di un sistema integrato in cui l'offerta di servizi logistici risponde ad una domanda che tiene conto delle istanze diffuse del tessuto produttivo locale, ma si ridimensiona come armatura di supporto di flussi appartenenti alle geografie delle reti lunghe della movimentazione delle merci: è in tal modo che si configura un telaio regionale che cortocircuita i modi di trasporto (aereo, marittimo, terrestre) in un unico grande sistema integrato incentrato sulla Piattaforma Logistica delle Marche porto-aeroporto-interporto.

Questa nuova figura infrastrutturale, che fonda il proprio potenziale sulla nozione di territorio-snodo contenuta nel Quadro Strategico Nazionale di cui si parlerà in seguito, necessita per la sua efficace affermazione di un triplice livello di azioni che il Piano regionale declina in infrastrutturale, legislativo e di promozione.

Il primo livello identifica e definisce alcuni interventi "cardine" già programmati, si tratta in particolare di tre opere di implementazione e connessione specifiche riguardanti il Nodo di Falconara, con cui si garantirebbe l'interconnessione ferroviaria tra la linea adriatica e la linea Orte-Falconara, le opere di difesa e banchinamento del porto previsti dal PRP vigente ed, infine, il suo collegamento con la grande viabilità nazionale (Uscita Ovest).

Un concreta azione di supporto viene individuata nella definizione di una adeguata cornice legislativa regionale che sostenga ed incentivi l'intermodalità ; in tal senso il Piano dichiara in maniera esplicita la necessità di un piano di intervento pubblico che, sulla base di esperienze realizzate in altre regioni, finalizzi risorse e misure finanziarie a favore di singole specifiche iniziative anche nel quadro delle misure ambientali che possono mettersi in campo per il perseguimento degli obiettivi delineati dalla UE nel recente Libro Bianco dei Trasporti.

03 La Piattaforma Logistica delle Marche: elementi costitutivi, caratteri e principali dinamiche

03.1 La "Piattaforma" come scenario di orientamento di territori multiscalari interconnessi

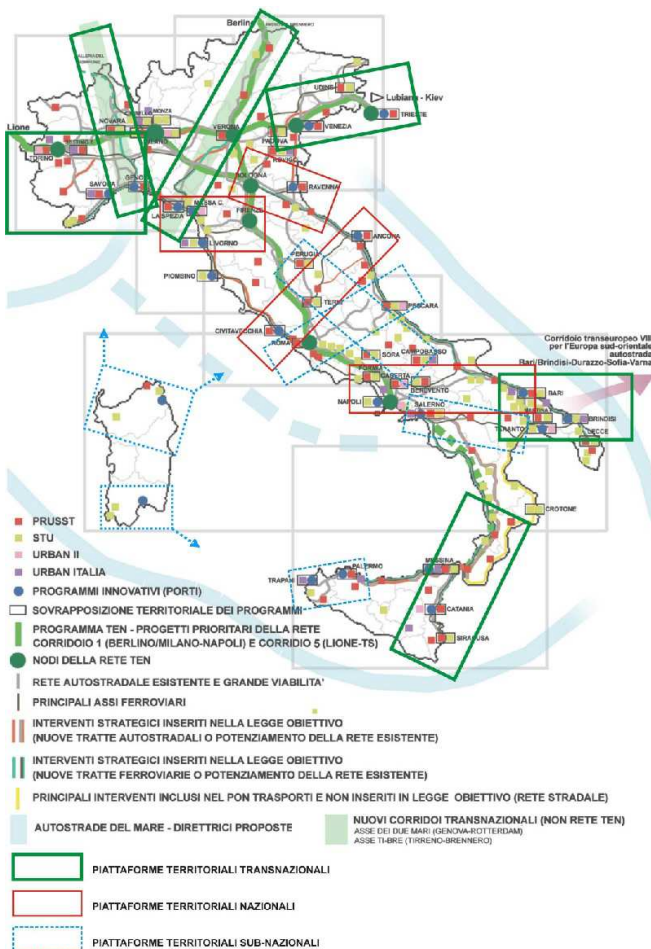


Illustrazione 3: Piattaforme Territoriali del QSN 2007-13

Come già precedentemente affermato, il sistema porto-aeroporto-interporto , racchiuso in pochi chilometri, costituisce un asset dell'intero territorio regionale la cui strategicità sul mercato può essere , in prospettiva, superiore a quella dei singoli nodi.

Il valore e le potenzialità di tale complesso sistema di infrastrutture viene riconosciuto per la prima volta all'interno del Quadro Strategico Nazionale 2007-13, strumento di indirizzo presentato dall'Italia alla UE per la finalizzazione delle risorse delle politiche di coesione europee della passata programmazione; il QSN, incentrato sui criteri guida dell'accessibilità, della coesione e dell'eccellenza territoriale, formula una visione d'assetto dell'intero territorio nazionale strutturata su una serie di Piattaforme Territoriali strategiche in grado di rappresentare le soglie dimensionali critiche per la formazione di economie di scala e di reti di conoscenze capaci di consentire ai singoli territori nazionali di competere nello scenario internazionale ⁴.

4 In Il concetto di Piattaforma, declinato in una dimensione di sistema logistico integrato territorialmente strategico, è confluito all'interno dei Documenti di Programmazione Economico-Finanziaria 2006-2009 e 2009-2013 ed ha infine trovato una proposta di legittimazione normativa nel disegno di "Legge quadro in materia di interporti e piattaforme logistiche territoriali" licenziato dalla Camera dei deputati lo scorso 12 aprile 2012 e poi passato in discussione al Senato; il riferimento è, in particolare, all'art.1 comma 4 lett.a9,dove si intende per piattaforma logistica territoriale "il complesso delle infrastrutture e dei servizi, presenti su un territorio interregionale, destinati a svolgere funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale, in particolare nei suoi rapporti con la rete transnazionale dei trasporti, per favorirne l'interconnessione più efficace al fine di migliorare la competitività del paese"

Quanto contenuto nel sopracitato testo di legge è inoltre coerente con quanto espresso nell'art. 11 bis della "Riforma della legislazione in materia portuale", approvato in Senato il 12 settembre 2012, laddove si parla di "sistemi logistico-portuali per il coordinamento dell'attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo"

All'interno di questo processo di territorializzazione strategica viene identificato un asse di connessione trasversale tra il mare Adriatico e la sponda tirrenica incentrato sui capisaldi di Ancona e Civitavecchia: si tratta della Piattaforma Strategica nazionale Tirreno-Adriatico; questo telaio multidirezionale, di valenza nazionale ma potenzialmente in grado di cortocircuitare flussi di rango transnazionale, riconosce nel complesso multipolare di Ancona-Jesi-Falconara un territorio-snodò che, proprio grazie alla presenza dei tre hub logistici, può fungere da volano di crescita e rafforzamento della capacità competitiva nazionale con importanti implementazioni anche a livello locale.

Si delinea, quindi, un modello di sviluppo territoriale che individua nella “produzione di intermodalità” un complesso sistema di servizi capace di intercettare filiere di reti lunghe con l'obiettivo di agganciarle ad una offerta territoriale locale che capitalizzi tali flussi attraverso servizi logistici a valore aggiunto o, più semplicemente, le usi per ampliare bacini di mercato.

L'ipotesi di configurazione della Piattaforma ha avuto all'interno del territorio d'area vasta una ampia azione di condivisione e socializzazione: le iniziative di approfondimento, i processi di governance avviati e le strategie di pianificazione territoriale hanno difatti nel corso degli anni metabolizzato questo scenario di sviluppo rendendolo in diversi casi contesto strategico di riferimento per l'avvio di azioni specifiche orientate a creare sinergie tra hub logistici, operatori di rete e livelli amministrativi preposti al governo del territorio.

Risale, difatti, al 2006 la prima operazione di condivisione e costruzione di una politica di convergenza, concretizzatasi in un Accordo Quadro tra Porto-Interporto ed Aeroporto con il quale i tre sistemi riconoscono il valore potenziale sul mercato della logistica di tale concentrazione infrastrutturale.

Nel 2009 l'Autorità Portuale di Ancona e l'Interporto Marche SpA siglano un protocollo d'intesa che rafforza l'accordo quadro con l'impegno di valorizzare la Piattaforma Logistica concordando azioni di politica commerciale e di programmazione operativa congiunta.

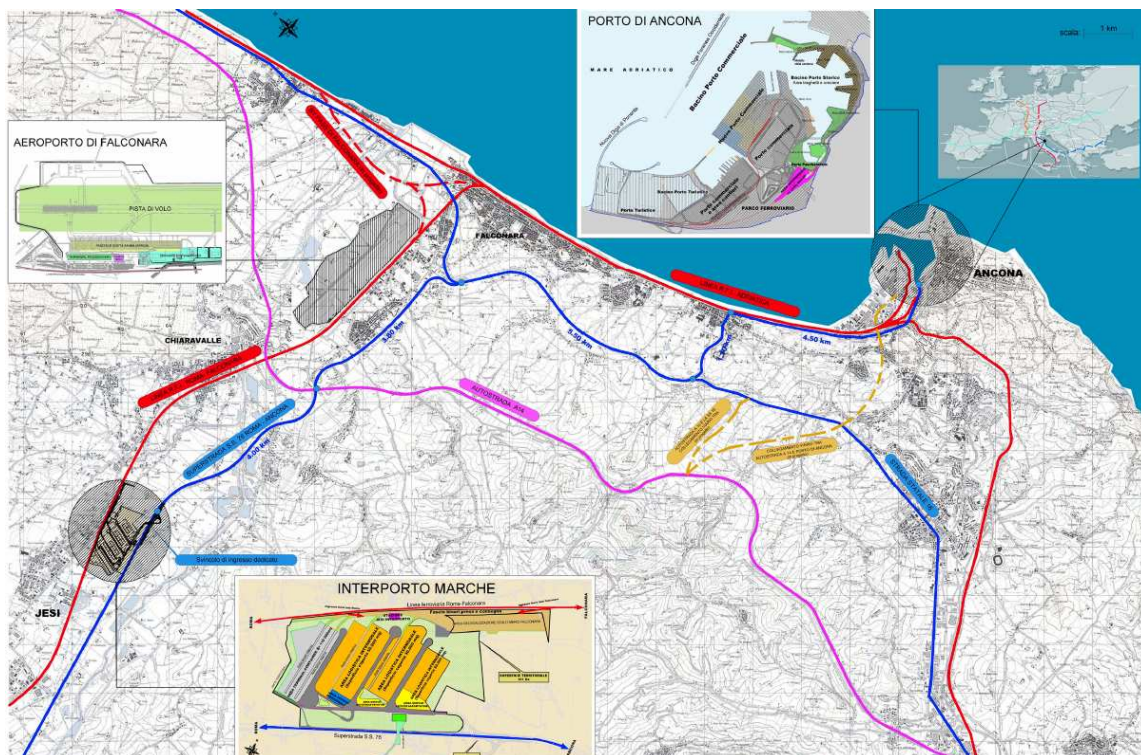


Illustrazione 4: Piattaforma Logistica delle Marche (fonte www.interportomarche.it)

Tra le esperienze più recenti risulta particolarmente interessante l'Osservatorio della Piattaforma Logistica delle Marche promosso dalla Camera di Commercio di Ancona; nel corso dei 3 anni di attività (2009-2012) il tavolo di approfondimento, composto da Autorità Portuale, Interporto Marche, Aerdorica, comune di Ancona e comune di Jesi, Regione Marche, Provincia di Ancona, ha approfondito attraverso i contributi scientifici dell'ISTAO di Ancona le molteplici potenzialità e le possibili sfide che un sistema coordinato tra i vari operatori modali potrebbe affrontare con l'obiettivo di offrire una complessità di servizi a valore aggiunto. Le attività hanno toccato diversi temi contribuendo al superamento dell'alibi della carenza infrastrutturale e all'affermazione di un possibile modello di sviluppo territoriale incentrato sull'offerta di servizi logistici integrati.

Il 26 marzo 2012, infine, la Regione Marche, la Regione Umbria, Interporto Marche SpA e Sviluppumbria Spa hanno formalizzato un protocollo d'intesa per lo sviluppo dell'intermodalità nell'Italia Centrale attraverso una serie di azioni finalizzate a sistematizzare le attività delle piastre logistiche di Foligno e Terni con l'hub interportuale di Jesi.

04 Il telaio infrastrutturale d'area vasta: sistemi di snodo e di reti

La stretta concentrazione territoriale di importanti snodi infrastrutturali, la presenza di due linee ferroviarie nazionali, il transito della spina autostradale adriatica dell'A14, rende la provincia di Ancona il territorio a più alta dotazione infrastrutturale delle Marche e contribuisce al suo buon posizionamento nella graduatoria nazionale (11° posto per quanto riguarda la dotazione infrastrutturale misurata sull'indice sintetico, fonte Unioncamere).

Pur rappresentando un'unica armatura territoriale, gli elementi costitutivi verranno indagati nella loro singola specificità rispetto al più ampio telaio di riferimento strategico, ciò al fine di comprendere meglio i diversi sistemi di reti lunghe di appartenenza.

04.1 Il Porto di Ancona

04.1a DOTAZIONI INFRASTRUTTURALI

Il porto di Ancona è classificato nella 2° categoria, 1° classe dei porti marittimi nazionali.

È inserito tra i 24 scali di interesse nazionale e per la sua posizione geografica strategica rappresenta il nodo di collegamento tra il Nord Europa ed il Sud Est del Mediterraneo, con una attività di movimentazione delle merci che lo colloca a tra i primi porti commerciali del Medio Adriatico. L'area portuale si estende su circa 70 ettari e ingloba al suo interno tutte le funzioni portuali, amministrative, logistiche, di dogana ed extradoganali, di carico e scarico delle navi, stoccaggio delle merci e parcheggio dei tir e delle autovetture. Lo specchio acqueo, pari a circa 700.000 mq, è servito da 26 accosti per un totale di circa 4.300 m lineari di banchine dotate di un pescaggio di 12,5 m.

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

- Banchina 1: 2 gru fisse da 10/20 tonn;
- Banchina 2: 1 ponte scaricatore da 12 tonn;
- Banchine 2-4: 1 gru semoventi e da 6/10/20 tonn, 1 gru semoventi e idraulica da 100 tonn ;
- Banchina 15: 2 gru fisse da 10/20 tonn;
- Banchine 19/20/21/22: 10 aspiratori pneumatici per cereali, 1 gru

- Banchina 23: 2 portainer da 42 tonn
- Banchina 25: 3 gru fisse da 20/35 tonn, nastri trasportatori per carbone.

04.1b IL PIANO REGOLATORE PORTUALE, IL PIANO DI SVILUPPO DEL PORTO E IL PPE DEL PORTO

Sul porto vige il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.), strumento di competenza dell'Autorità Portuale, approvato con D.M.LL.PP. n. 1604 in data 14.07.1988 nella configurazione planimetrica che prevede la realizzazione di circa 900 mt di banchina rettilinea, 440 mt di banchina laterale, i relativi piazzali retrostanti per circa 20 ettari, le opere foranee di protezione (diga di sottoflutto e molo di sopraflutto) e l'approfondimento dei relativi fondali fino alla quota di -14 mt dal l.m.m..

L'attuazione delle suddette opere infrastrutturali di ammodernamento e potenziamento è prevista secondo una articolazione in quattro fasi successive; nella seguente tabella sono riportate le fasi di riferimento, le relative opere infrastrutturali ed i principali elementi ricognitivi sullo stato di avanzamento

LAVORI 1^ FASE OPERE A MARE
1. Realizzazione di 600 mt. della diga foranea di sottoflutto e di 334 mt. della nuova banchina rettilinea e piazzale retrostante: intervento ultimato;
LAVORI 2^ FASE OPERE A MARE:
<p>1. Realizzazione di 350 mt. della diga foranea di sottoflutto: intervento ultimato;</p> <p>2. Completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti – 1° stralcio funzionale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Progettazione: Gruppo misto di progettazione Autorità Portuale – Ufficio OO.MM. di Ancona; • Importo del progetto definitivo generale: € 62,5 milioni • Importo progetto definitivo 1° stralcio funzionale : € 35,0 milioni • Stato di avanzamento: Il Consiglio Superiore LL.PP. ha approvato il progetto definitivo generale dell'opera, con osservazioni e prescrizioni, con voto n° 235 del 27.07.2011, cui ha fatto seguito la Delibera del Comitato Portuale n° 27 del 06.10.2011 per il conferimento dell'incarico ai progettisti del locale Ufficio OO.MM. e dell'Autorità Portuale, per l'adeguamento del progetto definitivo generale alle prescrizioni suddette e per procedere poi alla redazione del progetto esecutivo dell'intera opera nonché del 1° stralcio funzionale della medesima (corrispondente a circa metà della banchina e del piazzale retrostante). In data 13.12.2011 il Comitato Portuale, con Delibera n° 35 del 13.12.2011, dopo aver valutato e fatto il punto circa le risorse disponibili per la realizzazione dell'opera, ha deciso di limitare la progettazione esecutiva al solo 1° stralcio funzionale, disponendo l'avvio delle successive attività finalizzate alla validazione degli atti progettuali ed all'appalto dell'opera. In data 15.12.2011 l'Ufficio OO.MM. ha trasmesso il progetto definitivo aggiornato ed adeguato al voto n° 235/2011 del Consiglio Superiore LL.PP. In data 16.01.2012 il R.U.P., dopo aver ultimato le verifiche di competenza, ha conferito formale mandato al medesimo di procedere alla redazione del progetto esecutivo relativo al 1° stralcio funzionale dell'opera, tuttora in corso. Seguirà la validazione del progetto medesimo e l'avvio dell'appalto entro il corrente esercizio 2013.

3. Realizzazione di 430 mt. della diga foranea di sottoflutto

- Finanziamento: da reperire;
- Progettazione definitiva: Completata ed approvata dal C.T.A. presso il S.I.I.T. Emilia Romagna – Marche nel settembre 2005;
- Importo progetto definitivo approvato: € 24,9 milioni;

LAVORI 3^ FASE OPERE A MARE

1. Realizzazione del molo foraneo di sopraflutto.

- Progettazione: Ufficio del Genio Civile OO.MM. - Convenzione in data 30.10.2001;
- Consulenza e studi idraulico-marittimi: Facoltà di Ingegneria – Istituto di Idraulica - Convenzione in data 30.07.2001;
- Importo del progetto esecutivo: € 95,00 milioni;
- Importo di aggiudicazione (quadro economico): € 70,00 milioni
- Progettazione: Ufficio del Genio Civile OO.MM. - Convenzione in data 30.10.2001;
- Stato di avanzamento procedimento: a seguito del completamento della procedura di gara, con delibera del Presidente n. 140 del 07.11.2011 è stata approvata l'aggiudicazione definitiva dei lavori di che trattasi alla Associazione Temporanea di Imprese Cooperativa Muratori & Cementisti – C.M.C. di Ravenna S.C., Impresa Lungarini S.p.a., Nuova CO.ED.MAR. S.r.l., Consorzio Cooperative Costruzioni – CCC Società Cooperativa, per un importo dei lavori al netto del ribasso d'asta pari a circa € 56,00 milioni. Previa stipula del relativo contratto, i lavori sono stati consegnati nel marzo 2012, sono attualmente in corso e se ne prevede l'ultimazione nel settembre 2014.

LAVORI 4^ FASE OPERE A MARE

1. Completamento diga foranea di sottoflutto, realizzazione della banchina laterale, completamento piazzali ed escavo fondali

- Finanziamento da reperire: € 47,0 milioni (stima di larga massima operata dall'Ufficio OO.MM. diversi anni orsono, non supportata da alcun progetto);
- Progettazione: da definire tempi e modi in funzione dell'avanzamento delle altre fasi attuative;

2. Escavo per adeguamento fondali antistanti primo tratto nuova banchina rettilinea alla quota di P.R.P. (-14 mt. s.l.m.m.)

- Progettazione: Autorità Portuale – Regione Marche;
- Rilievi e redazione elaborati grafici: Ufficio Opere marittime di Ancona;
- Analisi e valutazioni delle scelte progettuali per gli aspetti ambientali: Università Politecnica delle Marche, Dipartimento Scienza della Vita e Ambiente;
- Importo presunto del progetto preliminare: € 12,0 milioni;
- Stato avanzamento procedimento: la fase delle indagini preliminari alla progettazione è stata condotta da ISPRA/ARPAM e si è conclusa a luglio 2011 con i risultati della campagna di caratterizzazione, individuazione e classificazione del materiale coinvolto nel dragaggio. La progettazione preliminare dell'intervento si è conclusa a luglio 2012 ed è imminente, dopo l'espletamento della conferenza di servizi per gli adempimenti di carattere autorizzativo, l'avvio della progettazione definitiva

Le opere marittime infrastrutturali previste nello strumento 1988 sono state complessivamente confermate nel cosiddetto "Piano di sviluppo del porto di Ancona", variante al Piano Regolatore Portuale adottata con Deliberazione del Comitato Portuale n. 26 del 17.12.2007 e sul quale il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha espresso parere favorevole con voto n. 1/08 nell'adunanza del 30 maggio 2008. Il 29.01.2010 è stata avviata la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) presso il

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (art. 23 D.Lgs 152/2006 e art. 5 legge 84/94).

La variante prevede una serie di lievi rettifiche alle banchine interne del bacino del porto storico per regolarizzarle e, allo stesso tempo, recuperare preziosi spazi a terra senza pregiudicare la possibilità di manovra per le navi nel bacino di evoluzione del porto.

Il nuovo assetto è frutto di un Protocollo d'intesa, stipulato nel luglio 1998 tra Autorità portuale e Comune di Ancona, che si proponeva di definire le nuove sistemazioni di comune accordo, attraverso la redazione di un "piano" con la duplice veste di variante/aggiornamento del sopracitato P.R.P. del 1988 per l'Autorità Portuale e di Piano Particolareggiato Esecutivo (P.P.E.) del porto per il Comune di Ancona.

In tale variante sono inoltre previste consistenti e strategiche nuove opere marittime, quali l'ampliamento del porto turistico, in prosecuzione al porto turistico esistente, ed il nuovo porto peschereccio, in sostituzione dell'attuale, nonché un collegamento in subalveo per l'accesso diretto alle banchine del porto storico senza transitare nell'area del Mandracchio.

Lo sviluppo del porto commerciale traghetti è garantito dalle opere del vigente P.R.P., mentre la variante, in tale settore, opera una profonda razionalizzazione ed 'ottimizzazione degli spazi portuali e degli usi previsti, al fine di coniugare le attività portuali con il tessuto urbano immediatamente adiacente e preservare/valorizzare le emergenze storico/monumentali presenti in grande numero nel porto storico.

La suddetta razionalizzazione consiste in un graduale trasferimento delle attività legate alle merci varie dal porto storico verso le banchine e gli spazi portuali del fronte occidentale, della nuova darsena e del nuovo porto commerciale in corso di realizzazione.

Importante previsione della variante è, inoltre, la modifica dell'assetto urbanistico delle aree retrostanti il nuovo porto commerciale con la conversione di parte della ormai vecchia zona industriale Z.I.P.A. (dal fosso Conocchio al fronte occidentale del porto storico) a nuove aree a terra di espansione del porto suddetto.

Lo scorso 26 settembre 2013 il Comitato Portuale ha deliberato l'interruzione dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale del Piano di Sviluppo del Porto adducendo le motivazioni di tale scelta alla onerosità ed alla natura di alcune integrazioni richieste dal Ministero nell'ambito del procedimento.

Attualmente sono in corso di realizzazione degli interventi di parziale rettifica delle banchine del porto storico, anticipati tramite lo strumento dell'"adeguamento tecnico-funzionale", che hanno consentito di ricavare piccoli spazi a ridosso della banchina 14 al fine di poter rendere possibile l'attracco di navi ro-pax.

04.1c CONTESTI COMPETITIVI E SCENARI STRATEGICI DI RIFERIMENTO

La costruzione di un quadro strategico di riferimento dello scalo anconetano, non può prescindere da una lettura delle dinamiche delle cosiddette reti lunghe dello shipping globale; l'evoluzione dei traffici marittimi ha difatti subito una forte accelerazione nel corso dell'ultimo decennio disegnando delle complesse trame di flusso che connettono aree diverse del globo in funzione di relazioni molteplici in continuo mutamento.

Il sistema portuale svolge un ruolo significativo sia che lo si consideri in termini assoluti – in funzione dell'impatto diretto sul PIL – sia che lo si valuti in quanto punto d'accesso privilegiato per

l'approvvigionamento delle materie prime e la commercializzazione dei prodotti finiti. Il vettore marittimo, infatti, è impiegato nella movimentazione di più del 60% dell'import nazionale e di circa il 45% dell'export complessivo; concentrando l'analisi sui soli flussi commerciali extra UE la rilevanza del vettore appare ancora maggiore essendo impiegato per circa l'80% delle movimentazioni totali.

La rilevanza dell'economia portuale è in gran parte connessa al cambiamento, intervenuto in anni relativamente recenti, della stessa nozione di porto. Nel tempo, infatti, si è abbandonata la tradizionale concezione del porto come mero luogo di trasbordo e si è affermata quella di cardine di un sistema logistico e di trasporto complesso. Con questo passaggio, il ventaglio delle attività economiche classificabili come "portuali" si amplia al di là della banchina, comprendendo servizi di trasporto ad alto valore aggiunto, logistica integrata, cantieristica navale .

Nel 2010, il contributo che il sistema marittimo nazionale nel suo complesso ha offerto alla formazione del PIL è pari al 2,6%, superiore a quello di altri settori di attività economica come, ad esempio, l'industria automobilistica.

Anche a livello occupazionale, la rilevanza di questo settore è significativa con oltre 213.000 unità di lavoro occupate direttamente.

A rafforzare il valore di questo comparto nel sistema economico generale contribuisce l'elevato grado di integrazione del sistema portuale-logistico con il tessuto produttivo italiano. Tale relazione è efficacemente rappresentata sia dai moltiplicatori di reddito e occupazione (stimati dal Censis, nel 2009, pari, rispettivamente, a 2,37 e 1,73), sia dal confronto fra la distribuzione territoriale dei principali nodi portuali e logistici e la localizzazione geografica delle più significative concentrazioni industriali del Paese.

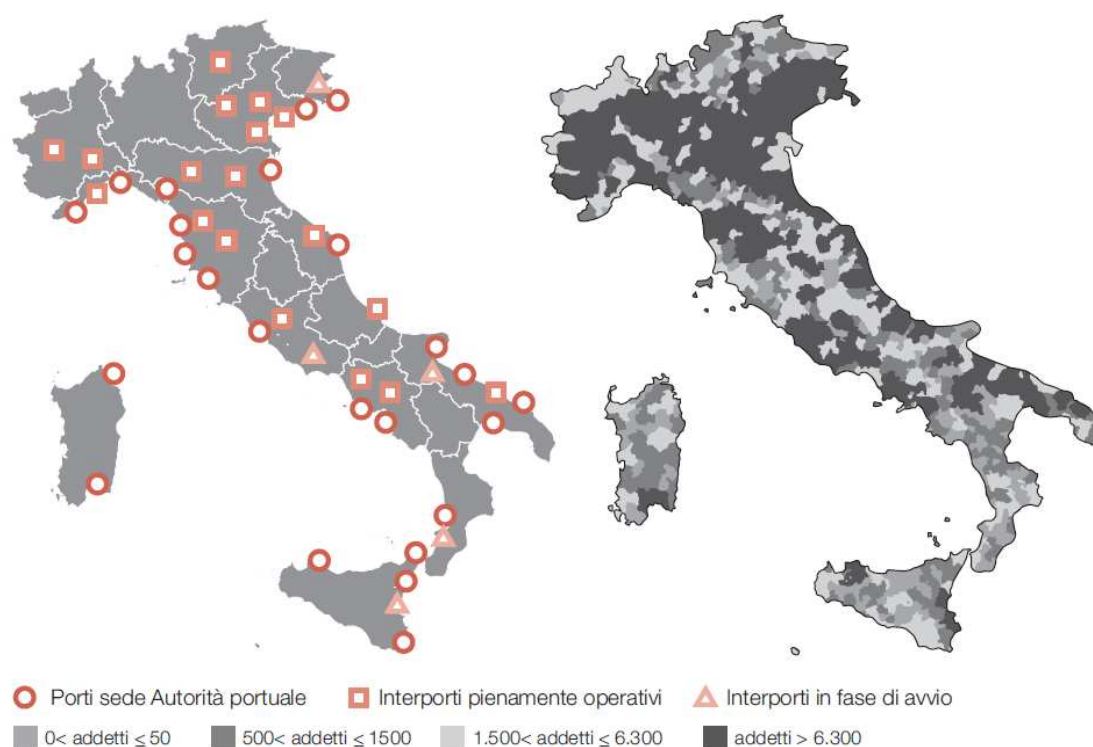


Illustrazione 5: Il sistema portuale-logistico e la struttura produttiva italiana (addetti del settore manifatturiero suddivisi per SSL)_fonte Cassa depositi e Prestiti

Nel 2010, il volume di merci complessivamente movimentato dal sistema portuale italiano ha superato i 470 mln t; un volume significativo, in particolare con riferimento ai carichi destinati al mercato internazionale. Il trasporto marittimo, infatti, rappresenta la modalità principale per la movimentazione di merci sulle lunghe distanze. Analizzando il mercato “marittimo” nazionale secondo le tipologie di carico movimentato, il traffico rinfusiero rappresenta la quota più rilevante, in termini di tonnellaggio, della movimentazione portuale complessiva in Italia, con una quota pari al 56% di cui il 40% riconducibile alle rinfuse liquide e il 16% a quelle solide. Per quanto riguarda, invece, i carichi unitizzati (container e Ro-Ro) questi rappresentano complessivamente, circa il 38% dei volumi movimentati. Considerando la dinamica dei flussi di merci movimentate nel sistema portuale italiano fra il 2005 e il 2010, emerge come anche il mercato nazionale abbia risentito, in misura significativa, della crisi che ha investito il settore nel 2009, segnando un calo del 14% dei volumi movimentati rispetto all’anno precedente, per poi registrare i primi segnali di ripresa nel 2010 (+8,4%). Gli effetti della crisi sono stati più evidenti per l’aggregato “altre merci” (denominato anche general cargo corrispondente a carichi non unitizzati di merci varie come, ad esempio, il trasporto di autovetture) con una flessione del -41,1%, seguito dalle rinfuse solide (-28,0%), mentre tra i segmenti che meglio hanno resistito all’urto della crisi si segnala quello delle rinfuse liquide (-7,6%) che, tuttavia, aveva intrapreso un sentiero negativo già nella fase pre-crisi. La movimentazione di rinfuse liquide, infatti, è stata fortemente influenzata dalla riduzione sia dei consumi di energia primaria, sia dall’impiego di olii combustibili per la generazione elettrica, con conseguente riduzione della domanda di trasporto di idrocarburi (l’Autorità per l’energia elettrica e il gas segnala che nel 2005 l’incidenza dei prodotti petroliferi sugli input per la generazione elettrica era pari all’11,8%, mentre nel 2010 rappresenta il 3,3%)

Anche il traffico container, in coincidenza con il deflagrare della crisi, ha segnato una contrazione del 9,8% dei TEU movimentati, raggiungendo nel 2009 un livello pari a 9,51 mln TEU (per trovare volumi inferiori occorre tornare al 2004, quando i porti italiani hanno movimentato 9,48 mln TEU). Anche la ripresa registrata nel 2010, pur caratterizzando tutte le tipologie di carico, ha sperimentato un’intensità differente nei diversi segmenti di mercato; in linea generale, i comparti che più avevano risentito degli effetti della crisi (le rinfuse solide e il general cargo) sperimentano una ripresa dei volumi più significativa (rispettivamente pari al 17,3% e al 24,1%), mentre altri mercati, come quello dei container e delle rinfuse liquide, pur segnando un’inversione di tendenza, registrano tassi di crescita dei volumi più contenuti (rispettivamente del 2,6% e del 4,9%).

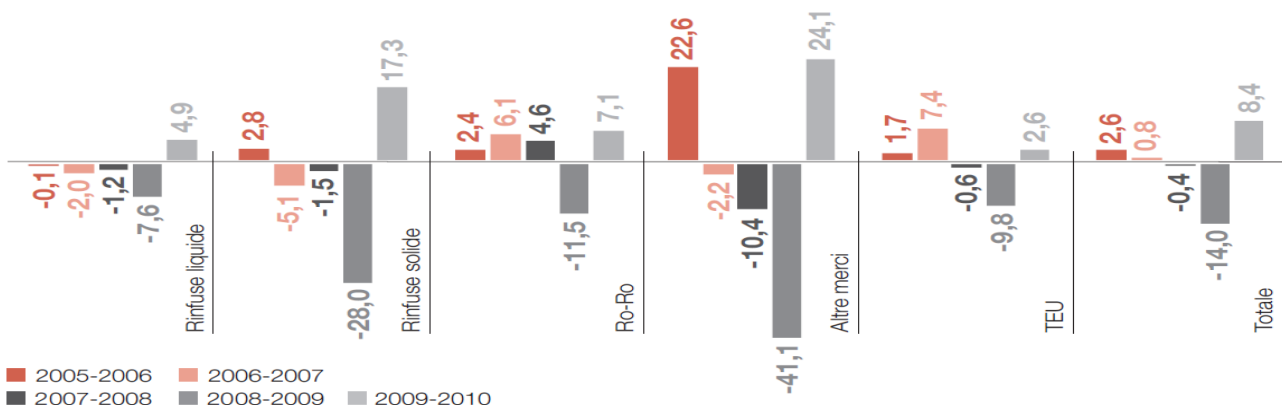


Illustrazione 6: traffico marittimo di merci in Italia per tipologia, var.% anni 2005-10 (fonte Assoport 2012)

Ad un quadro dei traffici così descritto corrisponde un sistema portuale articolato su 24 porti sede di Autorità Portuale e numerosi scali commerciali di piccole dimensioni. Nonostante la presenza di un numero elevato di scali, si assiste a una forte concentrazione del mercato, con i primi 5 scali che da soli gestiscono più del 40% del traffico complessivo.

	Rinfuse (A)		Merci varie (B)			Totale (A+B)	TEU (n.)	TEU 2011 (n.)
	Liquide	Solide	In contenitori	Ro-Ro	Altre merci			
Genova	19.697	4.608	17.656	8.059	683	50.702	1.758.858	1.847.102
Trieste	36.210	1.635	3.022	5.649	902	47.418	277.058	393.195
Cagliari-Sarroch	25.716	386	7.118	2.597	57	35.873	629.340	613.933
Taranto	6.572	18.138	3.750	-	6.389	34.849	581.936	604.404
Gioia Tauro	524	19	29.685	172	-	30.400	2.852.264	2.338.000
Livorno	9.280	844	7.332	10.379	2.463	30.299	628.489	637.798
Augusta	28.455	960	-	-	-	29.415	78	50
Venezia	11.938	6.409	3.957	1.787	2.277	26.368	393.913	458.363
Messina-Milazzo	16.382	91	-	6.595	-	23.068	-	-
Napoli	5.552	4.419	5.883	6.069	-	21.923	532.432	526.768
Ravenna	4.940	9.763	2.209	899	4.104	21.915	183.041	215.336
La Spezia	2.281	1.746	13.466	-	456	17.950	1.285.155	1.307.274
Savona Vado	5.986	3.071	1.985	105	890	12.037	181.859	166.053
Olbia-G.A.	1.564	1.410	-	7.463	6	10.444	-	-
Brindisi	2.727	6.006	10	1.324	50	10.117	1.107	485
Salerno	-	44	2.874	5.931	992	9.842	234.809	245.000
Civitavecchia	406	4.347	235	4.181	4	9.172	41.536	37.464
Ancona	4.464	811	843	2.401	-	8.521	110.395	120.674
Palermo	803	249	317	6.508	-	7.876	33.495	28.568
Piombino	45	4.640	-	1.308	562	6.555	-	-
Catania	5	314	218	4.131	685	5.353	20.247	20.000
Bari	3	1.918	3	3.324	54	5.303	680	11.121
Fiumicino	5.204	-	-	-	-	5.204	-	-
Marina di Carrara	6	317	120	1.529	1.370	3.342	7.793	9.000
Monfalcone	-	984	-	110	1.994	3.088	1.166	591
Gaeta	1.554	484	-	2	67	2.107	-	-
Chioggia	-	1.269	-	-	563	1.833	-	-
Porto Nogaro	-	85	-	-	1.119	1.205	40	-
Barletta	286	550	-	-	53	889	-	-
Monopoli	123	170	-	-	4	298	-	-
TOTALE	190.723	75.689	100.684	80.522	25.745	473.363	9.755.691	9.581.179

Illustrazione 7: Merci movimentate nei principali porti italiani nel 2010 ('000 tonn)_fonte Assoporti 2012

Genova, con una movimentazione merci superiore ai 50 mln t nel 2010 e un traffico container di 1,76 mln TEU, è il principale porto italiano e uno dei più grandi scali del Mediterraneo, collocandosi al 4° posto dopo Marsiglia (che ha movimentato circa 86 mln t) e i due grandi scali spagnoli di Algeciras (65,5 mln t) e Valencia (63,7 mln t). Secondo porto italiano per volumi è Trieste che, con 47,4 mln t, si colloca al 5° posto nel Mediterraneo. In questo caso, un peso significativo nella composizione dei volumi movimentati è rappresentato dalle rinfuse liquide: lo scalo , infatti, rappresenta il punto di approvvigionamento dell'Oleodotto Transalpino che collega Trieste con la Baviera).

Un importante segmento del traffico via mare è rappresentato dall'unità container, modalità prevalente per la movimentazione di prodotti finiti e semilavorati a livello internazionale. Il settore portuale italiano si caratterizza per la presenza di un sistema duale di scali specializzati nella movimentazione container:

- quelli delle regioni meridionali, localizzati lungo l'asse Suez-Gibilterra, principale direttrice mediterranea dei traffici tra Far East e Europa, specializzati nell'attività di transhipment,

- quelli delle regioni settentrionali, segnatamente nel Nord Tirreno e nel Nord Adriatico, a ridosso dei principali poli industriali nazionali e in posizione favorevole rispetto ai grandi corridoi europei, che si caratterizzano come porti gateway.

Con riferimento agli ultimi 10 anni - che comprendono sia la fase di massima espansione del traffico container, sia gli anni del downturn economico - confrontando l'andamento del mercato internazionale del traffico container con quanto accaduto in Italia, emerge come il nostro Paese abbia anticipato al 2008 la fase di flessione e non abbia intercettato pienamente la ripresa del 2010. Più in particolare, mentre nel 2008 il traffico containerizzato a livello mondiale ha sperimentato una crescita del 4,3% rispetto all'anno precedente, già in quell'anno il mercato italiano ha registrato una prima inversione, segnando una variazione pari al -0,6%. Nel 2009, quando la crisi ha aggredito pesantemente la domanda internazionale di trasporto containerizzato, il crollo è stato significativo sia a livello nazionale sia internazionale, sebbene, anche in questo caso, l'Italia abbia segnato una contrazione più marcata (9,8% vs 8,9%). Infine, la ripresa: mentre nel 2010 il mercato internazionale ha segnato una forte crescita (+12,3%), l'Italia ha recuperato solo un +2,5%.

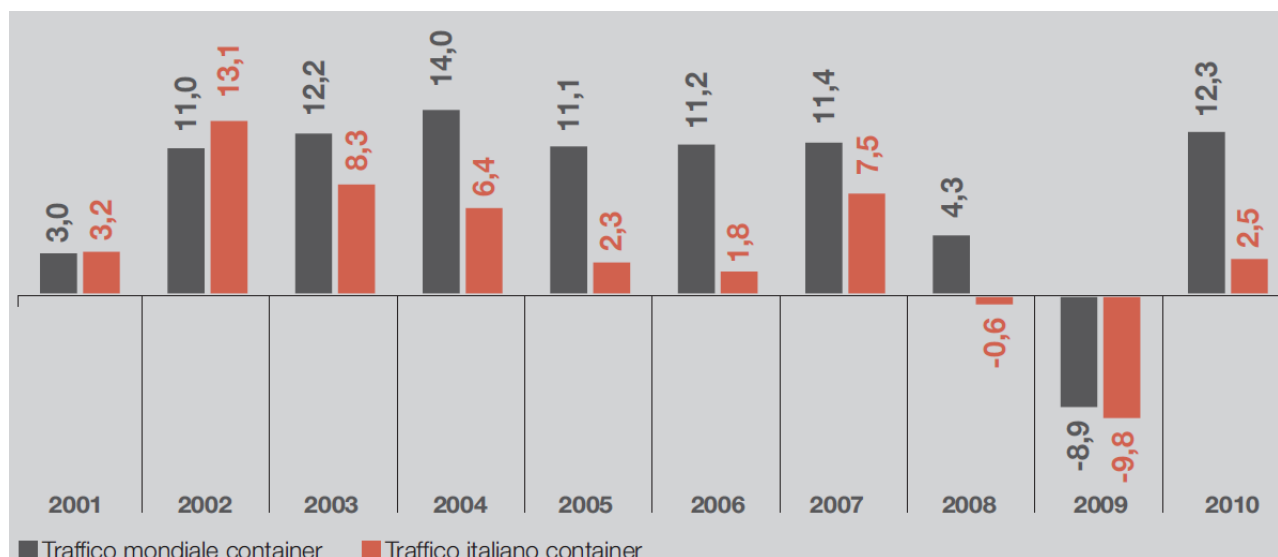


Illustrazione 8: Andamento del traffico container mondiale e nazionale 2001-10_fonte Assoport 2012

Il sistema portuale italiano opera in un contesto competitivo particolare: da un lato, gli scali gateway del Nord Tirreno e del Nord Adriatico subiscono la competizione dei grandi porti del Northern Range ; dall'altro, sugli scali di transhipment dell'Italia centro-meridionale pesa la concorrenza dei porti del Mediterraneo occidentale e il contraccolpo legato allo sviluppo degli scali in Nord Africa e nell'East Med.

Il tema della competizione fra i porti gateway dell'Italia del Nord e gli scali del Northern Range è dibattuto da tempo, in particolare con riferimento all'opportunità o meno di comparare sistemi caratterizzati da differenze fortemente marcate non soltanto in termini di dimensioni (il porto di Rotterdam, da solo, movimentava volumi di traffico container superiori a quelli gestiti dall'intero sistema portuale italiano), ma anche con riferimento alla struttura organizzativa e alla governance. A sottolineare una differenza significativa fra il Northern Range e l'Italia, inoltre, contribuisce la dimensione del mercato di riferimento: i porti del Nord Europa, infatti, servono uno dei più grandi

mercati del mondo, mentre gli scali italiani, a oggi, soddisfano appena sufficientemente le esigenze del mercato nazionale.

La ragione di tale confronto è duplice: da un lato, infatti, considerando l'attuale distribuzione dei traffici container in Europa e la rilevanza crescente della rotta Europa-Far East via Suez, si rileva la presenza di una porzione di mercato contendibile dai due sistemi portuali, rappresentata dalle regioni che si collocano a ridosso dell'arco alpino; dall'altro, nella prospettiva del rafforzamento dei grandi assi europei, in particolare con riferimento ai Corridoi Genova-Rotterdam e Adriatico-Baltico, l'accessibilità dell'Europa Centrale sarà maggiore anche nella direzione Sud-Nord.

Tale circostanza, se da un lato rappresenta un'opportunità per rafforzare l'accesso da Sud ai mercati dell'Europa Centrale, dall'altro, in assenza di un adeguato sviluppo dei sistemi portuali del Nord Tirreno e del Centro-Nord Adriatico, si tradurrebbe in una maggiore accessibilità da Nord del mercato italiano, con conseguente perdita di quote di mercato.

A tale proposito, è necessario sottolineare come la concorrenza fra i porti del Nord Europa e quelli italiani non riguardi soltanto un mercato estero potenzialmente contendibile, ma anche la movimentazione di carichi con origine/destinazione nel mercato nazionale.

La Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, nell'ambito della redazione del Piano Generale della Logistica 2011-2013, ha stimato il traffico di container marittimi con origine/destinazione in Italia che transita attraverso gli scali del Northern Range, piuttosto che nei porti nazionali, in circa 441 mila TEU nel 2010. Paradossalmente, quindi, sarebbe come dire che il Northern Range è, per volumi movimentati, l'“ottavo scalo italiano”; in particolare, si stima che, nel 2010, il porto di Rotterdam abbia movimentato circa 220 mila TEU con origine/destinazione in Italia, seguito da Anversa (126 mila TEU, poco più di Ancona!) e Amburgo (43 mila TEU).

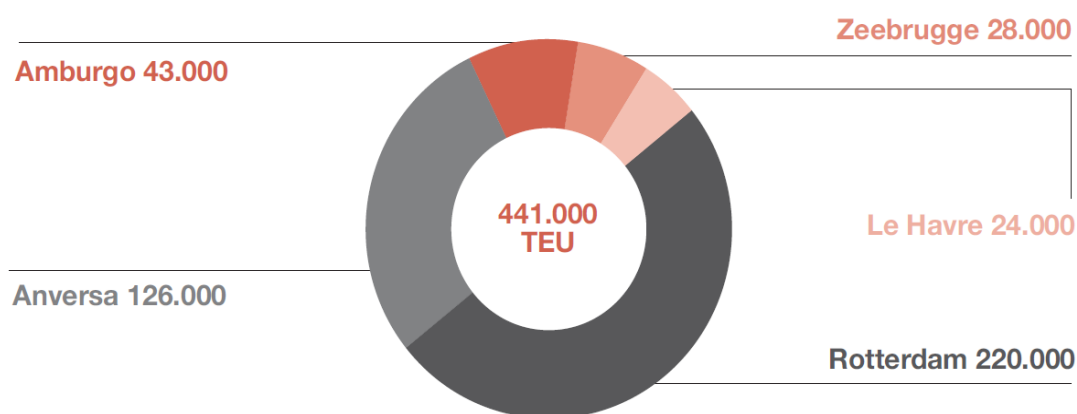


Illustrazione 9: Stima dei traffici container diretti o originati in Italia, movimentati dai porti del Northern Range (TEU)_Cassa Depositi e Prestiti su dati Piano Nazionale Logistica 2012

In questo contesto, appare evidente come, nonostante ci sia piena consapevolezza delle differenze che caratterizzano i due sistemi, nella definizione delle strategie da adottare a sostegno della portualità nazionale non sia possibile prescindere da ciò che accade nel Northern Range.

Se le regioni del Nord Europa rappresentano, comunque, un riferimento per i grandi scali gateway italiani, è nel Mediterraneo che si gioca la competizione per i porti del Mezzogiorno. Il rafforzamento delle Economie asiatiche, infatti, ha determinato una forte espansione dei traffici lungo la rotta Europa-Far East, conferendo al Mediterraneo una nuova centralità. Se fino agli anni

'70, l'area mediterranea non era stata interessata dai grandi traffici marittimi internazionali, successivamente la forte crescita dell'area Asia-Pacifico ha determinato uno spostamento del baricentro di tali traffici verso Sud.

Una valutazione circa il peso che il Mediterraneo ha assunto nel contesto internazionale del traffico marittimo di merci può essere desunta dall'andamento dei volumi in transito attraverso il Canale di Suez, principale accesso al Mediterraneo per i traffici provenienti da Est.

Considerando il periodo 2001-2011 emerge come, in particolare nella fase pre-crisi, il volume di merci in transito nel Canale abbia sperimentato una crescita significativa. Tra il 2001 e il 2008 il numero delle navi che hanno attraversato il Canale è aumentato di più del 50%, quello delle portacontainer di più del 70%. Il tonnellaggio netto trasportato è più che raddoppiato, essendo cresciuto a un tasso medio annuo del 7,4%. La crisi ha tuttavia determinato una forte riduzione dei traffici marittimi, anche mediterranei: nel 2009, le navi transitate da Suez si sono ridotte del 19,6%; la contrazione ha riguardato principalmente il settore dei container che ha registrato un calo del 25,5%. Il 2010 ha segnato la ripresa delle movimentazioni che, tuttavia, restano ancora al di sotto dei livelli pre-crisi. Nel 2011 si assiste a una ripresa significativa del tonnellaggio (+9,7%), riconducibile principalmente al traffico container: mentre, infatti, il numero complessivo di navi in transito nel Canale sperimenta, nel 2011, una flessione dell'1,1%, le navi portacontainer che attraversano il Canale aumentano del 5,1%.

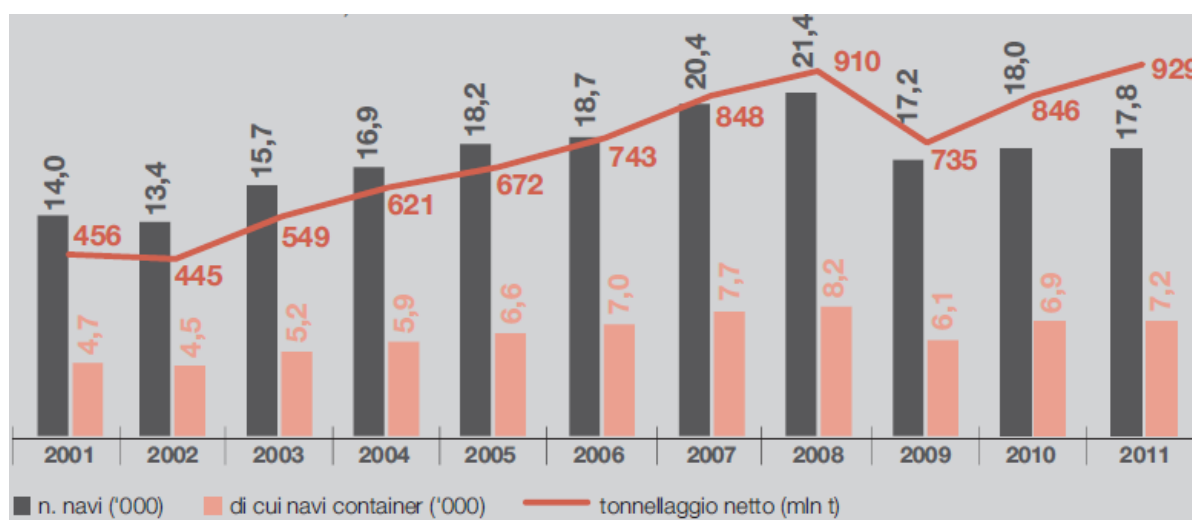


Illustrazione 10: Traffico nel Canale di Suez, 2001-2011_fonte Assoport 2012

04.1D FLUSSI DI TRAFFICO

All'interno delle complesse geografie dei sistemi di flusso globali, il porto di Ancona si presenta, ovviamente, come una realtà marginale in ragione di una consistenza dei traffici non paragonabile ai grandi numeri fino ad ora esposti; purtuttavia, il fatto che l'UE abbia ritenuto di inserire lo scalo dorico tra i sistemi "core" del freight corridor Helsinki-Valletta, rappresenta un segnale di riconosciuta potenzialità all'interno di un più complesso scenario di sviluppo del mercato internazionale della movimentazione marittima.

Nel 2012 sono state movimentate complessivamente nel porto di Ancona 7.951.818 tonnellate di merci, pari a -5,5% rispetto al 2011. Le navi in transito sono state 4.355, -11% rispetto allo scorso anno; si tratta del quarto anno consecutivo in cui il porto di Ancona registra un calo nel traffico totale delle merci, dato che testimonia il perdurare di una situazione economica di gravissima crisi

internazionale che non risparmia alcun settore. Il calo dal 2008 è stato di quasi 1,5 milioni di tonnellate di merci, pari al 16% di traffico in meno.

Per il 2012 il calo del 5,5% è dovuto alla negativa performance delle merci liquide (3.994.695 tonnellate, pari a - 11,4% vs. 2011) a causa della riduzione delle attività produttive della Raffineria API di Falconara, tenuto conto che le merci liquide rappresentano mediamente la metà del traffico complessivo del porto. Per quanto riguarda le merci solide, invece, il 2012 segna una sostanziale tenuta del traffico, con 3.957.123 tonnellate pari a +1% rispetto al 2011. Il risultato si deve principalmente all'ottima performance del traffico merci nei contenitori che con 1.099.392 tonnellate segna un + 19% rispetto all'anno precedente.

Anche le merci rinfuse registrano una crescita dell'11,7% vs. 2011 raggiungendo 625.849 tonnellate. In controtendenza il traffico su tir e trailer che ha una battuta d'arresto nel 2012 (2.231.882 tonnellate, -7,8% vs. 2011). Negli ultimi 6 anni, però, le merci solide sono passate da 4.635.569 del 2007 a 3.957.123 del 2012, perdendo il 15%. Al loro interno, il peso delle merci rinfuse si è ridotto sensibilmente, passando dal 34% del totale al 16%. Inversa la performance delle merci in containers, che sono passate dal 16% al 28%. Relativamente costante il peso delle merci che viaggiano su tir e trailer che nel 2007 pesavano per il 50% e nel 2012 per il 56% sul totale delle merci solide. Per quanto riguarda la composizione del traffico totale delle merci, il grafico che segue illustra come essa sia cambiata negli ultimi 6 anni: se il peso delle rinfuse liquide è sostanzialmente immutato (49% - 50%), è significativamente aumentato quello del traffico containers passato dall'8% al 14%, e, seppur in misura minore, è aumentato anche quello nei tir e trailer (dal 25% al 28%). In calo, invece, il peso sul totale delle rinfuse solide, che è passato dal 17% all'8%.

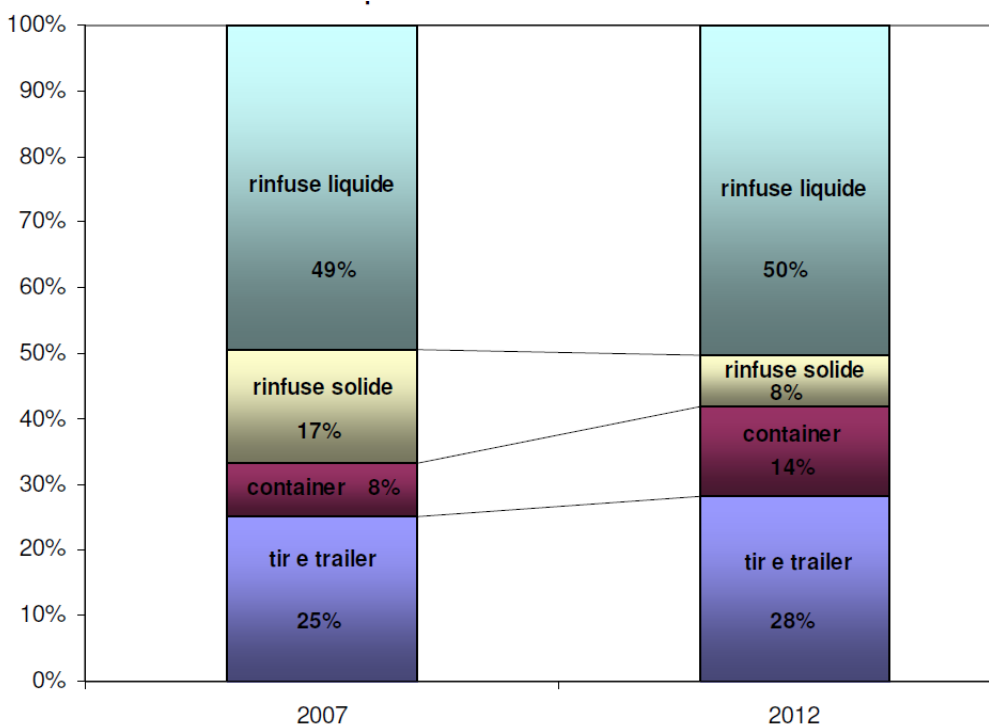


Illustrazione 11: composizione merci 2007 Vs 2012 (fonte AP di Ancona)

Le merci su tir e trailer nel 2012 sono state 2.231.882 tonnellate, pari a -7,8% vs. 2011. L'88% di questo traffico, pari a quasi 2 milioni di tonnellate, è diretto e proveniente da/per la Grecia, e perde l'11% rispetto al 2011. In calo (del 9%) anche il traffico da/per la Croazia (157.771

tonnellate, che pesano per il 7%). In controtendenza il traffico da/per l'Albania con 52.451 tonnellate, pari a + 46% vs. 2011). Per quanto riguarda il numero di Tir e Trailer, il 2012 segna un calo del 12% verso il 2011, con 140.049 transiti. Il calo si registra sia sulla tratta greca (123.844 Tir e Trailer, pari a - 14%) che rappresenta l'88% dei transiti totali, che sulla tratta croata (11.928 Tir, pari a - 3%), che costituisce il 9% del totale. In crescita, invece, i Tir e Trailer per/da l'Albania con 4.217 transiti, pari a + 81% rispetto al 2011.

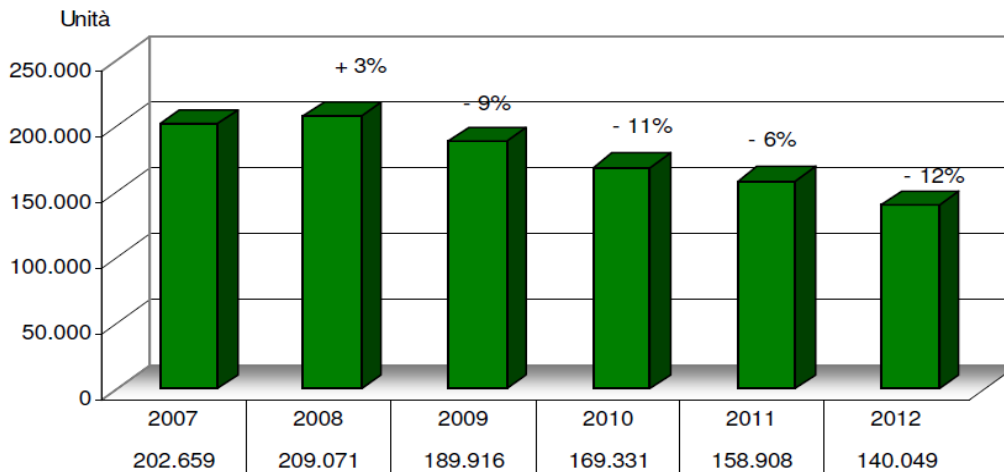


Illustrazione 12: Andamento traffico TIR e trailer (fonte AP di Ancona)

Anche nel 2012 il traffico merci nei contenitori conferma l'andamento positivo degli ultimi anni, superando per la prima volta il milione di tonnellate: 1.099.392 pari a + 19% rispetto al 2011. Il 69% di questo traffico, pari a 762.135 tonnellate, è diretto a - o proviene da - altri porti italiani, tra cui gli Trieste, Gioia Tauro e Cagliari. In forte crescita anche il peso del porto hub del Pireo in Grecia (oltre 229.609 tonnellate, pari al 21% del totale). Ottima anche la performance dei Teu in transito nello scalo dorico che, nel 2012, raggiungono 142.213, pari a + 18% rispetto al 2011.

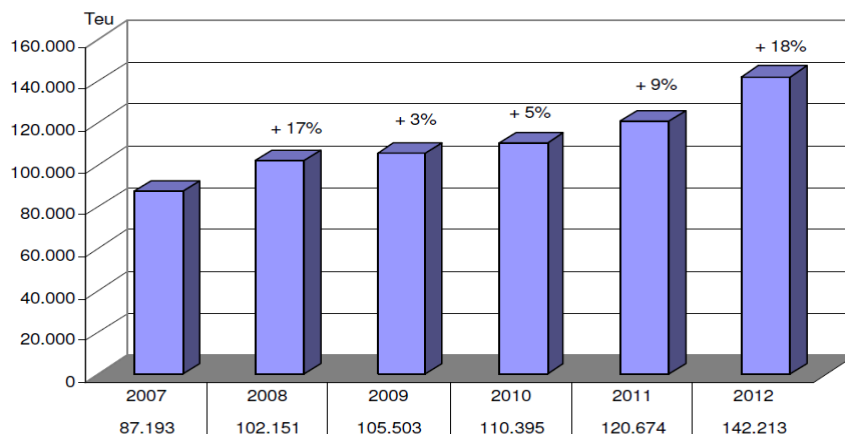


Illustrazione 13: andamento traffico container (fonte AP di Ancona)

Nel 2012 si segnala una ripresa nel traffico di rinfuse solide con 625.849 tonnellate pari a +12% rispetto allo scorso anno; la crescita è dovuta all'incremento della movimentazione del carbone (203.493 tonnellate, pari a + 19%) e alla buona performance dei cereali e oleaginosi (233.455

tonnellate, +31% vs. 2011), mentre sono ancora in calo sia i metallurgici (10.962 tonnellate, - 10%) che i minerali grezzi e manufatti (89.786 tonnellate, -18%). In generale, comunque, si tratta di una tipologia di traffico in forte diminuzione nel porto di Ancona, sia perché – come già evidenziato negli ultimi anni - molte categorie merceologiche non vengono più trasportate alla rinfusa bensì nei contenitori, sotto forma di semi-lavorati, sia per ragioni specifiche del porto di Ancona dove il traffico di carbone è calato negli anni per la riduzione di produzione della centrale di carbone di Bastardo in Umbria e quello dei semi per la chiusura dello stabilimento Bunge Italia.

Nel 2012 sono transitati per il porto di Ancona 1.172.489 passeggeri, pari a – 25% rispetto al 2011. Il calo riguarda le principali direttrici di traffico dei traghetti in partenza e arrivo nel porto di Ancona: la direttrice greca – che rappresenta il 62% del traffico passeggeri su traghetti - registra un calo del 31,5% con 661.894 transiti e quella croata – che rappresenta il 32% - segna un calo del 13%, con 340.246 transiti.

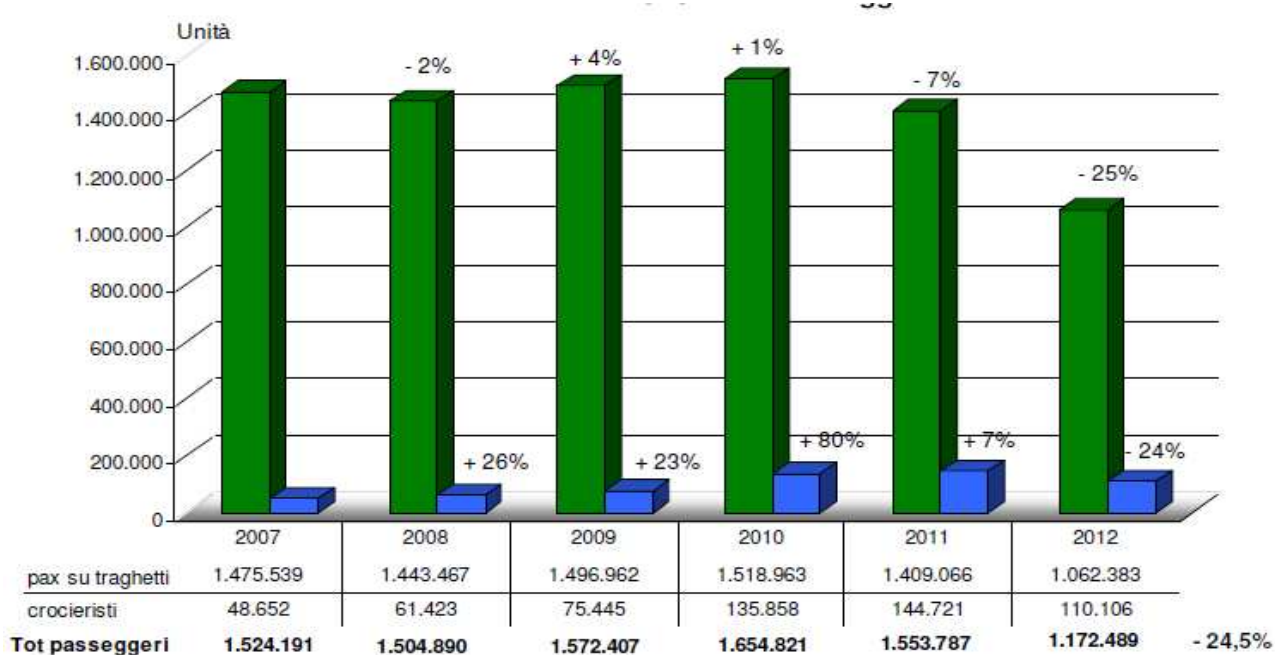


Illustrazione 14: andamento passeggeri (fonte AP di Ancona)

La ragione principale del calo si deve alla grave situazione di crisi che caratterizza la Grecia negli ultimi anni, che ha portato alcune Compagnie di navigazione a ridurre il numero di collegamenti settimanali.

In crescita, invece, la direttrice albanese (51.960 passeggeri, +30%). Per la prima volta in calo anche il traffico crocieristico con 110.106 passeggeri, pari a – 24% rispetto al 2011. I crocieristi che hanno scelto Ancona come home port per la crociera sono stati 41.485, sostanzialmente in linea con il dato 2011 (-1%), mentre sono diminuiti i transiti delle crociere partite da altri scali (68.621 passeggeri, pari a – 33% vs 2011).

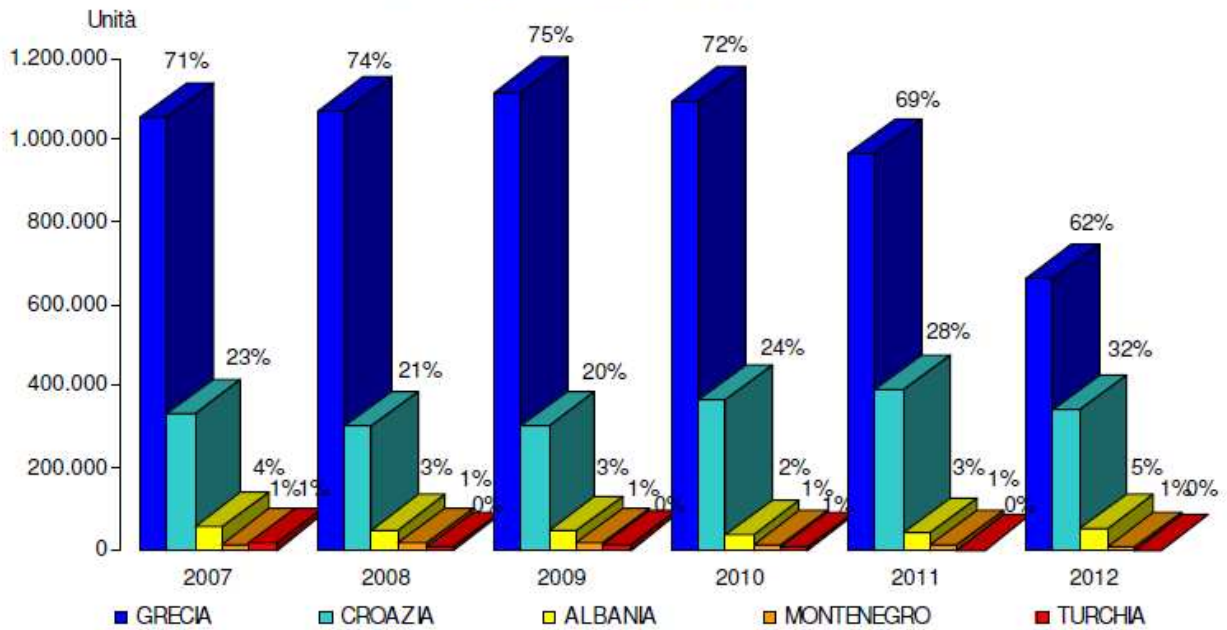


Illustrazione 15: traffico passeggeri per direttrice (fonte Ap di Ancona)

04.1E IMPLICAZIONI INFRASTRUTTURALI: BANCHINA MARCHE, USCITA OVEST, CONNESSIONI INTERMODALI FERROVIARIE

Per sostenere la crescita e lo sviluppo della competitività del porto di Ancona all'interno delle complesse dinamiche dei traffici marittimi transeuropei fino ad ora descritti, sono fondamentali importanti opere a mare e strategiche connessioni d'ultimo miglio finalizzate ad incrementare il complessivo grado di efficienza dello snodo infrastrutturale e ridurre i transit time delle merci.

In tal senso la **Banchina Lineare**, prevista già dal Piano del Porto del 1988, può considerarsi un'infrastruttura prioritaria la cui realizzazione rappresenterebbe un forte elemento di attrattività per

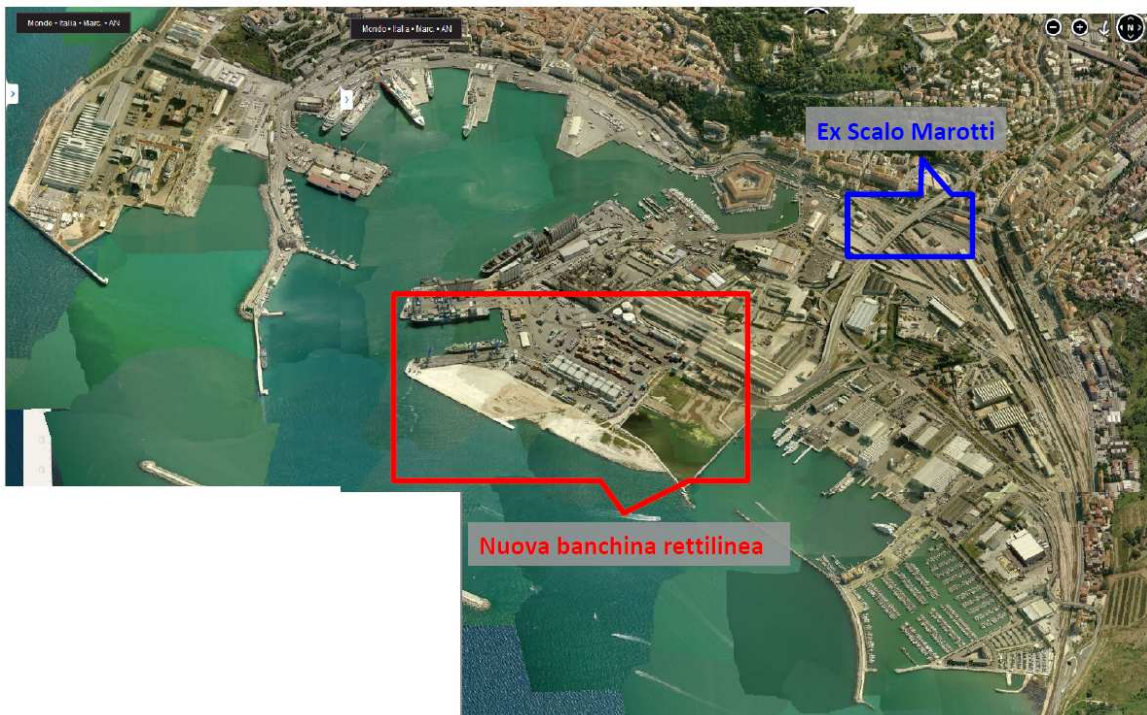


Illustrazione 16: specchio acqueo del porto di Ancona

l'insediamento di grandi operatori della logistica mondiale; l'opera, una volta completata, avrà una lunghezza di 950 metri e uno spazio retrostante di circa 20 ettari, dimensioni che possono tradursi in un'ampia capacità di movimentazione di merci, in primis di container.

Per determinare con maggiore esattezza la capacità effettiva occorrerebbe ragionare su ulteriori parametri: la capacità di movimentazione, infatti, è funzione non solo dell'estensione dell'area, ma anche di alcuni parametri statici come la tipologia dei mezzi di movimentazione disponibili e le pile di container possibili. A questi si uniscono altri parametri quali il tempo di sosta medio in banchina, la presenza di un picco di flussi di contenitori nel terminal, ecc.

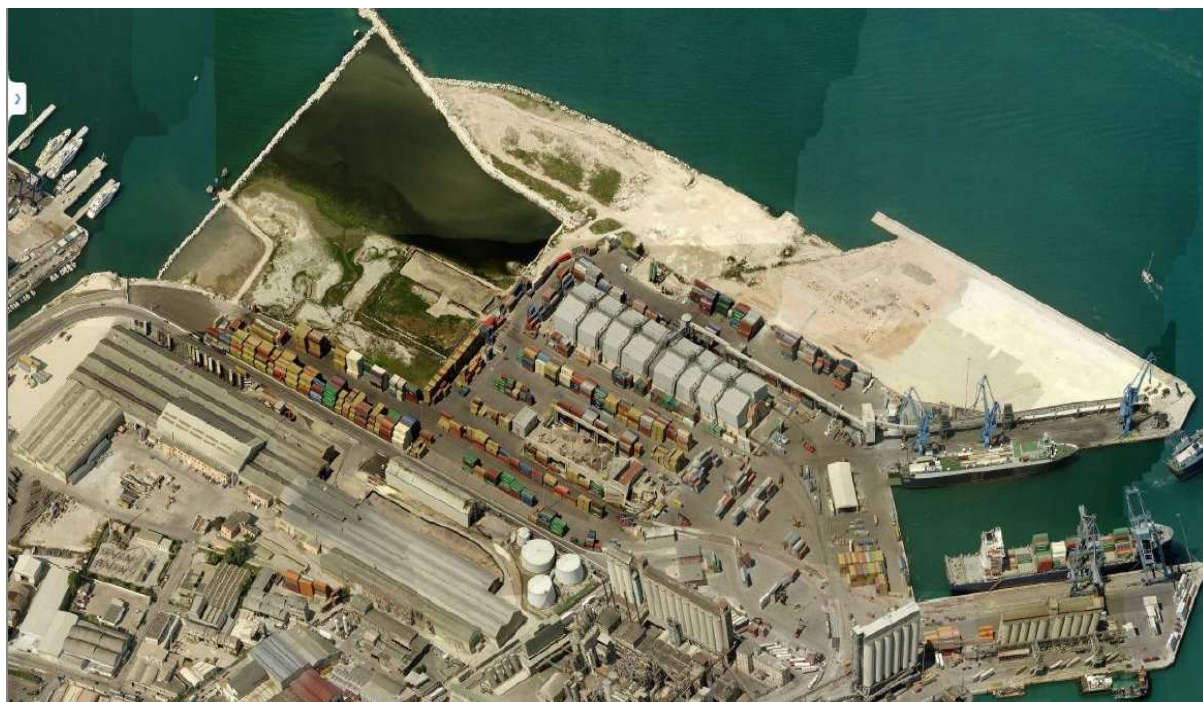


Illustrazione 17: la banchina rettilinea in corso di esecuzione

In maniera più empirica, si può procedere alla verifica di capacità di altri terminal container italiani in rapporto all'area disponibile, secondo quanto dichiarato dai soggetti gestori (terminalisti), determinando così una capacità media da applicare al contesto dorico. Come risulta dalla tabella di seguito la capacità è il frutto della combinazione di diverse variabili in cui incidono lunghezza di banchina, mezzi disponibili, pescaggio ecc. La capacità media risulta pari a 2,3 TEUs per mq, anche se, occorre ribadire, l'intervallo di oscillazione intorno a questo valore risulta molto elevato. Tuttavia, risulta che il valore di 2 Teus al mq costituisce un indicatore di buona produttività di un terminal container. Se dunque applichiamo il valore determinato al contesto del porto di Ancona risulta che la capacità complessiva dell'area a ridosso della banchina Marche è pari all'incirca a 450.000 teus. **Ragionevolmente si può dunque affermare che in prospettiva la capacità del porto si aggirerebbe intorno ai 400.000-450.000 teus , quota che implicherebbe l'entrata nel novero dei terminal di media dimensione del contesto nazionale e tra i più grandi del bacino adriatico.**⁵

⁵ I dati riportati ed il metodo di calcolo della capacità media è stato integralmente mutuato dall'Osservatorio del Porto di Ancona 2009 a cura dell'ISTAO e con la collaborazione della Camera di Commercio, dell'Autorità Portuale della Regione Marche e della Provincia di Ancona

	<i>Gestori</i>	<i>Banchine mt</i>	<i>Pescaggio (mt)</i>	<i>Crane</i>	<i>Capacità (t. anno)</i>	<i>Aree (mq)</i>	RAPPORTO CAP./ AREA
GIOIA TAURO	<i>Eurogate APM</i>	3.395	12,5 - 18	22 gru a portale + 3 gru mobili	4.200.000	1.600.000	2,6
GENOVA	<i>Psa</i>	1.200	15	10	1.500.000	1.000.000	1,5
LA SPEZIA	<i>Eurogate</i>	1.402	13 - 14	P gru a portale + 2 gru mobili	1.200.000	282.000	4,3
CAGLIARI	<i>Eurogate APM</i>	1.520	16	7 gru a portale + 1 mobile	1.100.000	400.000	2,8
LIVORNO	<i>Eurogate</i>	1430	13	8 gru a portale	800.000	412.000	1,9
SALERNO	<i>Eurogate</i>	920	11	4 gru mobili	500.000	100.000	5,0
VENEZIA	<i>PSA</i>	852	10	4	450.000	290.000	1,6
RAVENNA	<i>Eurogate</i>	640	10,5	4 a portale + 1 mobile	285.000	300.000	1,0

Tabella 1: capacità media in funzione dell'area disponibile (fonte Osservatorio Porto di Ancona 2009 - ISTAO)

Accanto all'implementazione dei traffici determinata dalla realizzazione della Banchina Rettilinea, è necessario operare sul capacità delle reti lunghe di trasporto viario e ferroviario: una potenziale triplicazione degli attuali TEUs genererebbe impatti tali da mettere in forte dubbio l'adeguatezza del telaio della mobilità a supportare i nuovi flussi di traffico.

E' bene precisare difatti che il raggiungimento di 400.000 teus potenziali di traffico, in assenza di evacuazione per via intermodale, comporterebbe il passaggio attraverso la città di circa 300 mila mezzi pesanti, una media, considerando i giorni lavorativi, di 1.500 mezzi al giorno che si aggiungerebbero a quelli generati dal traffico ro-pax, ovvero 200.000 mezzi pesanti l'anno. Diventa, quindi, una questione fondamentale che i tempi di realizzazione della banchina siano il più possibile sincronizzati con la cosiddetta **Uscita a Ovest** ovvero il collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità'.

Il tracciato di progetto muove dall'area portuale, interessando la fascia costiera solo in minima parte; il tratto iniziale del collegamento è localizzato fra il limite occidentale dell'area urbana centrale di Ancona ed il quartiere Palombella, si sviluppa prima verso sud per deviare poi verso ovest, attraversando, quindi, l'entroterra collinare ed allacciandosi all'A14 in prossimità della località Casine di Paterno, in posizione baricentrica fra gli attuali caselli di Ancona Nord e Sud.

Dell'opera, che rientra tra quelle considerate strategiche dalla legge "obiettivo", dopo che l'Anas ha affidato in Project Financing il ruolo di promotore ad un'ATI capeggiata da Impregilo, è stata approvata dal Cipe la Variante al Progetto Preliminare, concordata con Autorità Portuale, Comune, Regione, Ministero Infrastrutture e Ministero dell'Ambiente; nel maggio 2011 è stato espresso

parere favorevole , sempre da parte del CIPE, sullo schema di convenzione per la progettazione, realizzazione e gestione dell'opera. Allo stato attuale è stata sottoscritta la convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ATI, step che precede la stesura del progetto definitivo.

Sul fronte dell'offerta infrastrutturale per l'intermodalità, la capacità di movimentazione dei treni è aumentata; nel porto, infatti, nel corso degli ultimi anni sono state realizzate opere di significativa importanza per lo sviluppo di tale modalità., prima tra tutte il nuovo raccordo a doppio binario dalla stazione di Ancona Centrale alla cosiddetta Nuova Darsena.

Il nuovo percorso della lunghezza complessiva di circa un chilometro e mezzo, prevede tre nuovi binari , di cui uno, quale collegamento vero e proprio tra linea ferroviaria nazionale ed infrastruttura portuale, altri due come tronconi di servizio per la presa e consegna dei convogli ferroviari; tale opera di efficientamento dell'ultimo miglio, elettrificata fino alla stazione, permette il raggiungimento dello scalo senza bisogno di manovre primarie mediante la stessa motrice a trazione elettrica, eliminando quindi ulteriori oneri dovuti a passaggi intermedi per il trasferimento dei vagoni con locomotori a trazione diesel.

In ragione di tale dotazione connettiva appare fortemente indicata la proposta di allungare dagli attuali 300 metri a 500 metri il fascio di 5 binari posto lungo il terrapieno della nuova darsena per consentire la creazione di treni completi da instradare direttamente sulla rete ferroviaria nazionale⁶.

Rimanendo nell'ambito dell'offerta intermodale, nel 2009 è stato firmato un protocollo d'intesa tra RFI, Regione Amrche e Autorità Portuale di Ancona finalizzato alla realizzazione da parte dell'AP di un terminal per il trasporto combinato non accompagnato nell'area di proprietà delle Ferrovie dello Stato denominata Scalo Marotti, nei pressi della zona Mandracchio. L'intervento prevede la realizzazione di un binario di lavoro dello sviluppo complessivo di 380 m e due binari di servizio rispettivamente di 500 e 508 metri.

L'impianto sarà organizzato secondo tre distinti tipi di aree:

- Area sosta trailer;
- Area sosta trailer frigo;
- Area stoccaggio container.

Nell'area a nord del viadotto sarà strutturato lo spazio per accogliere 36 container su 4 livelli per un totale massimo pari a 144, 14 stalli per trailer frigo predisposti con pozzetto di distribuzione, 30 stalli per trailer tradizionali, 4 stalli per parcheggio mezzi pesanti.

Nell'area a sud, di forma più complessa e piccola, sarà realizzato un piazzale per 54 container su 4 livelli per un totale massimo pari a 216 nonché 8 stalli per trailer tradizionali.

⁶ Negli ultimi tempi il traffico ferroviario effettuato nello scalo portuale di Ancona si è molto ridimensionato: nel 2010 i treni movimentati erano stati appena 220 e nel 2011, 427.

Siamo estremamente lontani dai movimenti effettuati negli anni precedenti il 2008, quando si erano raggiunti oltre 1.200 treni annui e oltre 26.000 carri. Le ragioni sono spiegate dalle caratteristiche di questo traffico: la maggior parte dei treni riguardava il trasporto di carbone destinato alla centrale Enel di Bastardo, in Umbria. Sostanzialmente fino al 2009, il carbone che alimentava la centrale arrivava nello scalo di Ancona e di lì veniva rapidamente inviato via treno in Umbria. Questo flusso corrispondeva fino a 5/6 treni al giorno, tra andata e ritorno, per lo scalo dorico. A partire dal 2010 tuttavia, l'Enel ha chiuso la centrale, per manutenzione, decidendo per un suo utilizzo comunque più contenuto negli anni a venire. Per questo nel 2011, solo in alcuni mesi (i primi due e gli ultimi tre mesi dell'anno) è ripreso un flusso abbastanza regolare.

L'altra significativa componente di traffico ferroviario del porto di Ancona era determinata dai treni destinati al trasporto di container. Nel 2006 questa componente di traffico aveva raggiunto il numero significativo di 618 treni. Era un servizio di collegamento tra il porto di Ancona e il porto di Taranto, promosso dalla compagnia di navigazione Evergreen; si trattava tuttavia di una intermodalità atipica: i container trasportati da quei treni non avevano nulla a che vedere con i movimenti di container imbarcati o sbarcati dalle navi ad Ancona; si trattava invece dell'uso della darsena come piattaforma intermodale a servizio dell'hub di Taranto. In quella darsena vi erano all'epoca, mezzi di movimentazione (gru in primis) che permettevano agli operatori di utilizzarla come un normale interporto, come centro di raccolta e distribuzione delle merci locali. Quando Evergreen decise di ripristinare il collegamento con Ancona attraverso il servizio feeder, più conveniente in periodi di crisi economica, il traffico ferroviario è scomparso.

Nei programmi dell'AP, lo scalo Marotti dovrebbe essere utilizzato per funzione di handling di unità di trasporto intermodale piene e vuote, soste, manutenzioni, trasferimenti da e per banchina; gli elementi da trasbordare saranno pertanto costituiti da container, casse mobili ma anche semirimorchi, a cassa chiusa o a cisterna. La stima effettuata sempre dall'Ap porterebbe ad individuare un possibile traffico di movimentazione intorno ai 30.000 Uti/anno fino ad una capacità massima di 75.000 UTI. L'operazione risulta comunque particolarmente delicata sotto il punto di vista della sostenibilità economico finanziaria sia in ragione dell'attuale crisi dei mercati sia in funzione di alcune difficoltà tecniche dovute alla presenza del viadotto dell'asse di ingresso al porto che renderebbe particolarmente complesse le operazioni di carico e scarico.

Lo scorso luglio 2013 la Regione Marche, soggetto cofinanziatore dell'opera attraverso fondi POR FESR per un importo iniziale di € 5 mln successivamente ridotti a 3, ha ritenuto di recuperare le somme stanziaste destinandole ad altre attività, ciò in ragione della incertezza della necessaria realizzazione e rendicontazione entro il 31/12/2015.

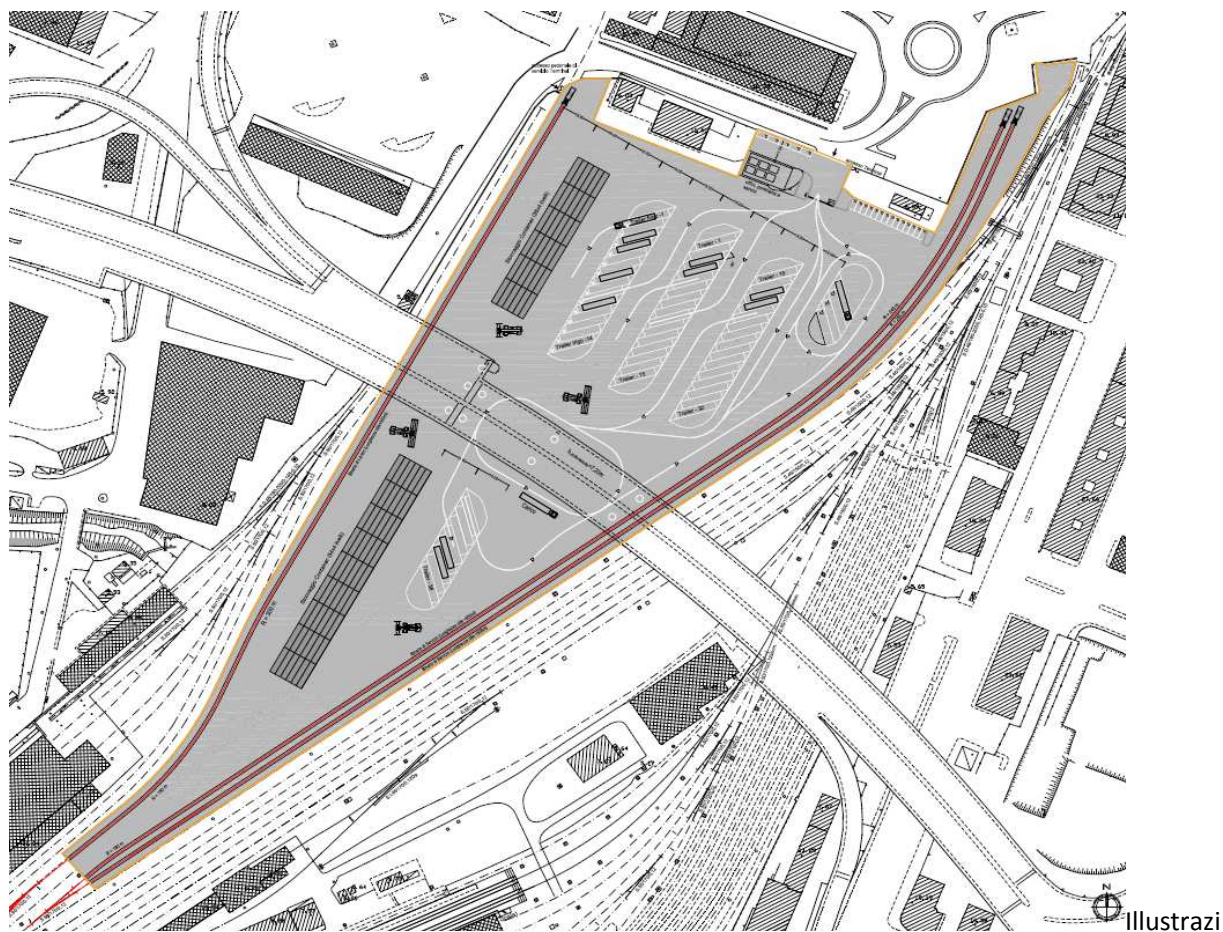


Illustrazione 18: planimetria progettuale dello scalo intermodale Marotti

Se dal lato infrastrutturale la capacità intermodale portuale può definirsi di buon livello, altrettanto non può affermarsi per gli aspetti di natura gestionale; in particolare ad oggi per la gestione e terminalizzazione intervengono tre operatori: Trenitalia che opera sino alla stazione di Ancona, Serfer che movimenta nell'ambito dell'impianto ferroviario e la compagnia portuale CPS che interviene per le operazioni interne all'ambito portuale. Tale frammentazione allo stato attuale non genera inefficienze particolari, purtuttavia una così complessa articolazione necessiterebbe di una maggiore fluidificazione e razionalizzazione.

04.2 L'Interporto Marche di Jesi

04.2a DOTAZIONI INFRASTRUTTURALI

L'Interporto delle Marche è localizzato all'interno del territorio amministrativo del comune di Jesi, lungo la direttrice che collega Ancona a Roma; ha una estensione totale di 101 ettari, di cui circa 54 risultano ad oggi completamente infrastrutturati ed operativi sotto la diretta gestione della omonima società, composta da una compagine a partecipazione di maggioranza in capo a Sviluppo Marche (spin-off di Regione Marche) a cui si aggiungono, con quote minoritarie, Banca Marche, Banca Popolare di Ancona, Camera di Commercio, Sviluppo Umbria, Provincia di Ancona, Comuni di Jesi ed Ancona ed RFI.

L'infrastruttura è dotata di 100.000 mq di magazzini a temperatura ambiente di cui 80.000 mq raccordati alla ferrovia e 20.000 mq non raccordati; trovano sede inoltre 215.000 mq di piazzali di pertinenza dei magazzini ed un edificio direzionale di 2.000 mq.

Sono presenti 6 binari di lunghezza pari a 500 m (corrispondente alla dimensione massima del treno ricevibile) con limiti di carico equiparabili alle categorie D4 (massa per asse di 22,5 tonnellate e massa per metro corrente di 8 tonnellate) nonché una gru gommata per la movimentazione; il fascio di presa consegna è composto da 4 binari di 695 m, distanti 800 m dal terminal.

Dopo l'inaugurazione del terminal ferroviario nel novembre 2009, con cui si è concretizzata la connessione alla direttrice ferroviaria Orte-Falconara, la struttura interportuale ha raggiunto una piena operatività nell'estate del 2010 grazie all'apertura del dedicato svincolo stradale sulla SS76 Vallesina, arteria viabilistica che consente il collegamento agevole con l'Autostrada A14 Bologna-Taranto.

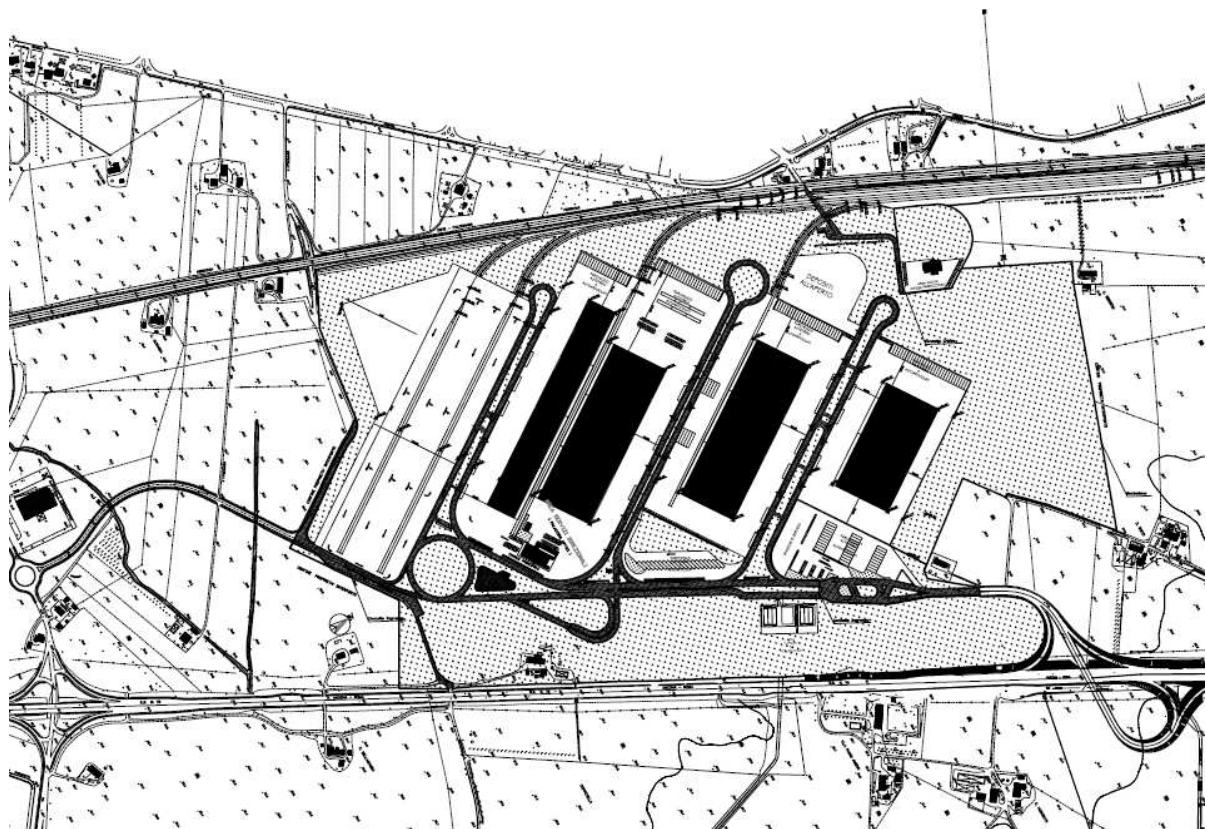


Illustrazione 19: planimetria dell'infrastruttura interportuale di Jesi

I traffici attualmente effettivi vedono un collegamento “round/trip” bi-settimanale Pescara – Jesi – Milano-Melzo con la possibilità di rilanci nazionali diretti a Dinazzano, Padova, Venezia, La Spezia, Genova, e internazionali verso Francia del Nord, Inghilterra, Germania, Belgio, Olanda, Paesi Scandinavi e Russia.

Assume particolare rilievo la dotazione di servizi doganali presenti all'interno dell'infrastruttura, l'Agenzia delle Dogane, infatti, ha installato un proprio desk così che la parte italiana di tutte le operazioni di controllo e verifica delle merci in arrivo/partenza via treno e via gomma possa essere effettuata direttamente all'interno della struttura. Fortemente innovativo è l'accordo con il Servizio federale Doganale Russo: presso l'interporto infatti è possibile disporre della presenza di due doganieri russi e due traduttori esperti per l'adempimento dei controlli necessari a raggiungere tale mercato. Si tratta di un servizio offerto a tutte le imprese interessate ad esportare i propri prodotti verso la Russia, consentendo loro di espletare sia le pratiche doganali nazionali sia quelle estere. Tale servizio comporta un considerevole risparmio, riducendo i tempi medi di attesa per fare passare alla dogana russa dagli attuali 8 giorni a 5 ore circa.

E' opportuno evidenziare che la mission della società Interporto Marche non si riduce esclusivamente alla gestione dell'intero sistema infrastrutturale ed ai relativi servizi tecnici quali progettazione, assegnazione aree e manutenzioni, ma si spinge ad offrire assistenza e supporto tecnico-amministrativo alle realtà imprenditoriali presenti o interessate puntando in particolare alla costruzione di una offerta logistica incentrata sull'intermodalità ferroviaria.

04.2B CONTESTI STRATEGICI DI RIFERIMENTO

Anche nel caso dell'interporto, una conoscenza delle potenzialità dei sistemi di reti lunghe a cui si può ambire di appartenere non può prescindere da una conoscenza organica dell'intero telaio infrastrutturale italiano. Le possibilità di rappresentazione di una realtà così variegata come quella degli interporti risultano molteplici purtuttavia ai fini di una lettura omogenea comparativa si proverà a descrivere le strutture logistiche ed intermodali secondo due indicatori specifici riguardanti la capacità produttiva desumibile dalle caratteristiche strutturali ed i volumi di attività relativi esclusivamente al traffico intermodale ferroviario.

Osservando la distribuzione geografica degli interporti operativi (2011) appare subito evidente che la concentrazione dei territori “intermodali” è spostata verso l'area nord del paese, mentre la punteggiata delle localizzazioni si definisce su un ipotetico telaio delle principali dorsali di traffico nazionali ed europei. Analizzando le superfici complessive e le destinazioni d'uso delle aree si ha una immediata conferma dell'eterogeneità del sistema interportuale italiano ; un primo discrimine riguarda le dimensioni assolute delle diverse aree interportuali. Un'altra dimensione dell'eterogeneità deriva dall'analisi comparata

delle aree “destinate” dagli strumenti di pianificazione del territorio all’attività interportuale; esistono , infatti, interporti che hanno già realizzato completamente le infrastrutture previste dai documenti di programmazione urbanistica ed altri che invece ricoprono per ora solo una minima parte di tale superficie, avendo dunque margine per poter ampliare in futuro le aree adibite all’attività interportuale. In particolare all’interno di questo secondo gruppo, è possibile distinguere ulteriormente tra interporti i cui enti di gestione (o altri soggetti che esercitino attività logistiche e terminalistiche) abbiano già ottenuto la disponibilità (giuridica) delle aree destinate all’attività interportuale e interporti per i quali questa disponibilità non si è ancora pienamente realizzata.

Considerando la dimensione delle aree già infrastrutturate ,è possibile osservare come su 19 interporti :

- 8 interporti superano il milione di metri quadri e rappresentano il 74% delle aree infrastrutturate totali;
- 3 interporti hanno un’area compresa tra il milione e i 600.000 metri quadri (13% del totale);
- i restanti 8 interporti /tra cui Jesi) non superano i 600.000 metri quadri (13% del totale).

Le infrastrutture di maggiori dimensioni sono tutte localizzate al Nord Italia con l’eccezione dei due interporti campani ; in particolare le strutture del Nord Italia rappresentano da sole il 70% del totale delle aree infrastrutturate, quelle del Centro il 10% e quelle del Sud il restante 20%.

Confrontando le aree infrastrutturate con le aree disponibili si può avere una indicazione sulle potenzialità di sviluppo di breve-medio termine delle aree interportuali; osservando il grafico specifico, è possibile notare come la maggior parte delle aree interportuali si collochi sulla retta a 45° o nelle vicinanze di quest’ultima, indicando un’approssimativa eguaglianza tra aree infrastrutturate e aree disponibili per l’attività interportuale: in questi casi (tra cui è presente

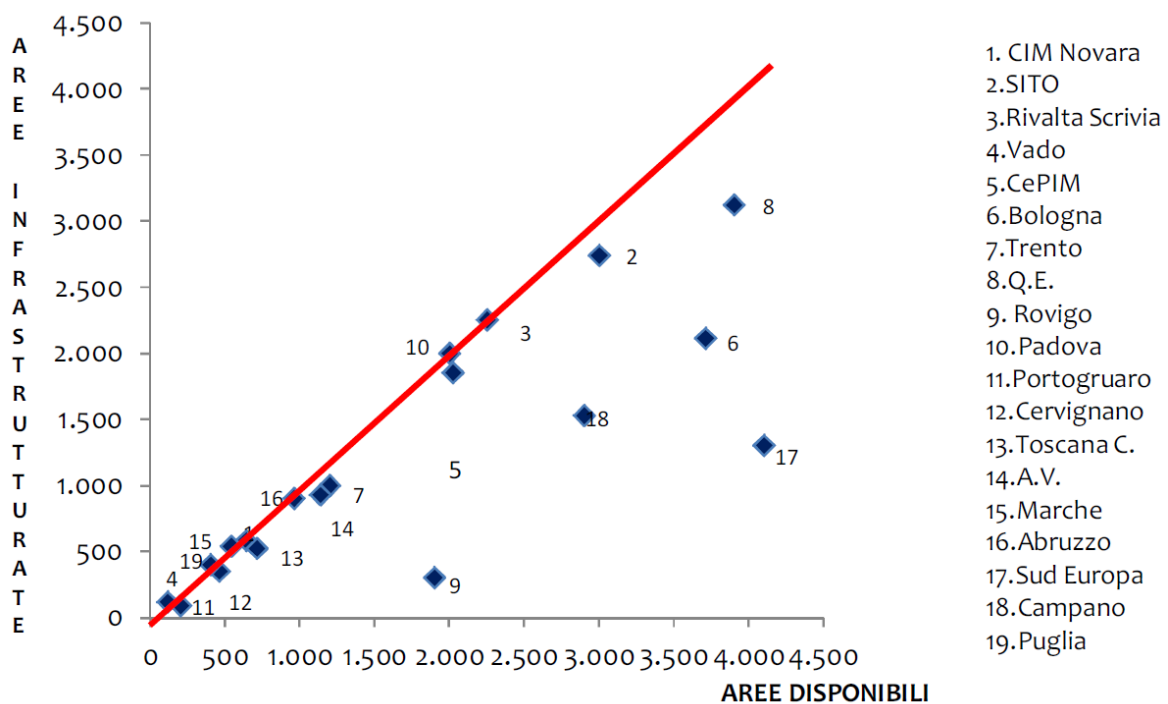


Illustrazione 20: Aree infrastrutturate e disponibili (.000 mq)

anche la struttura jesina), vi è una sostanziale assenza di potenzialità di sviluppo della capacità di offerta di servizi logistici e intermodali nel breve periodo.

Valutando le potenzialità di espansione a lungo termine attraverso il raffronto tra aree infrastrutturate ed aree destinate ad attività interportuale (incluso sia quelle già nella disponibilità dell'ente di gestione dell'interporto che quelle che devono essere acquisite), l'interporto Marche (insieme a Cermignano e CIM Novara) si presenta come una tra le strutture di medio-piccole dimensioni dotata di maggiore possibilità di incremento di superficie.

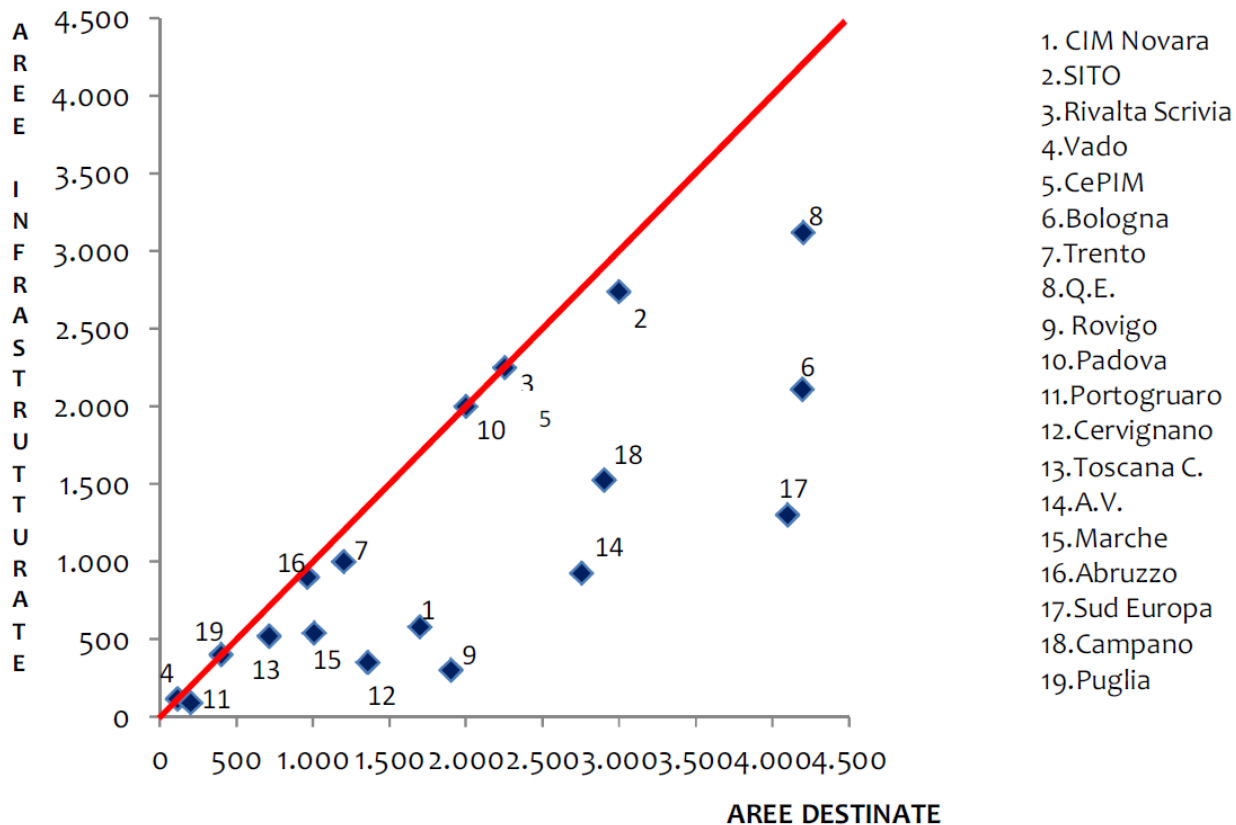


Illustrazione 21: Aree infrastrutturate-destinate (.000 mq)

Soffermandosi sulle sole superfici adibite a infrastrutture logistiche (quindi magazzini coperti, magazzini scoperti e piazzali), il sistema interportuale nazionale comprende situazioni che lasciano trasparire delle possibili caratterizzazioni funzionali orientate o verso una matrice logistica avanzata, oppure verso uno sviluppo della produzione di intermodalità; la maggior parte degli interporti ha una superficie coperta da magazzini e piazzali compresa tra il 15% ed il 30%, con l'eccezione di tre interporti la cui percentuale risulta più bassa (tra questi la piastra di Jesi) e 5 con valori relativi superiori.

Altro indicatore può essere rappresentato dalla capacità di fornitura di servi intermodali analizzando le dotazioni esistenti; i terminal presenti nell'ambito delle diverse aree interportuali sono, nella maggior parte dei casi, di proprietà dell'ente di gestione dell'interporto. Nella maggior parte dei casi, i terminal sono gestiti dagli enti di gestione degli interporti (eventualmente tramite società controllate), fanno eccezione CePIM – Interporto di Parma, l'Interporto di Bologna e l'Interporto Amerigo Vespucci, i gestiti da soggetti terzi. Gli interporti di Bologna, Quadrante Europa e Padova, oltre ad avere più di un terminal a disposizione, hanno anche il maggior numero di binari di carico scarico, rispettivamente 16, 18 e 16, andando a confermare l'importante

presenza infrastrutturale per quanto riguarda l'attività intermodale per queste tre strutture. La situazione degli altri interporti è alquanto eterogenea, con strutture che accolgono un numero di binari compresi tra 12 (CIM di Novara) e un solo binario (Interporto di Vado).

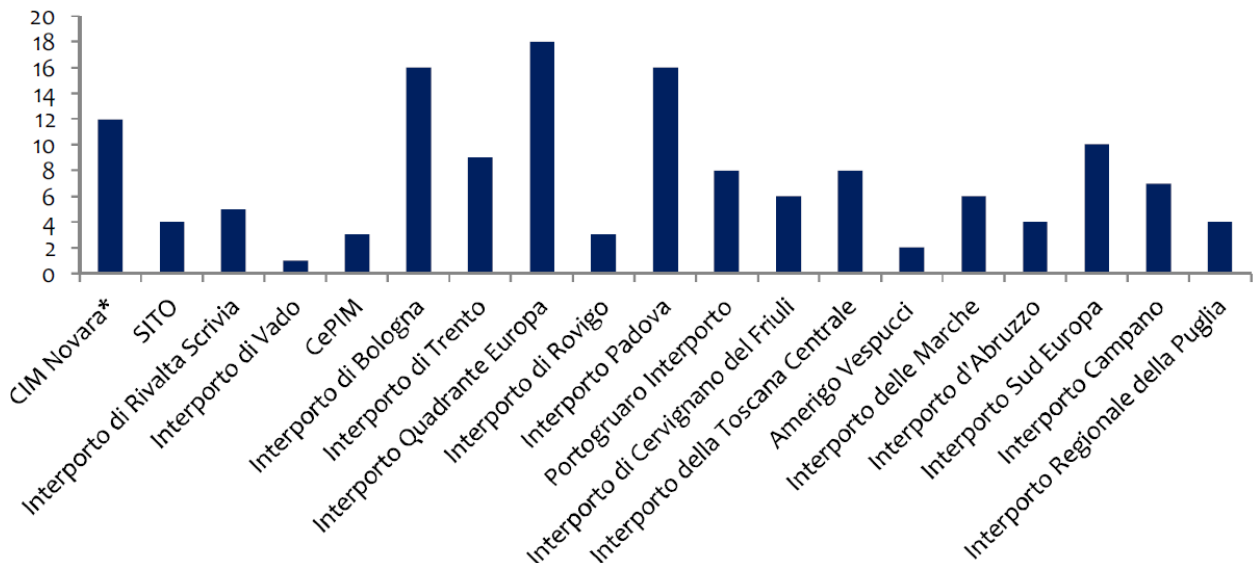


Illustrazione 22: Numero di binari carico-scarico

Dal confronto della superficie terminalistica e del numero di binari di carico-scarico è possibile evidenziare alcune differenze strutturali, soprattutto con riferimento all'equilibrio tra lo spazio dedicato ai fasci di binari e quello dedicato ai piazzali. Esistono infatti terminal che adibiscono più spazio per ciascun binario, altri che ne adibiscono meno. In media ogni binario ha a disposizione tra i 15.000 e i 25.000 mq di superficie terminalistica

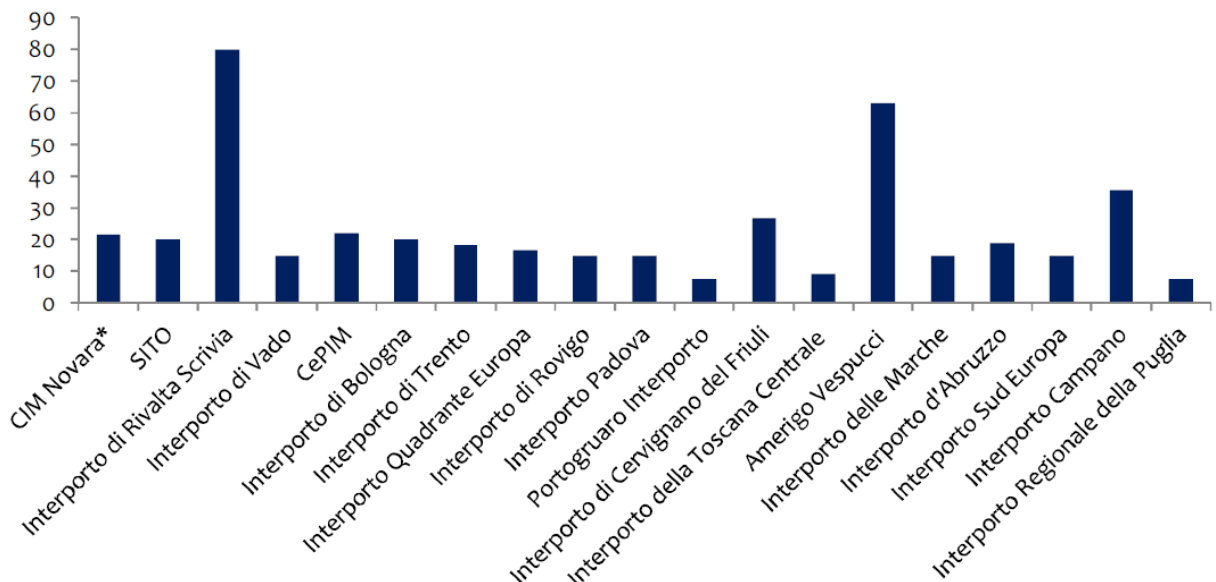


Illustrazione 23: Migliaia di metri quadri di terminal per binario di carico scarico

Per la funzionalità intermodale degli interporti è utile considerare anche la lunghezza massima del treno ricevibile senza essere spezzato. Tre interporti riescono ad accogliere treni con una lunghezza massima di 750 m: Interporto di Rivalta Scrivia, Interporto di Bologna e Interporto Campano. La maggior parte degli interporti può ricevere treni con una lunghezza massima

compresa tra 550 m e 650 m, mentre 6 interporti (Interporto di Vado, CePIM – Interporto di Parma, Interporto di Rovigo, Interporto di Cervignano del Friuli e Interporto delle Marche) hanno tale limite inferiore o uguale a 500 m (è opportuno comunque ricordare che i limiti della rete rendono sostanzialmente impossibile far circolare con regolarità treni merci di lunghezza superiore ai 550/600 m).

Infine, può aiutare nell’analisi della capacità terminalistica degli interporti, il rapporto tra i binari di carico-scarico e i binari di presa consegna; metà delle aree interportuali dispone di un numero di binari di carico-scarico pari al numero di binari di presa consegna presenti. A questi si aggiungono altre tre aree interportuali in cui il rapporto è inferiore a 2.

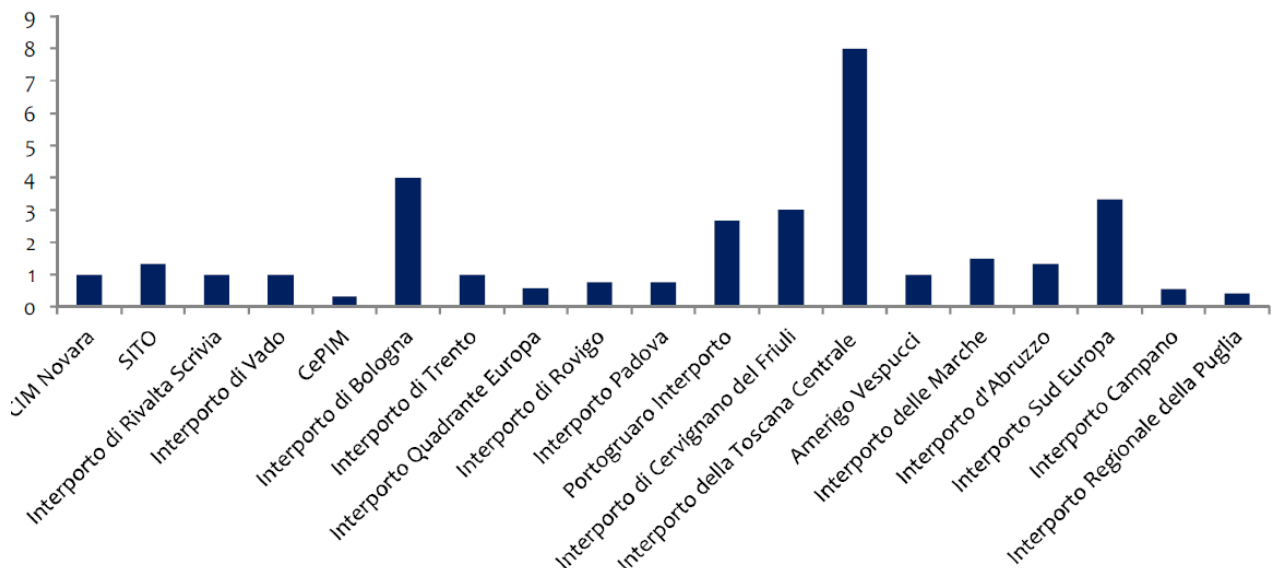


Illustrazione 24: Rapporto tra binari di carico scarico e presa consegna

Passando ad una famiglia di indicatori più legata ai flussi, si conferma il dato che il traffico intermodale è concentrato principalmente in alcuni interporti. Ritroviamo in questo gruppo in sostanza le stesse aree interportuali caratterizzate dalle maggiori infrastrutture terminalistiche: CIM di Novara, Interporto di Rivalta Scrivia, Interporto di Bologna, Interporto di Trento, Interporto Quadrante Europa, Interporto Padova e Interporto Campano. Queste strutture presentano un numero di UTI movimentate compreso tra 35.000 (Interporto Campano) e 300.000 (Interporto Quadrante Europa). Gli altri interporti presentano invece livelli di movimentazione inferiori a 16.000 UTI annui; alcuni non presentano nessuna attività (Interporto di Vado e Interporto d’Abruzzo).

Il Nord Italia, in particolare il Piemonte ed il Nord-Est, è l’area che privilegia il traffico intermodale, per effetto della maggiore densità del traffico ferroviario merci.

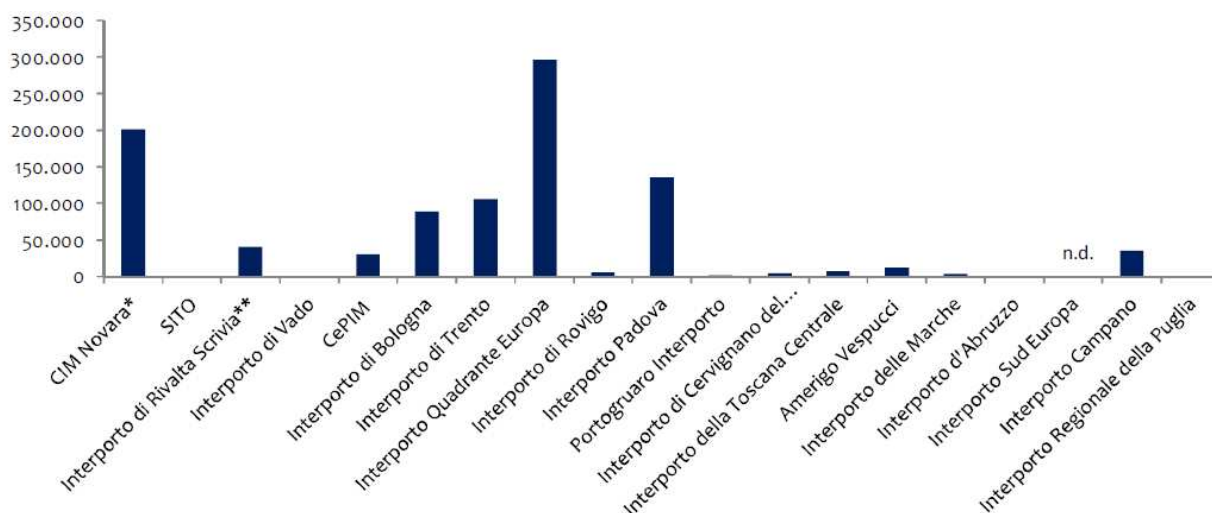


Illustrazione 25: Numero di UTI movimentate nel 2011

Tali conclusioni sono ulteriormente rinforzate anche dai dati sul numero di coppie settimanali di treni legate al traffico intermodale: anche in questo caso, infatti, gli Interporti CIM di Novara, Rivalta Scrivia, Bologna, Quadrante Europa, Trento, Padova e Campano mostrano i volumi di traffico maggiore, confermando quanto già detto in precedenza.

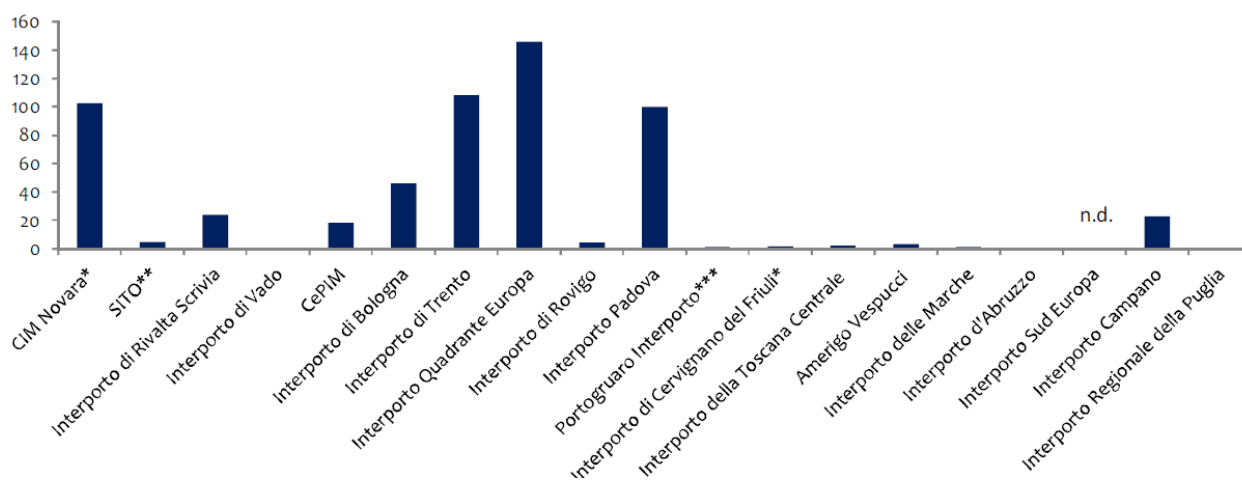


Illustrazione 26: Coppie di treni intermodali a settimana

04.2c IMPLICAZIONI INFRASTRUTTURALI: BYPASS DI FALCONARA, STAZIONE FERROVIARIA INTERPORTO

Dalla lettura del complesso telaio interportuale italiano appare evidente che le dotazioni e le quantità che caratterizzano la struttura di Jesi configurano una piastra logistica intermodale di medie dimensioni con valore strategico potenziale di buon livello. Chiaramente non può ancora parlarsi di una struttura entrata a far parte dei territori dell'intermodalità italiana in maniera forte e decisa, ma, grazie al processo di costruzione e valorizzazione d su scala transregionale avviato da tempo, si può affermare che l'idea di un sistema hub, che funga da catalizzatore delle merci dell'area centrale del paese (Marche-Umbria- Abruzzo Nord) con l'obiettivo di unificare i flussi su canali intermodali a medio-lunga distanza, inizia a circolare e a generare consapevolezza sulla necessità della strutturazione di un efficiente sistema logistico a supporto della crescita e dell'ampliamentot dei mercati manifatturieri regionali.

In particolare, osservando le traiettorie relazionali dei traffici su gomma dell'ambito marchigiano , si nota come dei circa 12 milioni di tonnellate di merci con origine nelle Marche (censis 2009 su

dati ISTAT), circa il 35% ha come destinazione l'Emilia Romagna, mentre quasi il 20% è diretto verso aree nazionali ad elevata domanda di consumi quali il Veneto e la Lombardia, tutte zone di attrazione per prodotti della filiera agro-alimentare o di comparti caratterizzanti quali il calzaturiero o la meccanica.

E' quindi a partire dai 250 km che separano Ancona da Bologna e dai 400 che separano Ancona da Milano che un efficiente servizio di trasporto intermodale potrebbe rappresentare una valida alternativa alle soluzioni tutto gomma: un'alternativa che consentirebbe a una parte della merce di raggiungere i mercati finali e a un'altra parte di essere integrata con altri flussi in grado di consentire rilanci internazionali.

Sotto il punto di vista infrastrutturale, la piastra interportuale di Jesi soffre alcune gravi inefficienze legate alla necessità di istradare i treni fino alla stazione di Falconara in regime di tradotta, con un costo aggiuntivo rispetto alla normale vezione che oscilla tra i 1200 ed i 3200 euro a treno; lo scenario cambierà con la realizzazione del cosiddetto Nodo di Falconara, intervento di carattere strategico per l'assetto ferroviario poiché in grado di garantire l'interconnessione tra la linea Orte-Falconara e la linea Adriatica ed ottenere quindi una migliore efficienza della connessione tra le due direttrici principali (lo scorso 15 marzo è stata pubblicata in gazzetta Ufficiale la delibera CIPE che prende atto del rifinanziamento del 1° lotto funzionale dell'opera). Parallelamente alla linea su ferro, la realizzazione della stazione ferroviaria merci presso l'interporto consentirà l'inserimento in tratta di treni merci sia verso Orte che in direzione Ancona, realizzando così un collegamento diretto con l'area nord.

04.3 L'AEROPORTO "R.SANZIO"

L'Aeroporto delle Marche "Raffello Sanzio" è situato nel territorio amministrativo di Falconara Marittima a circa 18 chilometri dal capoluogo Ancona, in una collocazione di facile raggiungibilità posta lungo la ss76, in prossimità del casello autostradale di Ancona Nord, della ss 16 e della linea FS Orte Falconara (il terminal ha una fermata ferroviaria dedicata a 200 mt)

Nato come aeroporto Militare è aperto al traffico civile, occupa un sedime di 194 ha ed è operativo 24 ore/die; le caratteristiche della pista di volo (lunghezza 2962 metri e larghezza di 45metri) lo rendono idoneo alla quasi totalità degli aeromobili.

La capacità attuale dell'aeroporto di 8 movimenti/ora è condizionata in larga misura dalla capacità delle infrastrutture air side ed in particolare da quella del sistema pista di volo-vie di rullaggio. Sul fronte *air side*, gli edifici sono ubicati in prossimità dei piazzali di sosta aeromobili, pertanto l'imbarco dei passeggeri o l'arrivo degli stessi può avvenire anche in maniera diretta, senza l'utilizzo di alcun mezzo. Sul fronte *land side*, l'intero organismo edilizio, costituito dai tre padiglioni, i due nuovi e quello esistente, occupa una posizione baricentrica rispetto all'area destinata alla sosta delle autovetture.

L'aeroporto è dotato di una pista di volo (RWY 04/22) caratterizzata da 2 testate in calcestruzzo e da una parte centrale in conglomerato bituminoso, tutte conformi al Regolamento ENAC.

La larghezza complessiva della pista, compresi gli shoulders laterali, è pari a 60m. La striscia di sicurezza della pista (STRIP) si estende complessivamente per 3082m lungo la direzione dell'asse pista e per 300 metri nella direzione trasversale.

L'area livellata e priva di ostacoli (CGA) si estende simmetricamente rispetto all'asse pista per 105 metri (piste strumentali); la CGA è raccordata con la pista ed è in grado di sostenere l'aereo critico.

L'area di sicurezza di fine pista (RESA) ha una lunghezza di almeno 90 metri e una larghezza (90 metri) pari almeno al doppio della larghezza della pista.

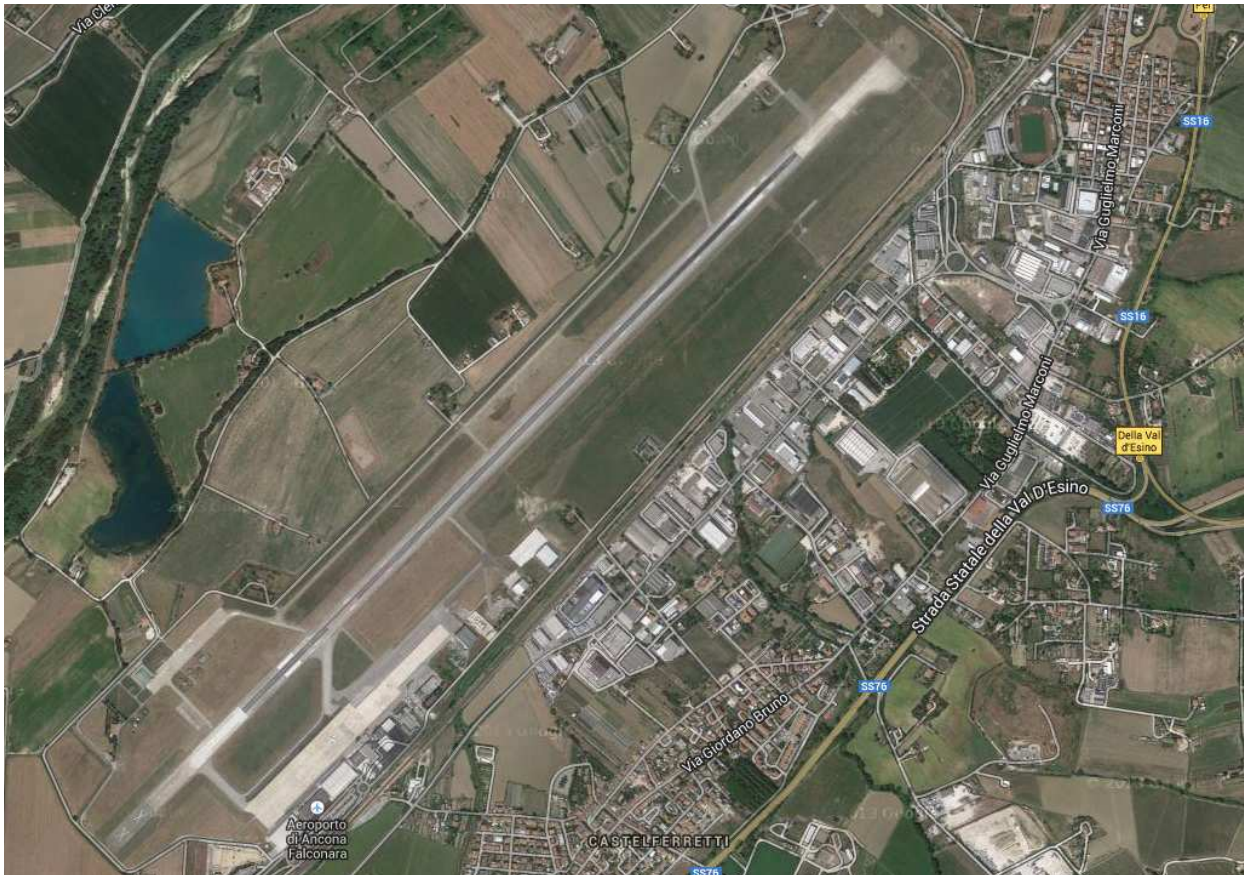


Illustrazione 27: immagine aerea dell'aeroporto "R.Sanzio"

Il sistema di vie di rullaggio (TAXIWAYS) è costituito essenzialmente da una apron taxiway e da 2 raccordi (R1, R2) situati in corrispondenza del piazzale aviazione civile, all'altezza della testata 04. Tali elementi possono essere utilizzati da velivoli con lettera di codice D.

La apron taxiway prosegue lungo il margine del piazzale aviazione generale e termina con un terzo raccordo di collegamento con la pista di volo (R3). Questi ultimi elementi possono essere utilizzati da velivoli con lettera di codice B; inoltre, in corrispondenza della testata 22, è presente un turnaround pad.

I raccordi (R1, R2, R3) e le apron taxiway sono dotati di una striscia di sicurezza conforme al Regolamento; la distanza minima tra asse pista e posizioni di attesa della taxiway è di 90m, conformemente a quanto richiesto per piste strumentali di precisione categoria I.

La distanza di separazione tra l'asse pista e l'asse dell'apron taxiway è pari a 184,00 metri.

La superficie complessiva destinata alla movimentazione e allo stazionamento degli aeromobili è pari a 52.780 mq, di cui 43.690 mq destinati all'Aviazione Commerciale (PCN 67 R/C/Y/T), ed i restanti 9.090 mq destinati all'Aviazione Generale ed agli elicotteri (PCN 120 R/B/X/T).

L'area destinata allo stazionamento degli Aeromobili Commerciali è dotata di 10 piazzole di sosta idonee ad accogliere aeromobili di Categoria D. La piazzola ubicata in corrispondenza dell'ingresso in piazzale del raccordo 2 consente di accogliere aeromobili di Categoria E, limitando le due piazzole attigue. L'area destinata all'Aviazione Generale è dotata di 4 piazzole di sosta per aeromobili ad ala fissa ed una per quelli con ala rotante (elicotteri). Per quanto riguarda il terminal merci le dotazioni di servizio risultano le seguenti:

- area stoccaggio: mq 1.800;
- uffici: mq 820 (2 piani fuori terra);
- ufficio doganale;
- magazzino di temporanea custodia;
- uffici società di gestione e compagnie aeree;
- attrezzature per voli cargo;
- punto frontaliero UE d'ispezione veterinaria;
- stanze frigorifere.

Il traffico passeggeri ha registrato nel 2012 circa 565.000 transiti collegando le Marche con le principali metropoli europee tra cui Monaco, Londra, Bruxelles e Stoccolma, nonché con importanti località italiane quali Milano, Roma e Palermo. Sul fronte dell'offerta CARGO, l'aeroporto è utilizzato come base dagli operatori DHL, FedEx e UPS; **nel 2012 sono state movimentate oltre 6.000 tonnellate di merci risultando il 12° scalo nazionale per peso di movimentazioni ed il 5° per tasso di crescita.**

In ragione della posizione geografica strategica e delle buone prestazioni sui traffici, l'aeroporto Sanzio è stato inserito tra i 31 nodi di interesse nazionale che costituiranno l'ossatura strategica su cui fondare lo sviluppo nei prossimi anni.

Anno	N.Passeggeri	N.Movimenti	Tonn. Cargo
2000	433729	19642	4879
2001	451379	19450	5226
2002	463837	19977	5903
2003	522373	19320	5468
2004	528425	19234	5880
2005	485929	18861	4973
2006	481588	14711	5302
2007	500126	13921	6128
2008	416331	14337	6441
2009	432806	12688	5616
2010	520410	15241	6274
2011	610525	15995	6996
2012	564576	14828	6864

04.4 Il telaio dell'intermodalità ferroviaria

Il trasporto merci intermodale prevede l'uso dei cosiddetti treni blocco, particolare convoglio ferroviario la cui denominazione deriva dal fatto che il vettore, una volta partito da una data origine con una determinata configurazione di carico, arriva ad una prefissata destinazione senza soste intermedie di composizione/scomposizione. I carri specializzati per il trasporto merci possono appartenere a diverse tipologie, ognuna delle quali ha dei limiti di carico in funzione del regime di velocità e delle categorie delle linee ferroviarie italiane. La capacità dell'infrastruttura è classificata in relazione alla massa per asse ed alla massa per metro corrente e vengono individuate da una lettera e un numero (A, B1 B2, C2, C3, C4, D2, D3, D4).

Gran parte delle linee ferroviarie in Italia sono di classe C3 e D4, questo significa che la massima massa per metro lineare ammissibile dalla struttura del binario è di 7,2 ton/m ossia di 20 ton su ogni asse del vagone per la C3, mentre è di 8 ton/m ossia di 22,5 ton su ogni asse del vagone per la D4.

Un altro limite importante nella composizione di un treno blocco è la lunghezza complessiva del convoglio. Infatti, in molte stazioni italiane, i binari predisposti in parallelo, per permettere la sosta di un treno fermo, non hanno sviluppi superiori a 500÷550 m., per cui, se un treno blocco, ad

esempio di 700 m, dovesse fermarsi ad una stazione, paralizzerebbe il traffico in linea. In definitiva attualmente in Italia un treno blocco non può superare i 500 m di lunghezza, ad esclusione di alcuni tratti di linea del Nord Italia .

La sagoma limite corrisponde al limite d'ingombro che deve rispettare l'"Unità di Trasporto Intermodale" (UTI) per inscrivere nel profilo delle opere d'arte delle linee ferroviarie percorse (ponti, gallerie, ecc.). Si parla di sagoma, e non semplicemente di dimensioni ammesse, in quanto queste ultime sono variabili con l'altezza considerata, dando luogo ad un vero e proprio profilo con una forma particolare, e non ad un semplice rettangolo.

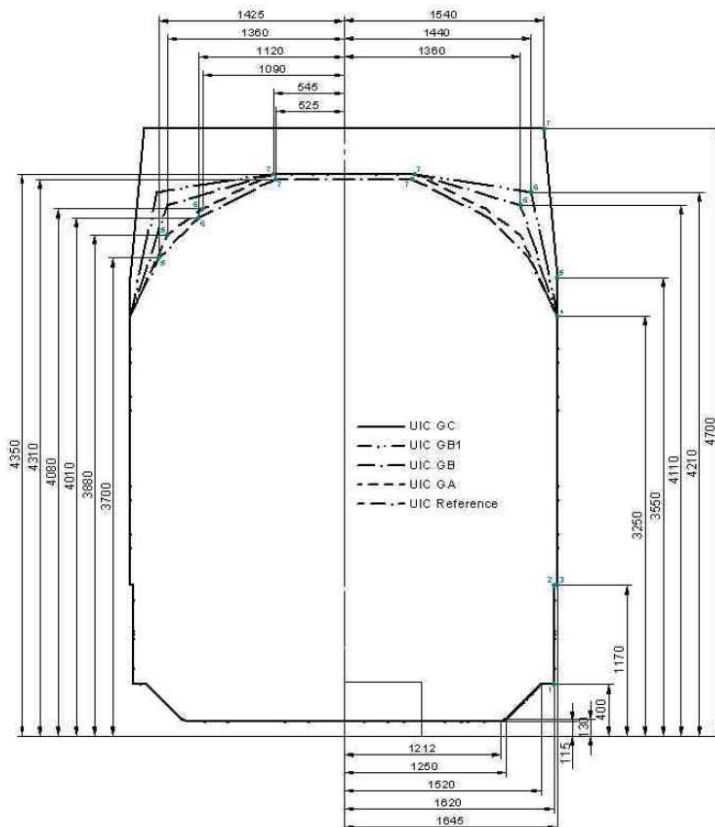


Illustrazione 28: Sagome limite definite dall'UIC (Union International Chemin de Fer)

Il trasporto di container, casse mobili e semirimorchi su carri ferroviari deve essere compatibile con i profili di carico ammessi dalle linee percorse (gabarit), che sono stabiliti in categorie dalla UIC secondo codici che fanno riferimento alle misure in larghezza e in altezza rispetto al piano di carico.

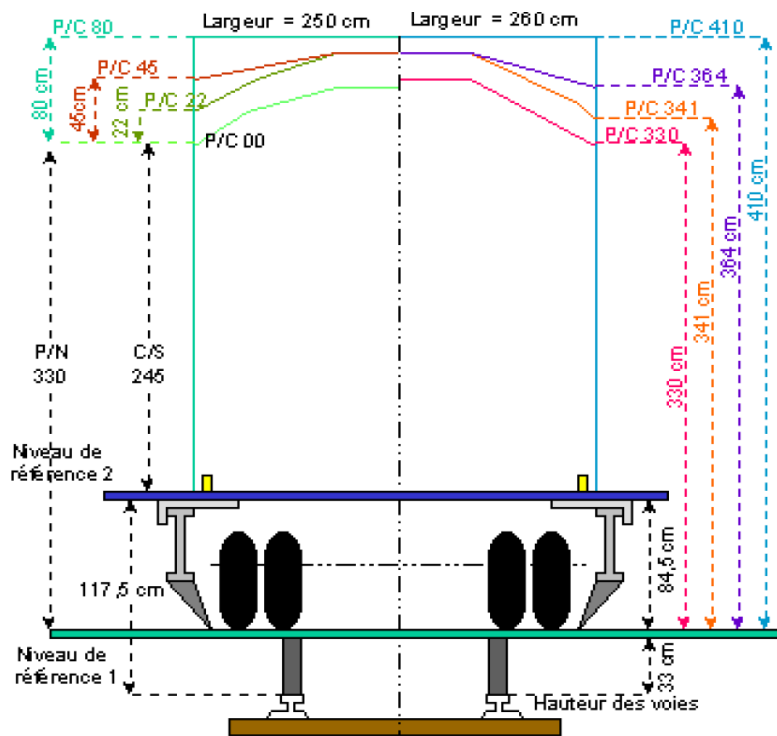


Illustrazione 29: Profili corrispondenti ai codici Gabarit UIC (Piani di riferimento per il calcolo dell'altezza allo spigolo)

Le principali sagome limite normalizzate UIC sono identificate con le lettere A, B, B1 e C. La sagoma di carico da adottare sulle linee della Rete fondamentale europea, così come stabilito dall'Union International Chemin de Fer (UIC), è la "Gabarit C" (UIC GC). La direttrice Adriatica risulta essere la direttrice interna migliore sotto il punto di vista della compatibilità con il trasporto merci: sino ad oggi, infatti, esistevano limiti di transito per casse mobili P/C2 45 e superiori⁷ (vedi figura 20), ma grazie agli eseguiti lavori di adeguamento della galleria del Castellano di Ancona ed ai recenti interventi in fase di ultimazione previsti alla

strozzatura inerente la galleria di Cattolica, sarà possibile accogliere tutte le categorie di traffico non accompagnato fluidificando fortemente il traffico cargo e rendendo di fatto possibile la realizzazione di un efficiente servizio intermodale dall'area anconetana verso le aree settentrionali. **La concorrenzialità della direttrice settentrionale adriatica con origine da Ancona è confermata dal riconoscimento da parte di RFI dell'appartenenza alle cosiddette tratte per "Servizi a mercato" corrispondenti a segmenti di linea che non necessitano dell'erogazione di contributi da parte dello Stato.**

La linea Orte-Falconara, della lunghezza complessiva di 204 km, costituisce l'asse portante del sistema ferroviario umbro-marchigiano ed assicura il collegamento tra la dorsale Milano-Roma e la linea Bologna-Lecce. La linea, interamente elettrificata, e dotata di CTC, è prevalentemente a semplice binario. Ad oggi sono stati attivati i seguenti tratti a doppio binario: Orte-Terni (29 km), Campello-Foligno (15,4 km) e Montecarotto-Jesi-Falconara (26 km), per un totale di 70,4 km, pari a circa il 35% della lunghezza complessiva. Gli interventi per il completamento del raddoppio della linea Orte-Falconara sono inseriti nel programma di investimento denominato "Direttrice Orte-Falconara" costituito da cinque progetti:

⁷ E' bene chiarire che ad oggi sono possibili anche trasporti di dimensione maggiore rispetto a quanto espresso dalla codifica UIRR e dalle eventuali aggiunte permesse dai carri ribassati: questi però devono viaggiare in regime di trasporto eccezionale come TES - Trasporto Eccedente Sagoma, che impone costi più elevati per l'utilizzazione della linea e tracce orarie speciali che prevedono limitazioni di velocità nei punti critici, precauzioni nella contemporaneità di altri trasporti, e così via. La conseguenza immediata è che il treno lungo il percorso, specie in prossimità di tratti in galleria o particolarmente impervi, dovrà necessariamente subire dei rallentamenti nella marcia. L'entità delle riduzioni della velocità di marcia, spesso notevoli in termini di tempo e di costo per il mittente, sono fissate tenendo conto di prescrizioni tecniche ben precise. Queste ultime vengono specificate al macchinista in un documento detto "Autorizzazione Trasporto Eccezionale" valido per quel viaggio e per quel tipo particolare di treno. Si osserva quindi come i limiti di sagoma delle attuali linee ferroviarie in Italia rendano economicamente poco competitivo il sistema del treno blocco rispetto al vettore strada, specie al Centro-Sud.

- Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara, suddiviso in tre sottoprogetti:
- Raddoppio Terni-Spoleto;
- Raddoppio Foligno-Fabriano;
- Raddoppio P.M. 228-Castelplanio;
- Nodo di Falconara, per la connessione diretta, verso nord, con la linea Bologna-Lecce.

Per quanto riguarda quest'ultimo, il progetto tende a migliorare la funzionalità e la sicurezza della linea Adriatica sia attraverso il raccordo diretto con la linea romana (1,7 km in direzione nord) sia con lo spostamento del tratto che attraversa la raffineria dell'API per 4,4 km. E' inoltre previsto lo spostamento dello scalo merci, attualmente localizzato ai margini dell'abitato di Falconara, in prossimità dell'Interporto di Jesi agevolando e velocizzando, in tal modo, tutte le operazioni connesse all'attività intermodale di merci. L'opera è considerata strategica, rientra nella legge "obiettivo" ed inizialmente è stata approvata dal CIPE in linea tecnica, per carenza di risorse finanziarie. In seguito il costo complessivo di 210 mln di euro è stato interamente finanziato ed è stato inserito nell'aggiornamento del Contratto di Programma 2007-2011 tra Ministero e RFI. Il Progetto Definitivo in fase di approvazione prevedeva l'integrazione dello smistamento merci con il fascio binari dell'Interporto ed un costo di 240 mln euro, ma, dovendo rientrare nel limite di spesa stabilito nell'aggiornamento 2009 del CdP 2007-2011, pari a 210 mln euro, il progetto è stato riprogettato in modo tale da costituire un lotto dell'intero intervento, dotato di funzionalità sotto il profilo dell'esercizio ferroviario.

Il 9 marzo 2012 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 58 la delibera Cipe n.54 del 3 agosto 2011, di approvazione del progetto definitivo dell'intervento.

Il 15 marzo 2013 è stata pubblicata nella GU la delibera CIPE che prende atto del rifinanziamento del collegamento contemplato nel 1° lotto funzionale

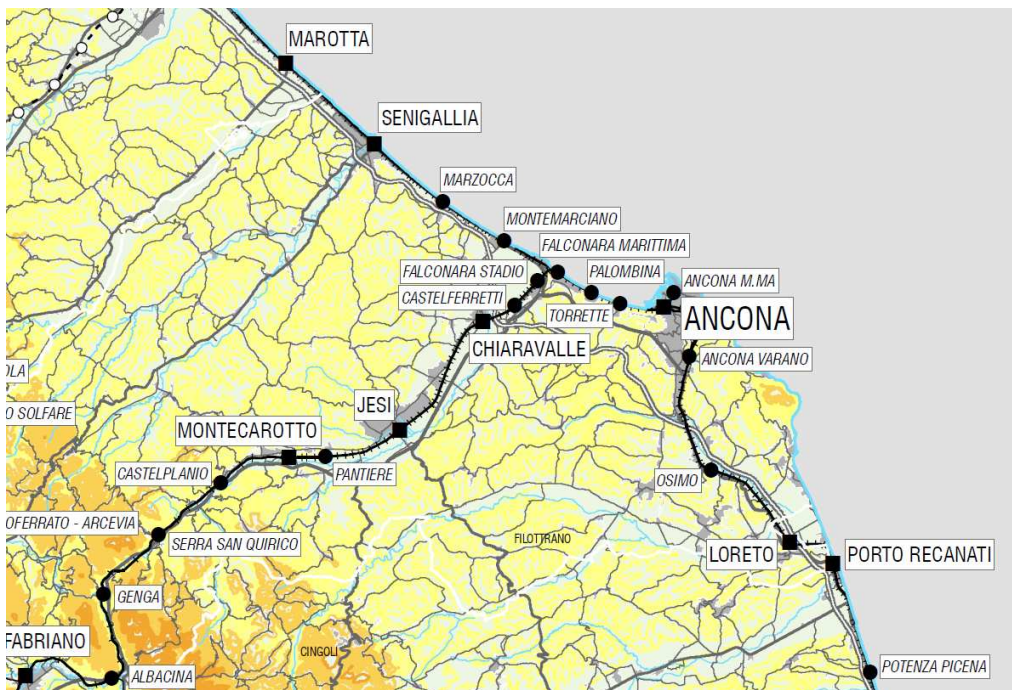


Illustrazione 30:
 telaio ferroviario dell'Area metropolitana Medio Adriatica (fonte Piano Regionale delle Infrastrutture e della Logistica)

04.5 Rete della viabilità territoriale

Il telaio della viabilità dell'area metropolitana è strutturato su due reti gerarchicamente prioritarie riconducibili alla direttrice autostradale A14 e a due arterie statali di collegamento nord-sud (ss16) ed est-ovest (ss76); su questo reticolo primario si attesta un livello secondario di rango provinciale che funge da sistema connettivo infraterritoriale che permette la mobilità veicolare (pubblica e privata) dei microflussi di spostamento tra sistemi insediativi diffusi.

Area	Autostrade (km)	Strade Statali (km)	Strade Provinciali (km)	Totale (km)
Pesaro-Urbino	57	130	1.471	1.658
Ancona	65	127	954	1.146
Macerata	22	94	1.463	1.579
Fermo	28	27	851	896
Ascoli Piceno	21	62	991	1.091
Marche	193	440	5.730	6.363
Italia	6.629	19.291	157.785	183.705

Illustrazione 31: dotazione di infrastrutture viarie per tipo e provincia (fonte Piano Regionale Infrastrutture e Logistica)

L'autostrada A14 è oggetto di potenziamento nell'intero tratto regionale che congiunge Rimini Nord e Porto S.Elpidio; in particolare esso riguarda l'ampliamento da 2 a 3 corsie più la corsia di emergenza per uno sviluppo complessivo di 154,7 km.

Il tratto interessato dai lavori, che svolge come l'intera dorsale adriatica una funzione di collegamento tra un territorio fortemente industrializzato con i mercati del centro e del nord Europa, è caratterizzato da tassi di crescita annuali del traffico, mediamente pari a circa il 4%, di gran lunga superiori alla media nazionale.

Allo stato attuale la domanda di mobilità si presenta molto critica soprattutto nel periodo estivo per la valenza turistica dell'intera costa emiliano romagnola e marchigiana; tali volumi di traffico rendono l'attuale infrastruttura decisamente inadeguata e soggetta ad evidenti fenomeni di accodamento e rallentamento nelle percorrenze. Alla realizzazione della terza corsia si accompagnerà inoltre la realizzazione di cinque nuovi svincoli (di cui 2 localizzati nell'area metropolitana corrispondenti a Marina di Monte Marciano e Ancona Ovest di cui si è discusso nel capitolo delle implicazioni infrastrutturali del porto) e l'adeguamento di dieci svincoli esistenti.

La ss16 Adriatica, parallela alla linea ferroviaria costiera, attraversa i centri abitati della costa e nel corso degli anni ha assunto il ruolo di strada urbana, divenendo di fatto la spina del complesso e diversificato sistema insediativo che dalla bassa valle del Musone attraversa la pianura dell'Aspio fino a riconnettersi ai territori costieri a nord dell'Esino. E' previsto un raddoppio a 4 corsie dell'attuale variante da Falconara alla area della Baraccola di Ancona, purtroppo allo stato attuale l'ANAS non ha stanziato alcun fondo per tale opera di potenziamento i cui costi ammontano a ca 160 mln di euro.

Il telaio della viabilità su gomma individua nella **ss76 Vallesina** un importante asse di connessione del territorio costiero marchigiano con le aree umbre; questa arteria stradale è parte del più ambizioso progetto di viabilità denominato Quadrilatero Umbria Marche, telaio connettivo e di sviluppo che relazionerà l'asse Perugia-Ancona con l'asse Foligno-Civitanova. La ss76 rappresenta l'infrastruttura di supporto dei diversi centri urbani e delle consistenti piastre industriali ed

infrastrutturali localizzati lungo la valle dell'Esino (l'area produttiva di Jesi, l'Aeroporto "Sanzio" e l'Interporto delle Marche)

05 Il territorio d'area metropolitana come implementatore dell'offerta logistica

05.1 LE RETI LUNGHE DEL SISTEMA MANIFATTURIERO MARCHIGIANO

Dal quadro fino ad ora descritto emerge un disegno intermodale del territorio marchigiano abbastanza chiaro e condiviso, definito da opere infrastrutturali prioritarie di cui una parte si trova ad un buono stato di avanzamento ed un'altra ha urgente necessità di vedere una immediata partenza.

Il sistema delle reti lunghe transnazionali e nazionali a cui l'intera piattaforma porto-interporto-aeroporto cerca di agganciarsi ha un suo contesto strategico di riferimento nell'ambito dello Spazio comunitario Europeo dei trasporti.

Appare utile a questo punto dell'indagine ricostruire in maniera sintetica una visione complessiva delle dinamiche legate al sistema manifatturiero regionale, ciò con l'obiettivo di comprendere le esigenze a cui un sistema logistico integrato dovrebbe dare risposta.

Al 2010 le aziende operanti nel settore manifatturiero marchigiano sono circa 21.000 divise in maniera sostanzialmente omogenea tra le 5 province; rappresentano quasi il 14% del totale di quelle attive ed apportano all'economia delle Marche un contributo in termini di valore aggiunto superiore al 25% assorbendo poco meno di 1/3 dell'occupazione complessiva

Al manifatturiero in senso stretto vanno poi aggiunti alcuni comparti del terziario che all'attività industriale appaiono fortemente integrati, Tra questi – oltre alla ricerca scientifica e tecnologica, all'informatica o alle attività finanziarie – figurano le oltre 4000 imprese che svolgono attività di trasporto e magazzinaggio.

La forma assunta dal sistema manifatturiero regionale è quella classica di tipo distrettuale, con la presenza di una o più aziende leader che – attraverso reti di subfornitura o favorendo la formazione di expertise imprenditoriale – hanno contribuito al proliferare di specifiche filiere produttive. Si sono così consolidate alcune delle principali specializzazioni che ancora contraddistinguono il tessuto economico regionale:

- nell'area compresa tra Fabriano e Jesi si è sviluppata una filiera meccanica;
- nel territorio di Fermo si concentra, invece, la componente più significativa della produzione nazionale di calzature;
- Recanati è l'epicentro di un cluster manifatturiero che conta sulla presenza di numerose aziende vivaci e innovative, specializzate in comparti quali l'illuminotecnica, il fotovoltaico, le telecomunicazioni avanzate, oltre all'elettronica e alle materie plastiche;
- in provincia di Macerata, tra Civitanova Marche e Tolentino, vi è un interessante tessuto produttivo specializzato nella lavorazione di pelli e cuoio;
- nella provincia di Pesaro-Urbino sorge il terzo polo nazionale del mobile;
- l'intero territorio regionale è caratterizzato da una diffusa filiera tipica agro-industriale, con specializzazioni essenzialmente nel comparto ortofrutticolo, nella lavorazione e conservazione del pesce e nelle produzioni vitivinicole e olivicole.

Il modello industriale tradizionale sta attraversando, tuttavia, una fase di profondo cambiamento dovuto alle sfide imposte dalla globalizzazione dei mercati e dalla recente crisi economica. Per le

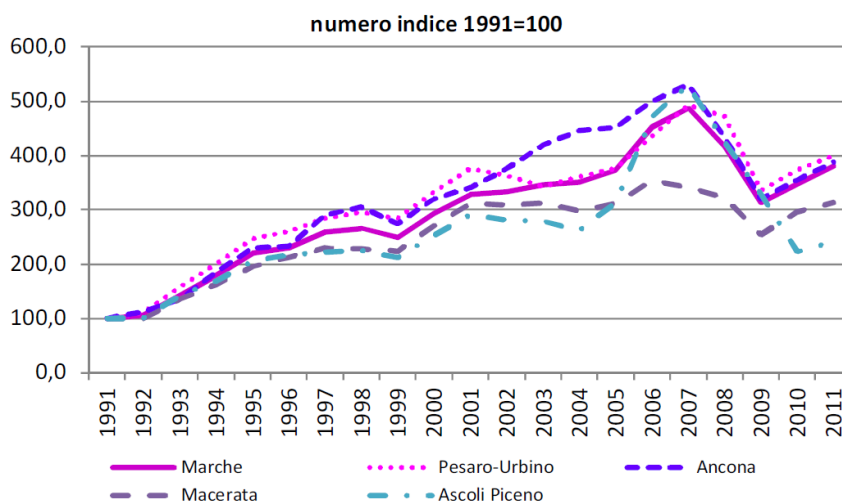
grandi marche presenti nel territorio è stato necessario affrancarsi da una dimensione tipicamente locale, dando vita a un sistema della subfornitura a reti lunghe, con lo spostamento di fasi d'attività nell'Europa orientale e in Estremo Oriente. Per le piccole e medie imprese è venuta così a mancare la tranquillità che garantivano le committenze dei grandi gruppi ed è stato quindi indispensabile ritagliarsi nuovi spazi di mercato, assumendo un ruolo attivo tramite il miglioramento delle strategie di marketing e della gestione delle attività logistiche e andando spesso a ricercare opportunità commerciali oltre i confini nazionali.

Nel nuovo scenario competitivo che si è venuto a configurare, l'efficienza della catena logistica ha assunto quindi un ruolo inedito e determinante; tale comparto, difatti, inizia ad essere considerato come un importante servizio sistemico per la crescita della competitività poiché in grado di garantire alle imprese:

- una riduzione del transit time dei semilavorati e dei prodotti finiti in entrata e in uscita dall'azienda;
- una riduzione del time to market, ovvero della collocazione del prodotto presso il cliente finale;
- un contenimento dei costi di trasporto;
- un maggiore controllo delle reti distributive e delle informazioni riguardanti i flussi di merci.

05.1A FLUSSI DI MERCI IMPORT/EXPORT DELLE MARCHE: AREE DI ORIGINE O DESTINAZIONE E MODALITÀ DI TRASPORTO

I flussi di merci generati dal sistema produttivo regionale e diretti all'estero ammontano, nel 2011, a 9.7 miliardi di euro pari al 2,6 per cento dell'export nazionale. A livello provinciale la dinamica delle vendite all'estero è piuttosto omogenea fino all'inizio del duemila, successivamente risultano più dinamiche le province di Ancona e Ascoli Piceno. La provincia più aperta al commercio internazionale è Ancona, che nel 2011 ha contribuito all'export della regione per il 35 per cento, a seguire Pesaro-Urbino (19,4 per cento), Ascoli Piceno (17,7) e Macerata (15,6 per cento). In termini di valore, la principale voce dell'export regionale è rappresentata dalle calzature, che con un miliardo e 200 milioni di euro contribuiscono da sole al 15% della presenza internazionale della regione (Censis). I grandi marchi legati al gruppo Della Valle (Tod's e Hogan), ma più in generale le molteplici specializzazioni d'alta gamma frutto del sistema produttivo dell'area fernana, hanno quindi un ruolo determinante per la visibilità dell'economia marchigiana oltre i confini italiani. La seconda, importante voce è rappresentata dagli apparecchi elettrici per uso domestico (970



milioni di euro, provenienti in prevalenza dalla provincia di Ancona (Censis), seguita da medicinali e preparati farmaceutici .

Le produzioni regionali che giungono all'estero sono comunque molteplici, tra le più significative si possono citare:

- i mobili della provincia di Pesaro-Urbino, con un valore di 475 milioni di euro;
- gli articoli in plastica (330 milioni di euro), realizzati tra le province di Ancona e di Macerata, dove un ruolo di prestigio gioca la componente design incorporata dai prodotti dei Fratelli Guzzini;
- il comparto della nautica, con navi e imbarcazioni dirette all'estero per 320 milioni di euro nel 2009 (tale comparto, trainato dalla presenza dello stabilimento Fincantieri presso il porto di Ancona, appare tuttavia in profondo ridimensionamento a partire dall'anno 2010);
- la produzione di macchinari per l'agricoltura e la silvicoltura, per un totale di 230 milioni di euro.

La proiezione internazionale delle Marche conferma l'immagine di un territorio caratterizzato da 3 settori trainanti (il tessile-abbigliamento ed i prodotti in pelle, per quasi 2 miliardi di euro; l'elettronica, con 1,2 miliardi di euro; la meccanica, con un valore delle esportazioni pari ad un miliardo di euro), cui si aggiunge però una molteplicità di altre specializzazioni che nell'insieme arrivano al 47%. Una simile densità e varietà del tessuto produttivo rende impossibile pensare a

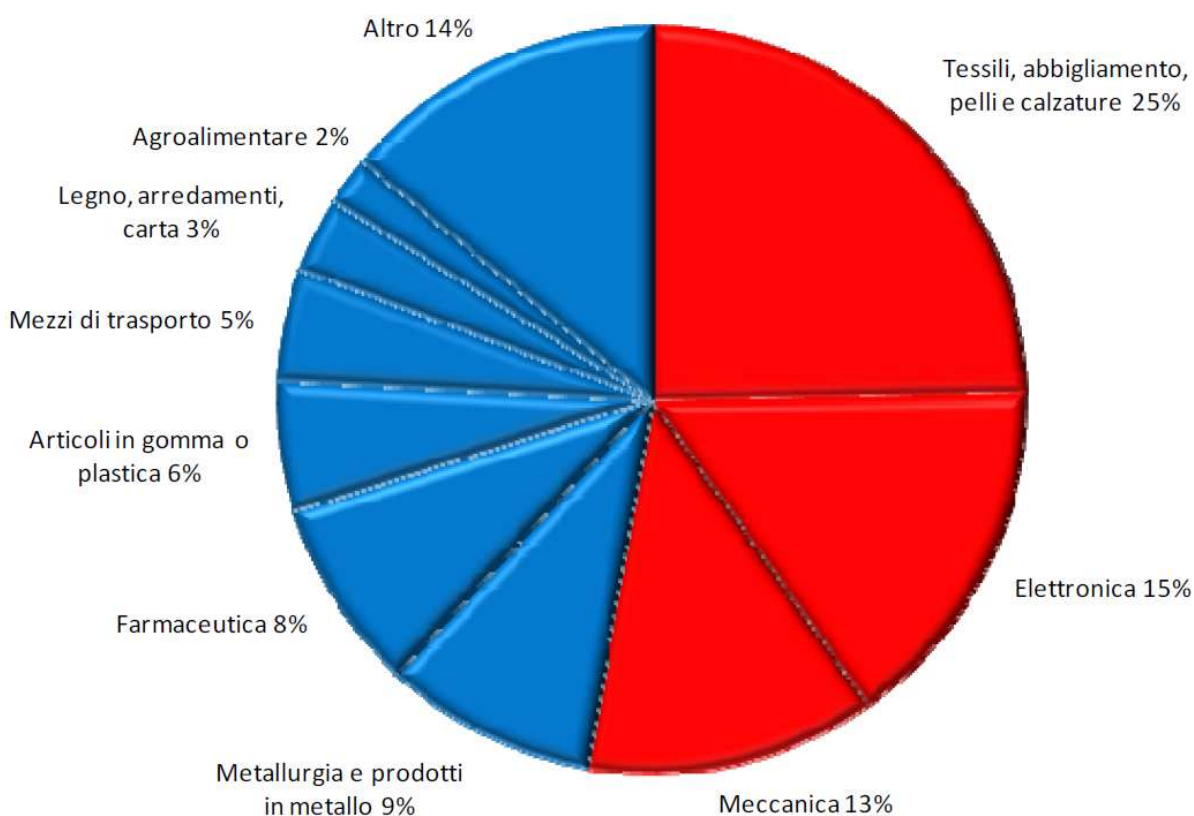


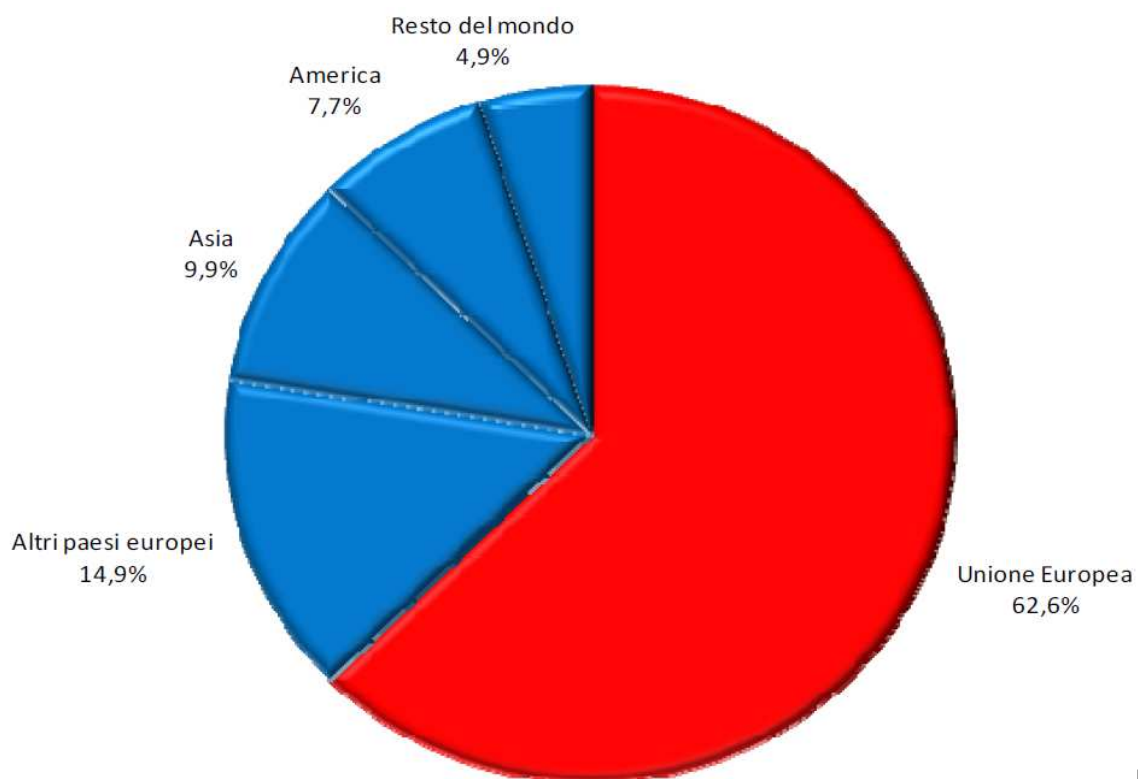
Illustrazione 32: Quota dei differenti comparti manifatturieri sul valore dell'export complessivo delle Marche (val. %)_fonte censis 2009

una logistica di filiera, altamente specializzata al servizio di un numero ristretto di tipologie merceologiche. Rende, piuttosto, necessaria una **logistica plurisettoriale** che parta dalla volontà di combinare insieme le esigenze di comparti tra loro molto diversi, ma che in comune hanno

l'obiettivo di servire (in maniera efficiente, a costi competitivi e con tempi rapidi e certi) mercati internazionali localizzati in aree molto ben definite.

Sotto il profilo geografico, una prima panoramica di portata generale permette di cogliere che:

- il principale sbocco commerciale dei prodotti marchigiani è indubbiamente rappresentato dai restanti Paesi comunitari, da cui proviene il 62% del fatturato realizzato all'estero (censis, UIR);
- quasi 800 milioni di euro giungono invece dall'Asia, continente verso cui è diretto circa un decimo delle esportazioni regionali, superando ormai l'America, dove vanno merci per poco più di 600 milioni, opari a quasi l'8% del totale (Censis, UIR).



Illustrazioni

Figura 33: I mercati di sbocco per le merci esportate dalle Marche (val. % sul valore delle esportazioni)-fonte censis 2009

Decisamente più interessante, tuttavia, è scendere ad un maggiore livello di dettaglio, così da cogliere le differenti traiettorie relazionali e poter quindi definire la tipologia di servizio intermodale che meglio di presta all'esigenza di accompagnare i flussi generati dal sistema produttivo delle Marche. Con una certa sorpresa, il Benelux emerge come la principale area con cui il tessuto imprenditoriale regionale è riuscito a costruire scambi e relazioni: verso Belgio e Olanda giungono, infatti, beni per 930 milioni di euro. Seguono Francia e Germania, rispettivamente con 870 e con 710 milioni di euro.

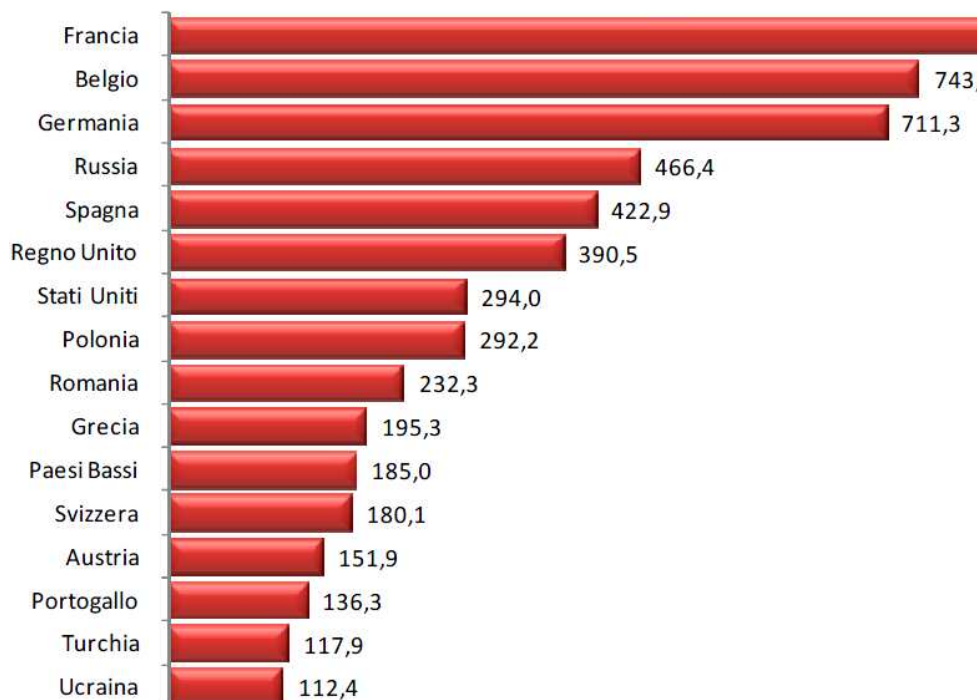
Un terzo delle esportazioni si dirige, dunque, verso tali 4 Paesi al cuore dell'Europa continentale. È verso tali aree che si deve quindi sviluppare in via prioritaria la capacità relazionale dell'interporto di Jesi, eventualmente facendo sponda su interporti o terminal intermodali presenti in altre regioni per favorire simili "rilanci".

Si possono cogliere, essenzialmente, due possibili direttrici intermodali:

- una prima direttrice che si dovrebbe rivolgere verso Francia, Belgio, Olanda per giungere eventualmente fino alla Gran Bretagna (sesto mercato per i prodotti regionali, con un export di 390 milioni di euro);
- una seconda direttrice che ha invece quale destinazione la Germania, passando per Svizzera e Austria, altre due aree-chiave che insieme generano circa 330 milioni di euro.

Gli interporti di Bologna e Verona o i terminal dell'area lombarda rappresenterebbero dei pivot interessanti non soltanto per le due direttrici appena citate, ma anche per quella che guarda ad oriente. La Russia è il quarto Paese cliente al mondo per le merci marchigiane, acquistando prodotti per un totale di 470 milioni di euro. Una direttrice di traffico composta da Russia, Ucraina e Polonia avrebbe un valore strategico in termini di export corrispondente a 870 milioni di euro. Soltanto i 9 Paesi appena citati generano, nell'insieme, il 50% del valore complessivo delle esportazioni provenienti dalle Marche e rappresentano mercati che possono essere serviti in maniera ottimale attraverso una rete di connessioni ferroviarie intermodali.

Una quarta direttrice di flussi è quella trasversale, che poggia in via prioritaria sui porti di Ancona e Civitavecchia. I principali Paesi cui è possibile accedere avvalendosi dei collegamenti attivi dai due scali dell'Italia centrale apportano un contributo, in termini di export, pari al 15% del totale. Si tratta di Grecia, Romania e Turchia dal porto adriatico e di Spagna, Portogallo e Tunisia da quello sul Tirreno: 550 milioni di euro provengono dalle esportazioni verso l'area accessibile tramite il porto di Igoumenitza; 560 milioni di euro provengono dalla penisola iberica e ulteriori 100 milioni di euro sono generati da merci destinate in Tunisia. Oltre oceano, agli Stati Uniti sono rivolte la metà delle esportazioni dirette in America (295 milioni di euro, su complessivi 610) e i porti dell'Alto Tirreno rappresentano la via più diretta e rapida per raggiungerli. La situazione con l'Asia è invece molto più complessa, in quanto sulle rotte verso oriente le merci si disperdono tra una pluralità di Paesi (104 milioni di euro vanno negli Emirati Arabi Uniti, 94 in India, 72 in Giappone e 71 in Cina, 55 a Hong Kong, 54 in Arabia Saudita, etc.) ed uno schema di traffici marittimi attraverso hub di transhipment è sicuramente il più congeniale.



06 Opportunità e potenziali traiettorie di sviluppo

Il sistema porto-interporto e aeroporto, concentrato in un ambito ristretto di immediata prossimità (30 km), rappresenta un asset del territorio d'Area Metropolitana la cui strategicità può essere potenzialmente superiore a quella dei singoli nodi.

Non a caso il Quadro Strategico Nazionale inserisce tale sistema tra i territori-snodo di rilevanza nazionale, e la proposta di telaio “core” della rete europea TEN-T considera la tratta ferroviaria adriatica Bologna-Ancona il porto e l'interporto come antenna terminale del Corridoio Transeuropeo Helsinki-Valletta.

Se sul fronte della dotazione infrastrutturale complessiva si raggiungono elevati standard di concentrazione intensiva di reti e nodi, dal lato delle connessioni esistono situazioni molto critiche, imputabili a forti ritardi di realizzazione che attualmente compromettono l'efficacia del sistema nel suo complesso.

In particolare la situazione più delicata riguarda lo scalo portuale che, a seguito dell'operatività della futura banchina lineare, potrebbe raggiungere un transito giornaliero di 2500 TIR con impatti dirompenti sulla gestione portuale e sul traffico urbano; è del tutto evidente, quindi, che l'incremento di capacità del porto, ed il relativo potenziale riposizionamento sul mercato del traffico marittimo, necessita di una pronta sincronizzazione tra esecuzione della banchina e realizzazione dell'Uscita Ovest. Oltre che all'opera stradale, è tuttavia opportuno puntare anche allo sviluppo di traffico ferroviario senza necessariamente passare per la piastra interportuale; la recente connessione fra rete ferroviaria e nuova darsena è senza dubbio una dotazione importante, che andrebbe valorizzata attraverso un adeguamento della lunghezza del fascio binari esistente e una riduzione della frammentazione del servizio di gestione d'ultimo miglio tra rete nazionale e porto.

In generale sistema infrastrutturale e logistico dello snodo Ancona-Falconara-Jesi, più comunemente definito Piattaforma Logistica delle Marche (PLM), è stato oggetto di molteplici approfondimenti e numerose azioni di supporto da parte di diversi soggetti pubblici e gestori delle reti.

L'Osservatorio della Piattaforma Logistica delle Marche promosso dalla Camera di Commercio di Ancona (con il coinvolgimento di Regione, Provincia, comuni di Ancona e Jesi, Autorità Portuale, Interporto Marche ed Aerdorica) rappresenta un'esperienza in tal senso molto significativa: nato come tavolo per la costruzione di un quadro conoscitivo delle principali dinamiche della logistica, ha contribuito, nel corso dei due anni delle sue attività, al superamento dell'alibi della carenza infrastrutturale e all'affermazione e condivisione di un modello di sviluppo territoriale basato sull'offerta di servizi di logistica integrata.

Il comune di Ancona ha nel corso degli anni elaborato strategie urbane e territoriali fortemente orientate alla valorizzazione della competitività derivante dall'interconnessione multimodale; importanti progettualità derivanti dalla partecipazione alla programmazione complessa promossa dal Ministero delle Infrastrutture (PRUSST, PIAU) e documenti di orientamento per l'azione amministrativa (Documento Programmatico per il Nuovo Piano) hanno, difatti, avuto sempre come sfondo strategico d'orientamento l'affermazione di un territorio metropolitano in grado da fungere da commutatore tra flussi di reti lunghe e sistemi locali.

Una intensa attività volta alla costruzione di una consapevolezza delle potenzialità produttive e logistiche dell'intero sistema lineare del corridoio esino è stata oggetto di analoghe esperienze di progetti complessi ministeriali da parte del comune di Jesi (Progetti-Snodo, Progetto SiSTeMA ,Supporti Territoriali).

Ad oggi le tre importanti strutture che compongono la PLM rispondono alla domanda di trasporto delle merci marchigiane su segmenti totalmente distinti ed indipendenti:

- **il porto** svolge tre funzioni separate e complementari: garantisce alle Marche ed alle regioni limitrofe l'approvvigionamento di materie prime di provenienza varia su scala globale, provvede al trasporto delle merci regionali prevalentemente via container da e verso il Mediterraneo Orientale ed il Far East, adempie alla funzione di collegamento , soprattutto per mezzo dei traghetti e dell'intermodalità mare-gomma, tra l'area settentrionale dell'Europa , la Grecia e gli altri paesi del versante adriatico orientale (Albania, Croazia);
- **l'Interporto Marche** tende invece a soddisfare la domanda di trasporto delle merci marchigiane con origine o destinazione Nord Italia e Nord Europa; esso può inoltre intercettare la domanda di trasporto di quelle merci regionali che oggi raggiungono via mare il Mediterraneo occidentale o il continente americano dirottando su ferrovia i traffici su gomma diretti ai porti di Genova, La Spezia e Livorno (ovvero i principali scali tirrenici utilizzati per il trasporto merci regionale);
- **l'Aeroporto** offre servizi di trasporto di alcune tipologie di merci, quelle ad altissimo valore aggiunto (calzaturiero di qualità, arti orafe...) o per le quali occorre un servizio di consegna rapida per richieste specifiche del cliente o per deperimento.

Nell'attuale posizionamento, quindi, le offerte dei tre segmenti della PLM sono chiaramente separate, non sovrapponibili e presidiano parti di mercato regionale sostanzialmente distinti; una riflessione più strategica attiene a cosa potrebbe essere e a ciò che potrebbe offrire la Piattaforma sul fronte di nuove domande, collegate alle complesse dinamiche delle reti lunghe dei servizi a valore aggiunto della logistica integrata (magazzinaggio, lavorazione merci, packaging...).

Tale opzione strategica contribuirebbe a sviluppare nuovi mercati e costruire nuove filiere capaci di innovare e rafforzare i servizi offerti dagli operatori locali orientandoli verso forme di integrazione e cooperazione in rete con l'obiettivo di proporsi come massa competitiva organizzata in grado di interloquire con i logistic makers di scala globale attivi sulle piastre porto, aeroporto ed interporto.