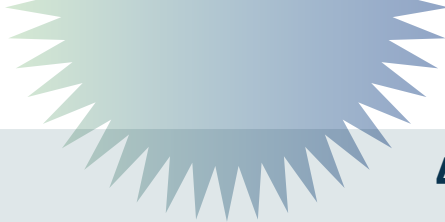


NUMERO MONOGRAFICO

*Ancona,
centrale
per le Marche,
l'Adriatico,
l'Europa.*







Editoriale

Presidente SVEM **Andrea Santori**

4

Le Marche, una porta per il mondo

Intervista a **Francesco Baldelli** · Assessore Regionale

6

Ancona: risultati, sfide, prospettive

Intervista a **Daniele Silveti** · Sindaco di Ancona

10

Il porto di Ancona, centralità per lo sviluppo del territorio

Intervista a **Vincenzo Garofalo** · Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

14

Porto e città convivono da sempre, la vera sfida è nelle scelte di oggi

Intervista ad **Alberto Rossi** · Imprenditore

20

L'Europa e le Marche

Angelo Spina · Arcivescovo di Ancona-Osimo

24

Masterplan per la logistica e la competitività del territorio

Intervista a **Marco Cucculelli** · Professore di Economia Applicata presso l'Università Politecnica delle Marche

26



SVILUPPO
EUROPA
MARCHE

Il sostegno alla crescita del territorio regionale è un impegno che il nostro Consiglio di Amministrazione porta avanti dal primo giorno di insediamento.

L'obiettivo è supportare la competitività delle imprese che costituiscono il nostro vero motore di crescita economica, perchè in grado di creare occupazione, generare innovazione, favorire la tecnologia, assicurare valore aggiunto.

Le infrastrutture sono cruciali per lo sviluppo della regione e l'**Assessore Baldelli** lo evidenzia, ricordando gli interventi del Governo regionale, volti a rafforzare i collegamenti interni e verso fuori, in una dimensione sempre più integrata e connessa.

All'intervento dell'Assessore segue un focus su Ancona e sulle sue prospettive di crescita.

Ancona, sappiamo bene, è centro economico rilevante del Medio-Adriatico e principale agglomerato urbano regionale, per estensione e popolazione.

La sua posizione continua ad essere strategica nelle reti nazionali ed internazionali di traffici di merci e di passeggeri.

La funzione di hub per l'Italia centrale, insieme con Aeroporto ed Interporto, consente il collegamento di rotte marine e terrestri, che cresceranno nei prossimi anni, dati gli investimenti in corso.

Il **Sindaco Silveti** racconta le sfide che il capoluogo si trova ad affrontare, parlando di PNRR, infrastrutture, porto, appunto, il sogno della grande Ancona, massimamente attrattiva per un turismo che sceglie le Marche come destinazione per viaggi e soggiorni.

Il **Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo**, traccia un bilancio del lavoro fatto nei suoi anni di presidenza, ricordando gli investimenti realizzati, ma anche prospettando il ruolo centrale del porto dorico nel sistema logistico ed intermodale regionale e nazionale.

L'**imprenditore Alberto Rossi** parla di sviluppo e di progetti cruciali fatti sul porto, che perseguono una modernizzazione, che costituisce a sua volta premessa indispensabile per crescere ed avanzare.

L'**Arcivescovo di Ancona-Osimo Angelo Spina** ci fornisce una prospettiva molto interessante su Europa e Marche, con la prima che svolgerà un ruolo sempre più importante a vantaggio del nostro territorio, soprattutto dopo

gli accadimenti recenti legati a covid, sisma, alluvioni.

Il **Professore della Politecnica Marco Cuculelli**, con la sua consueta lucidità di riflessione ed analisi parla di Ancona e della sua centralità nella strategia di sviluppo infrastrutturale regionale.

Vi auguro una buona lettura ed anticipo che il prossimo numero della Rivista sarà focalizzato sull'Esposizione Universale di Osaka.

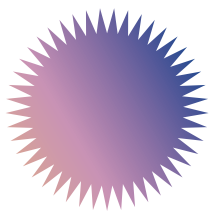
A portrait of Andrea Santori, a middle-aged man with short grey hair and glasses, wearing a dark blue suit, white shirt, and a blue tie with white polka dots. He is sitting at a desk, looking directly at the camera. The background features abstract green and blue diagonal stripes.

**Andrea
Santori**

PRESIDENTE
SVEM

Le Marche, una porta per *il mondo*

Intervista
all'Assessore Regionale
Francesco Baldelli



L'Assessore regionale Francesco Baldelli attraverso le deleghe a viabilità, infrastrutture, governo del territorio, lavori pubblici, politiche per la montagna e aree interne ricopre un ruolo di primo piano nella progettazione del futuro delle Marche. Dal ruolo del capoluogo ai nodi infrastrutturali regionali fino al potenziamento delle ferrovie, ecco come le Marche hanno ripreso slancio.

Assessore Baldelli la Regione si è concentrata sul capoluogo con una serie di progettazioni infrastrutturali: come cambierà il volto di Ancona nel prossimo futuro?

“Nel futuro non so, ma nel presente parlano i fatti. E i fatti dicono che Ancona sta cambiando pelle grazie alle infrastrutture, con un’accessibilità finalmente consona ad un Capoluogo di regione. Dal 2020 ad oggi, in pratica dal nostro insediamento in poi, abbiamo sbloccato le grandi incompiute stradali attese da decenni all’ombra di San Ciriaco: il raddoppio della Strada Statale 16 tra Falconara M.ma e Torrette e l’Ultimo Miglio di accesso al Porto, un’opera strategica, quest’ultima, i cui lavori prenderanno avvio nelle prossime settimane. Investimenti complessivi per oltre 400 milioni di euro per collegare Ancona al resto della regione e al Centro Italia. Senza dimenticare il progetto del Lungomare Nord, ovvero la realizzazione di una scogliera di protezione per la rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria adriatica in accesso al Capoluogo”.



Le ferrovie restano strategiche, qual è l'obiettivo?

“Assolutamente. Rimanendo all’Adriatica, il recentissimo avvio dell’iter per la nomina dell’A.D. di Rete Ferroviaria Italia – ed ex AD di Anas - Ing. Aldo Isi, a Commissario Straordinario imprime una spinta decisiva al progetto di un’infrastruttura fondamentale per lo sviluppo dei trasporti nelle Marche e lungo tutta la costa orientale della nostra penisola. Passando alla linea ferroviaria Ancona-Roma, i lavori viaggiano a ritmi serrati, e, grazie ad investimenti per oltre 800 milioni di euro, l’obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza tra le Marche e la Capitale è sempre più vicino”.

Potenziamento del porto, dell’interporto e dell’aeroporto: avete una visione integrata. Cosa si deve fare ancora?

“Candidare il triangolo logistico Porto-Aeroporto-Interporto, di fatto tre infrastrutture in una, a divenire la leva principale, insieme al tris stradale Fano-Grosseto, Quadrilatero e Salaria, per l’apertura del corridoio europeo est-ovest. Le Marche rappresentano la piattaforma “naturale” per incentivare i traffici da e per i Balcani Occidentali, da un lato, e la penisola iberica, dall’altro, con al centro le regioni dell’Italia di mezzo. Il Piano Infrastrutture Marche 2032 ha avuto il merito di “mettere al centro il centro”, in un dibattito che, a livello nazionale, è da sempre polarizzato tra le infrastrutture del nord sviluppato e quelle del sud da sviluppare. Dalle Marche è partito un percorso finalizzato a posizionare

sui tavoli istituzionali la questione del Centro Italia, e le infrastrutture fanno la parte del leone in questa nuova visione promossa dall'Assessorato alle Infrastrutture della Regione Marche".

Ancona un nodo per l'Adriatico. Il dialogo con le altre città dell'altra sponda è favorito anche dai collegamenti. Potrebbe ritrovare la città dorica una sua vocazione leader delle città adriatico-ioniche?

"I Balcani Occidentali e, tramite essi, Turchia e paesi asiatici, sono mercati che da sempre dialogano con il nostro tessuto imprenditoriale, attratti dai nostri prodotti e anche dall'offerta turistica di una regione, come le Marche, meta ideale per chi ama territori autentici. Ancona, con le sue infrastrutture logistiche rilanciate in questi anni, è la nostra principale porta da e per il mondo, un riferimento per chi viaggia nelle e dalle Marche.

Il Piano infrastrutture Marche 2032 rappresenta un cambio di passo per Ancona Capoluogo di una regione che finalmente ha una visione concreta e pragmatica di sviluppo".

Francesco Baldelli
ASSESSORE REGIONALE



Ancona: risultati, sfide, prospettive

Intervista
al Sindaco di Ancona
Daniele Silvetti



Quali sono le prossime sfide che la città di Ancona deve affrontare?

Tra le tante, che coinvolgono i cantieri Pnrr e quelli di Corso Garibaldi e Piazza della Repubblica, individuo tre sfide a medio termine fondamentali per la crescita del capoluogo. Una nuova pianificazione urbanistica: è iniziato un percorso per uno strumento di pianificazione, il Piano Urbanistico Generale (PUG) che sostituirà il Prg (l'ultimo di cui disponiamo è del '93) e che introduce un approccio più flessibile e integrato alla gestione del territorio, ponendosi come obiettivi il contenimento del consumo di suolo, la rigenerazione urbana e territoriale, con parti-



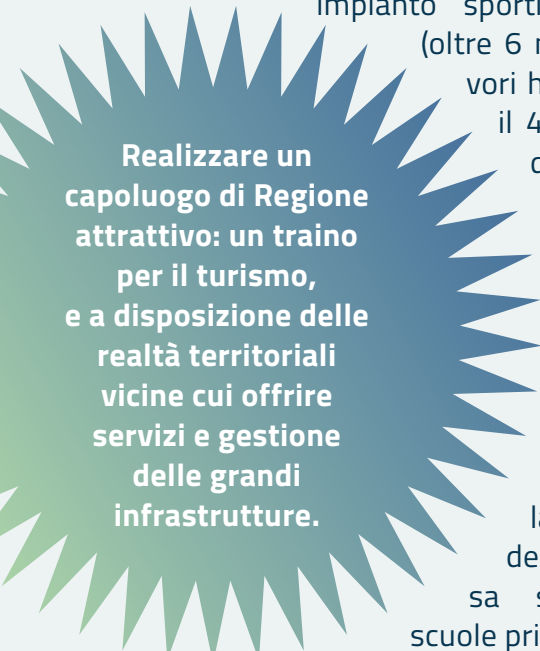
colare attenzione alle zone degradate e alla riqualificazione delle periferie; la sostenibilità e resilienza ambientale, la pianificazione partecipata.

Poi le infrastrutture .- in particolare quelle di collegamento del porto - capaci di offrire alla città una posizione più baricentrica e meno marginale in termini di collegamenti e di trasporti, e infine una nuova strategia strutturata sul turismo che sia capace di rendere Ancona una vera destinazione e che faccia leva sulla valorizzazione del patrimonio artistico e naturalistico, su un cambiamento culturale in merito all'accoglienza e su eventi in grado di richiamare visitatori e essere una scossa positiva all'economia locale.

Come stanno andando i progetti e i lavori attivati con il PNRR?

L'andamento degli interventi finanziati con fondi PNRR è positivo. Faccio qualche esempio: le scuole Garibaldi sono già state inaugurate lo scorso anno, in Pinacoteca i lavori sono conclusi, con largo anticipo sulla deadline prevista, e ora ci si sta occupando degli allestimenti.

Parlando di interventi di maggiore rilevanza economica, va ricordato quello della Biblioteca Benincasa, che ammonta ad oltre 7 milioni di euro e che ha uno stato avanza-



Realizzare un capoluogo di Regione attrattivo: un traino per il turismo, e a disposizione delle realtà territoriali vicine cui offrire servizi e gestione delle grandi infrastrutture.

mento effettivo dei lavori al 55%. Trend positivo anche per l'intervento alla Mole Vanvitelliana con un avanzamento al 64%. Per gli impianti sportivi voglio sottolineare due interventi significativi da tutti i punti di vista, come la ristrutturazione dello storico impianto sportivo Palaveneto (oltre 6 milioni) i cui lavori hanno raggiunto il 40% e la piscina di Passo Varano di nuova realizzazione che è al 60%.

Tra i cantieri delle scuole è al 70% il Polo d'infanzia Tombari e la realizzazione della nuova mensa scolastica alle scuole primarie Ungaretti di Candia, nonché la realizzazione del nuovo Nido alle Sabin, con stato avanzamento effettivo al 45%.

Ci può aggiornare sulla situazione delle infrastrutture viarie, per esempio l'uscita dal porto

È imminente l'inizio dei lavori per il cosiddetto "ultimo miglio", il collegamento strategico di circa 2,5 km tra il porto di Ancona e l'Autostrada A14 che non solo porterà la città al centro delle direttrici viarie e conetterà infrastrutture fondamentali come interporto e aeroporto, ma toglierà il traffico pesante dai nostri quartieri. È un'opera a lungo attesa, come anche il lungomare nord che attendiamo da tempo, il cui progetto è al vaglio della commissione ministeriale, che unirà Marina Dorica al quartiere di Torrette regalando al cittadino e al turista un vero e proprio lungomare.

Il porto è una grande risorsa per Ancona. Come utilizzarlo conciliando le attività imprenditoriali e l'ambiente?

Con le due mosse strategiche che ho sempre sostenuto: lo spostamento dei traghetti verso il nuovo bacino commerciale, che permetterà di liberare il porto antico da tutti i traffici, e la riattivazione della stazione marittima ferroviaria che porterebbe utenti e cittadini dell'area metropolitana al centro con un nuovo modello sostenibile di mobilità.

Cosa chiede all'Unione Europea per la città e il territorio?

Prima di tutto di prevedere la destinazione dei fondi di coesione finalizzati alle attività che riguardano non solo il turismo ma anche la pianificazione e soprattutto che vengano gestiti direttamente dai Comuni con lo stesso ruolo che i Comuni hanno avuto con il Pnrr.

Un sogno per Ancona

Realizzare la Grande Ancona: un grande capoluogo di Regione che sia attrattivo e faccia da traino al turismo ma che sia anche a disposizione di tutte le realtà territoriali vicine cui offrire servizi e gestione delle grandi infrastrutture come porto e aeroporto.

Daniele Silvetti SINDACO DI ANCONA

Nato ad Ancona, si è laureato in giurisprudenza all'Università di Bologna con una tesi in Diritto della Navigazione. Esercita la professione di avvocato ad Ancona. Il suo impegno politico, intrapreso sin da giovane, lo ha proiettato verso ruoli amministrativi. È stato consigliere Comunale di Ancona dal 1997 al 2006 e dal 2006 al 2015 è stato Consigliere Regionale delle Marche ricoprendo anche il ruolo di vicepresidente della Commissione Urbanistica, lavori pubblici, trasporti, ambiente, cave e torbiere. Presidente del Parco del Conero dal 2021 e coordinatore regionale di Federparchi dal 2023. Attivo nel sociale offre anche il proprio contributo al Servizio di strada, destinato al supporto dei meno abbienti.



Il porto di Ancona, centralità per lo *sviluppo* *del territorio*

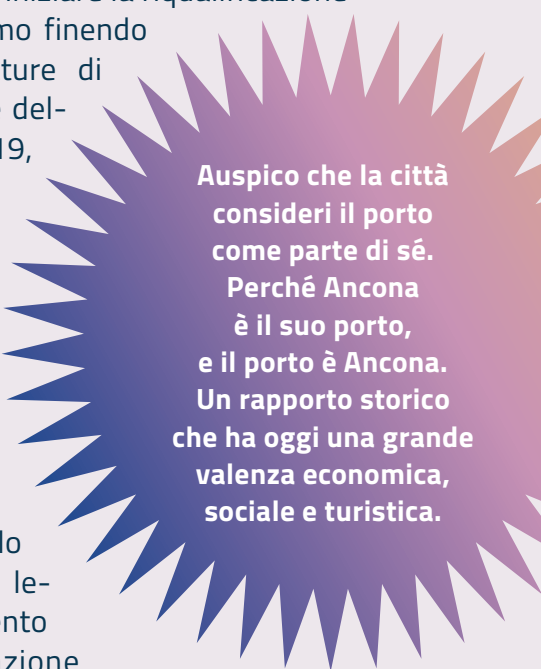
Intervista
al Presidente dell'Autorità
di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale.
Vincenzo Garofalo



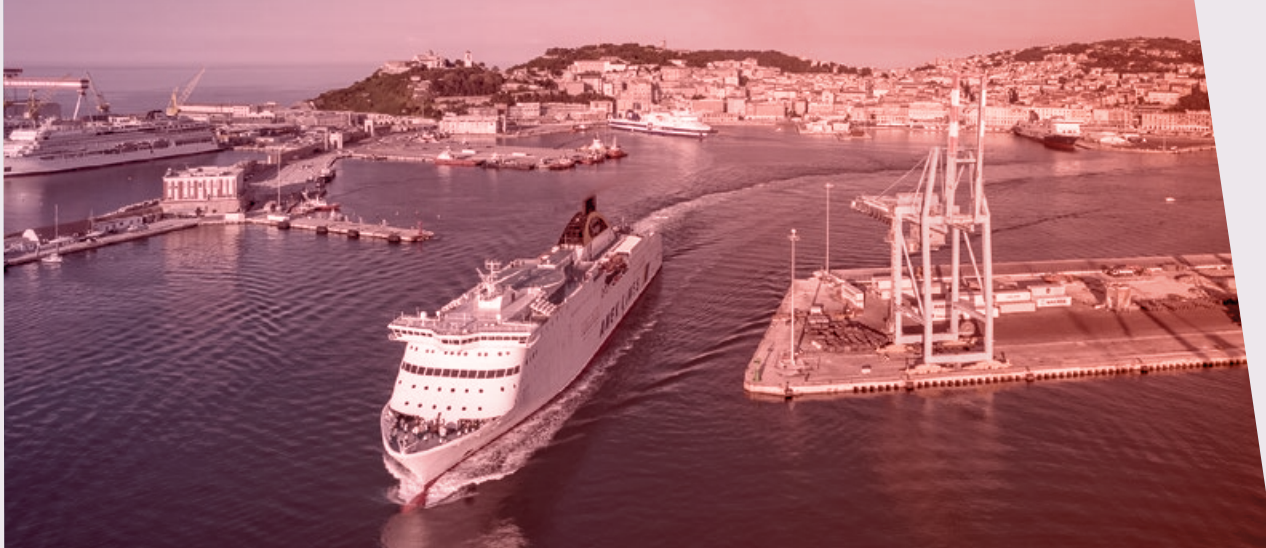
— Alla vigilia della scadenza del vostro mandato ci può fare un bilancio, in sintesi, del lavoro svolto in questi anni? Come era e com'è il porto di Ancona oggi?

In questi anni abbiamo creato le basi per sviluppare il porto del futuro, per valorizzare i settori operativi dello scalo, per migliorare le infrastrutture e gli spazi per il traffico traghetti e crociere, la cantieristica, che rappresenta un'eccellenza produttiva a livello mondiale, la logistica, i servizi, la pesca. Mi riferisco alla definizione del Documento di programmazione strategica di sistema portuale, approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'aprile 2024, che delinea gli obiettivi per i prossimi 25 anni per i sette scali di Marche e Abruzzo di nostra competenza. Il Dpss, che abbiamo costruito con una concertazione con le istituzioni e gli stakeholder, individua gli indirizzi per la redazione dei singoli Piani regolatori portuali. In queste settimane ci stiamo confrontando sulla proposta preliminare di Prp per il porto di Ancona, per la quale è iniziato il percorso di approvazione previsto dalla normativa. In contemporanea, a livello operativo, stiamo portando avanti un programma di rinnovamento e potenziamento delle banchine del porto storico e dell'area commerciale con

l'obiettivo di realizzare le opere già previste nel vecchio Piano regolatore. Sono iniziati i lavori di costruzione della banchina 27, un'infrastruttura appaltata dopo otto anni di contenziosi amministrativi, fondamentale per il completamento della banchina rettilinea. Stiamo per iniziare la riqualificazione della 23 e stiamo finendo le nuove strutture di pavimentazione delle banchine 19, 20 e 21 che ci consentiranno di spostare, in parte, il traffico traghetti così da diminuire l'impatto ambientale a ridosso del centro città. Allo stesso scopo è legato l'investimento per l'elettificazione delle banchine del porto storico, realizzato con i fondi del Pnrr, anche questo in corso. Stiamo inoltre portando avanti gli investimenti previsti dall'accordo quadro con Fincantieri per il raddoppio produttivo dello stabilimento e stiamo per rinnovare il terminal crociere alla banchina 15, con l'obiettivo di migliorare i servizi di accoglienza ai crocie-



Auspicio che la città consideri il porto come parte di sé. Perché Ancona è il suo porto, e il porto è Ancona. Un rapporto storico che ha oggi una grande valenza economica, sociale e turistica.



risti. Questo settore è, infatti, fondamentale per il porto dorico che ha visto, negli ultimi anni, confermato un andamento in crescita così come sta avvenendo a livello internazionale. A questo aggiungiamo il progetto del dragaggio dei fondali del bacino portuale che migliorerà la navigabilità.

A livello di sistema portuale, con ricadute positive su tutti gli scali, stiamo affrontando la necessaria transizione digitale, per migliorare le procedure e i servizi per l'utenza. Fra i progetti innovativi che stiamo sperimentando, c'è quello del Port community system. Una rete immateriale, finanziata con fondi Pnrr, a disposizione degli operatori dei porti di Ancona, Ortona, Vasto per velocizzare gli scambi dei dati sulle importazioni ed esportazioni delle merci, facilitare l'integrazione intermodale e gestire i flussi di merci in ingresso e uscita dallo scalo. Intervento che

stiamo realizzando in collaborazione con Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e Capitaneria di porto di Ancona.

Avete presentato pubblicamente agli stakeholders il nuovo Prg, quali sono i cardini degli investimenti e delle politiche di sviluppo?

Nel nuovo Piano regolatore portuale, sulla cui bozza preliminare stiamo portando avanti un percorso di collaborazione istituzionale con il Comune di Ancona e la Regione Marche, troveranno spazio gli investimenti necessari a valorizzare tutti i settori produttivi trainanti dello scalo. L'opera che identifica il futuro dello scalo è certamente la penisola, che sarà costruita nella zona commerciale

allargando lo spazio del porto sul mare. Sarà un'infrastruttura che accoglierà il traffico dei traghetti, offrendo una risposta più adeguata alla crescente domanda legata alle Autostrade del mare. Sarà dotata di nuovi accosti per il traffico Ro-Pax, con piazzali e spazi adeguati alle richieste della portualità moderna, con un fondale che toccherà -14 metri per accogliere navi commerciali di maggiore stazza ed incrementare, così, le opportunità di crescita per questo traffico marittimo. L'area avrà, inoltre, il vantaggio di essere collegata direttamente alla viabilità stradale e alla rete ferroviaria. La penisola consentirà un progressivo allontanamento di queste navi e dei veicoli che s'imbarcano e sbarcano dal porto >>>

Il porto di Ancona

Il porto di Ancona è un'infrastruttura di riferimento per l'economia dell'Italia centrale, porta d'oriente verso il Mediterraneo orientale. È uno scalo "core" di due Corridoi europei, lo Scandinavo-Mediterraneo e il Baltico-Adriatico, e nodo dello sviluppo della trasversalità fra l'Europa balcanica e quella Iberica. Insieme ai traffici merci

e passeggeri, nel porto dorico sono di rilievo la cantieristica, la logistica, i servizi e la pesca, settori che, con le pubbliche amministrazioni presenti, occupano circa 6.500 persone. Nel 2024 le merci movimentate sono state 9.517.903 tonnellate. I passeggeri, sulle linee marittime annuali per Grecia, Croazia, Albania,

Montenegro in estate, sono stati 927.415, più di 100 mila i crocieristi che hanno scelto un viaggio fra l'Adriatico e il Mediterraneo.



storico. Un'area, quest'ultima, che sarà trasformata per l'utilizzo da parte di nuove funzioni portuali che possano consentire una maggiore fruibilità da parte della cittadinanza.

Come si svolge il rapporto con le altre istituzioni locali e le sinergie auspicabili?

La massima collaborazione istituzionale è la base del nostro lavoro, che si affianca a quanto già previsto dalle normative che coinvolgono le tematiche portuali. È un approccio che abbiamo nell'affrontare qualsiasi progetto e iniziativa ed è quello che desideriamo percorrere anche nella definizione del nuovo Piano regolatore portuale. Con il Comune di Ancona, abbiamo infatti creato un gruppo di lavoro tecnico per una stesura condivisa per lo sviluppo del porto che possa coniugare i bisogni del cluster marittimo con quelle della comunità migliorando il rapporto fra la città e il suo porto.

Quale dovrà essere in futuro il ruolo del porto nel sistema logistico intermodale regionale?

Per il potenziamento dell'intermodalità, stiamo procedendo con l'iter di autorizzazione per il prolungamento dei binari del raccordo

ferroviario che sarà al servizio dell'area commerciale. Un progetto che prevede anche lo spostamento del varco doganale e la razionalizzazione della viabilità, per migliorare l'accessibilità ai mezzi.

Come immagina il rapporto con la città di Ancona nel futuro?

Più che immaginare, nutro una speranza. Auspico che la città consideri il porto come parte di sé e non in contrapposizione. E viceversa.



Perché Ancona è il suo porto e il porto è Ancona. Come Ente, continueremo ad impegnarci affinché ci possa essere un miglioramento di questo rapporto storico che ha oggi una grande valenza economica, sociale e turistica.

Vincenzo Garofalo

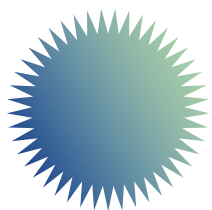
**PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO CENTRALE**

Vincenzo Garofalo, Ingegnere, è Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale da marzo 2022. Nato a Messina nel 1958, è sposato con tre figli. È stato Presidente dell'Autorità Portuale di Messina-Milazzo dal 2003 al 2007. È stato Vicepresidente di Assoporti, con delega ai servizi tecnico-nautici e alla security. Membro della Camera dei Deputati dal 2008 al 2018 ha seguito, tra i vari dossier, lo sviluppo della rete di alta velocità ferroviaria, l'incentivazione dell'intermodalità nazionale, le reti europee di trasporto, la nautica da diporto e la sicurezza stradale con particolare riferimento alla sicurezza dei bambini. Dal 2015 al 2018 è stato Vicepresidente della Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei Deputati.



Porto e città convivono da sempre, *la vera sfida è nelle scelte di oggi*

Intervista
all'Imprenditore
Alberto Rossi



*Il ruolo del porto tra le infrastrutture della città e gli impatti sull'economia del territorio.
Su questi temi abbiamo intervistato Alberto Rossi,
principale attore della vita industriale dello scalo dorico.*

Come vede oggi il porto di Ancona e soprattutto in quale momento storico ci troviamo?

“In realtà se guardiamo la struttura in quanto tale dobbiamo dire che ci troviamo alla stessa realtà di 40 anni fa. Tutto quello che è stato fatto in tempi più recenti può essere archiviato alla voce adeguamenti. La vera sfida è di questi giorni, il nuovo Prg che interpreta il porto nelle sue funzioni per i prossimi 30 anni”.

Siamo quindi in una fase cruciale, come sarebbe opportuno muoversi per favorire lo sviluppo di questa infrastruttura e di conseguenza della città?

“Storicamente il porto convive con la città. Serve quindi un dialogo tra le istituzioni. Noi privati stiamo facendo investimenti che in-

terpretano una necessità di modernizzazione a dimostrazione che chi fa impresa crede nelle opportunità dello scalo dorico e la stessa cosa deve valere per il pubblico. Io sono molto fiducioso perché vedo che sta funzionando la filiera comune, regione, governo nazionale. C'è voglia di fare”.



— Le imprese stanno dando fiducia a questo territorio, Lei sulla città ha fatto grandi investimenti

“È vero, c'è molto interesse sulla città e sulle aree della provincia. Soprattutto è la logistica a indicare la strada. Noi come gruppo abbiamo messo sul tavolo 110 milioni di euro. Una nuova unità navale per il collegamento Ancona - Durazzo, la demolizione in area ex Bunge praticamente abbandonata da 12 anni che sarà restituita all'operatività con un polo logistico e con una centrale di produzione di energia pulita per le banchine.

Inoltre, sulla città siamo intervenuti con due recuperi immobiliari importanti. Nella zona del Passetto una palazzina che era chiusa da 15 anni è diventata il nostro quartier generale, riqualificando la zona più bella della città, e in centro storico abbiamo acquistato l'ex hotel Roma e Pace che dovrà tornare ad essere il simbolo dell'ospitalità della città”.

— Ancona capoluogo che grazie al suo ruolo spinge lo sviluppo di tutta la Regione Marche?

“Finalmente c'è un grande sforzo per recuperare il gap infrastrutturale che pesava su tutta la regione e sulla sua economia. La prima opera di importanza fondamentale è l'Ultimo Miglio, cioè il collegamento diretto del porto



con la grande viabilità. Si tratta di una infrastruttura lungamente attesa che ora è cantierabile. Questo significa che al centro della regione, nel cuore del Paese, con affaccio sui Balcani e l'Oriente noi avremo una piattaforma logistica con porto, ferrovia, autostrada e aeroporto. Tutto in pochissimi chilometri. Un'opportunità unica che si rifletterà anche sulle vallate dell'entroterra dove vedo aperti tanti cantieri, non solo per la ricostruzione ma anche per migliorare la viabilità, le strutture sanitarie e l'ospitalità. Davvero dei segnali che generano ottimismo. A mio parere il perno di tutto questo, anche in una prospettiva di convivenza tra sviluppo industriale e sostenibilità ambientale, sarà rappresentato

proprio dal porto di Ancona che per posizione geografica e vantaggi della logistica sarà l'unico sull'Adriatico capace di dialogare con il mondo in sinergia soprattutto con Trieste”.

Alberto Rossi, sposato è padre di tre figlie e vive ad Ancona. L'imprenditore guida uno dei maggiori gruppi del settore marittimo: Frittelli Maritime Group Spa. Il gruppo è il frutto della fusione tra Frittelli, uno dei più antichi spedizionieri italiani, fondato nel 1903, e Maritime Agency spa (fondata nel 1986), integrando l'attività della prima nel settore dei magazzini generali, doganali ed esteri, nell'imbarco e sbarco di containers e merci varie e nell'agenziamento di navi volanti, con l'attività della seconda nel traffico passeggeri, rotabili e containers. Vero amante del mare, Alberto Rossi è anche un appassionato velista e nel corso degli anni ha conquistato ben sette titoli mondiali, l'ultimo lo scorso ottobre 2024 nella categoria Melges 32.

ALBERTO ROSSI IMPRENDITORE



L'Europa e le Marche

Angelo Spina
Arcivescovo
di Ancona-Osimo

È sempre più viva la convinzione che siamo "tutti connessi". Viviamo in un universo relazionale, siamo interdipendenti, la nostra esistenza dipende dall'esistenza degli altri. "Siamo tutti sulla stessa barca, fragili e disorientati... nella tempesta abbracciamo la speranza", come ci ricordava anni fa Papa Francesco. È il potere dell'interdipendenza, ossia il sentire la connessione profonda di tutti con tutti, a rendere possibile il vivere bene insieme. L'interdipendenza, infatti, rappresenta la possibilità di trovare con-

imputabile ogni progresso nella vita politica, sociale, culturale, spirituale dell'umanità.

Rendersi conto che tutti gli ambiti della vita e tutti i luoghi del mondo sono interdipendenti e interconnessi permette di lavorare insieme per il raggiungimento del bene comune.

Da questa premessa emerge subito il ruolo che l'Unione Europea può svolgere a favore della Regione Marche con le sue potenzialità e le sue criticità. Le criticità sono note. Negli ultimi anni la Regione ha sofferto a causa del Covid, delle calami-

nessioni tra persone molto diverse tra loro per età, formazione, caratteristiche, cultura, capaci di generare relazioni fertili grazie alla rete di sostegno di cui siamo tutti parte. Ed è proprio grazie alle relazioni, nel bene e nel male, che è

tà naturali: il sisma del 2016 e del 2022, l'alluvione del 2022. Una Regione che vede lo spopolamento delle zone interne, la denatalità, la fuga dei giovani che vanno a lavorare altrove, la crisi nel campo produttivo con aziende in difficoltà nel settore manifatturiero, nel tessile e abbigliamento, nel commerciale, nell'industriale. Le potenzialità della Regione Marche sono tante e alcune ben note: le filiere agroalimentari, con la qualità e la sicurezza dei prodotti agricoli, l'industria e l'artigianato, il turismo con i suoi molteplici volti dalla natura al paesaggio, dai cammini lauretani a quelli francescani, le università presenti che promuovono conoscenza e la creatività dell' "intelligenza artigianale" tipica delle persone marchigiane. Dal momento che le Regioni sono chiamate a giocare sempre più un ruolo di intermediazione importante per la rappresentanza politica dei territori del contesto dell'Unione Europea è richiesto alla governance regionale che acquisisca nuovi modelli cognitivi degli attori

strategici dello sviluppo. In un contesto caratterizzato da "localismi forti e regionalità deboli" è chiaro che risulta debole la capacità di rappresentanza degli interessi regionali. Capita di non presentare progetti ben articolati, o addirittura che non vengono presentati. La riforma della governance regionale nella prospettiva europea richiede quindi, essenzialmente, una serie di cambiamenti di qualità che coinvolgono le dimensioni organizzative e culturali di governo regionale che possono essere così sintetizzate: la

capacità di costruire progetti di sviluppo condivisi per aree vaste, coinvolgendo su questi gli attori della società civile organizzata localmente, una capacità di ascolto, di dialogo, di mediazione, richiede una capacità di lavorare per progetti, attrezzandosi con una lettura del territorio e una conoscenza informata, attraverso una costante e sistematica ricerca sul campo. Tutto ciò richiede un investimento convinto sull'innovazione organizzativa e sulla formazione culturale degli amministratori pubblici sia dal punto di vista della classe politica, chiamata a svolgere sempre di più il ruolo dell'imprenditore di policy, sia dal punto di vista della classe amministrativa, le cui competenze tecniche,

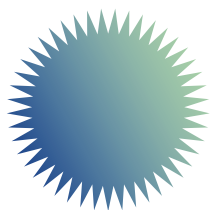
professionali e di relazione e la capacità di lavorare in rete con altre amministrazioni regionali ed europee diventano decisivi. La Regione Marche vive questo cambiamento d'epoca e si sente chiamata con speranza a progettare il suo futuro. Ancona, come capoluogo di regione, definita "Porta d'oriente", con il suo porto, le tante attività imprenditoriali, la Fincantieri, può certamente contribuire ad aprire un futuro migliore e ad essere per i paesi che si affacciano sull'Adriatico e quelli del Mediterraneo, punto di riferimento per uno sviluppo economico e di relazione tra i popoli, tenendo presente che ospita il 14% di persone non italiane, con 101 etnie, un bel segno di "convivialità delle differenze".



Angelo Spina è nato a Colle d'Anchise (CB) il 13 novembre 1954. Ordinato sacerdote il 5 gennaio 1980, è stato nominato, il 3 aprile 2007, vescovo di Sulmona-Valva. Il 14 luglio 2017 è stato nominato Arcivescovo-Metropolita di Ancona-Osimo. Conduce e cura rubriche televisive, scrive articoli. È autore di diverse pubblicazioni tra cui: "A piedi nudi. Il cammino di Francesco nelle Marche", Edizioni Palumbi, 2019.

Masterplan **per la logistica e la competitività del territorio**

Intervista
al professore di Economia
Applicata presso l'Università
Politecnica delle Marche.
Marco Cucculelli



*Ancona e la sua centralità nella strategia di sviluppo infrastrutturale regionale.
Su questi temi abbiamo intervistato Marco Cucculelli,
Professore di Economia Applicata presso l'Università Politecnica delle Marche.*

Marche, il Masterplan che rilancia la logistica e la competitività del territorio

Un sistema logistico moderno, sostenibile e ben connesso con le reti europee: è questo il cuore della strategia delineata nel nuovo Masterplan per la logistica e la competitività della Regione Marche, un progetto ambizioso che punta a trasformare il territorio in un hub strategico nel contesto italiano ed europeo.

L'iniziativa nasce con l'obiettivo dichiarato di superare le attuali criticità infrastrutturali che frenano la piena espressione del potenziale economico marchigiano. Oggi più che mai, infatti, la competitività delle imprese passa anche attraverso l'efficienza della logistica e la qualità dei collegamenti: migliorare porti, interporti, ferrovie, strade e aeroporti significa creare le condizioni per un rilancio duraturo del tessuto produttivo regionale.

Il piano si concentra su cinque asset chiave: il porto di Ancona, già centrale nel traffico adriatico, sarà potenziato sotto il profilo dell'accessibilità, della sostenibilità (con l'introduzione del cold ironing per ridurre le emissioni) e dell'efficienza operativa. L'Inter-





porto delle Marche si propone come snodo logistico integrato, rafforzato da investimenti in digitalizzazione, sicurezza e dogana interna. L'aeroporto di Ancona-Falconara, attivo 24 ore su 24, potrà esprimere al meglio il suo potenziale grazie all'interconnessione con porto, ferrovia e strade, mentre la rete ferroviaria sarà oggetto di elettrificazione, ammodernamento e nuove fermate. Infine, la viabilità stradale beneficerà del raddoppio della SS16 e di nuove connessioni con i principali assi autostradali e interregionali.

Il Masterplan non è solo coerente con le strategie nazionali del PNRR, ma si inserisce pienamente nel quadro delle politiche europee per la mobilità sostenibile. Il suo allineamento con il nuovo Regolamento TEN-T approvato nel 2024 – che punta al completamento della rete di trasporto centrale dell'UE

entro il 2030 – rende i progetti marchigiani candidati ideali per attrarre finanziamenti e inserirsi nei corridoi paneuropei, come quello Baltico-Adriatico.

Ma quali saranno gli effetti concreti per il territorio?

L'impatto potenziale è ampio e articolato. Innanzitutto, il rafforzamento delle infrastrutture permetterà alle imprese marchigiane – in particolare nei settori del Made in Italy come meccanica, moda e agroalimentare – di ridurre i costi logistici, aumentare l'accesso ai mercati esteri e consolidare la propria presenza internazionale. Allo stesso tempo, il miglioramento dell'offerta infrastrutturale renderà la Regione più attrattiva per nuovi

investimenti, favorendo l'insediamento di poli produttivi e operatori logistici di scala nazionale e globale.

Il piano guarda anche all'innovazione: infrastrutture digitali, intermodalità e sinergie con centri di ricerca e università aprono la strada alla nascita di startup e PMI nei settori della logistica avanzata, della sostenibilità e dell'aerospazio. Il risultato atteso è la creazione di un ecosistema industriale più dinamico, resiliente e orientato al futuro.

Non meno importante è il contributo alla transizione ecologica. Interventi come l'elettificazione delle ferrovie, la diffusione di colonnine di ricarica, l'uso di fonti rinnovabili negli hub e la promozione di comunità energetiche puntano a rendere la logistica regionale più pulita e compatibile con gli obiettivi europei del Green Deal.



**Il Masterplan
Logistica e Competitività
rappresenta una visione
integrata per il futuro
delle Marche.**

**Unisce infrastrutture
e innovazione, sostenibilità
e impresa. Per una Regione
protagonista della nuova
logistica europea.**

A questi si aggiungono i benefici sociali ed economici in termini di nuova occupazione, maggiore coesione territoriale e rafforzamento della mobilità interna, anche nelle aree più periferiche. Le nuove fermate ferroviarie in zone universitarie e industriali, ad esempio, miglioreranno l'accessibilità e la connessione tra centri urbani e zone produttive.

Il Masterplan, elaborato in collaborazione con stakeholder pubblici e privati, prevede anche una governance strutturata, una roadmap di priorità strategiche e strumenti mirati per l'attrazione di investimenti. Si tratta quindi di una strategia articolata e sostenibile, che non si limita all'ideazione ma getta le basi per l'implementazione operativa attraverso business plan esecutivi e piani di finanziamento.

In conclusione, il Masterplan Logistica e Competitività rappresenta una visione integrata per il futuro delle Marche. Un progetto che unisce infrastrutture e innovazione, sostenibilità e impresa, con l'ambizione di posizionare la Regione come un protagonista della nuova logistica europea. Un'occasione da cogliere per trasformare un nodo storico in una piattaforma di sviluppo del domani.

Marco Cucculelli
PROFESSORE DI ECONOMIA
APPLICATA PRESSO L'UNIVERSITÀ
POLITECNICA DELLE MARCHE

Marco Cucculelli (PhD Roma) è professore di Economia Applicata presso l'Università Politecnica delle Marche (Italia) e Segretario Generale della Società Italiana di Economia. È stato Fulbright Distinguished Chair presso l'Università di Pittsburgh (USA) e visiting professor in diverse università in Europa e USA. Si occupa di temi di innovazione, corporate finance ed economia applicata ed è membro fondatore della Industry Studies Association (USA) e dell'Asian Entrepreneurship Association. È stato responsabile per i programmi speciali e membro del consiglio direttivo dell'International Council for Small Business and Entrepreneurship (Washington, D.C., USA).





SVILUPPO
EUROPA
MARCHE



AGENZIA DI SVILUPPO
DELLA REGIONE MARCHE
DEVELOPMENT AGENCY
OF MARCHE REGION

SVEM — Sviluppo Europa Marche Srl

è il proprietario del periodico:

“MarcheEU. Rivista d’Europa”.

Iscrizioni al registro dei Giornali e Periodici
del Tribunale di Ancona in data 19/09/2023.

R.G. 2852/2023.

Direttore responsabile:

Mancini Cilla Monica

Editore:

Santori Andrea

Via Raffaello Sanzio, 85 · 60125 Ancona (Italy)
+39 071 22 10 347 · segreteria@svemarche.eu
www.svemarche.eu