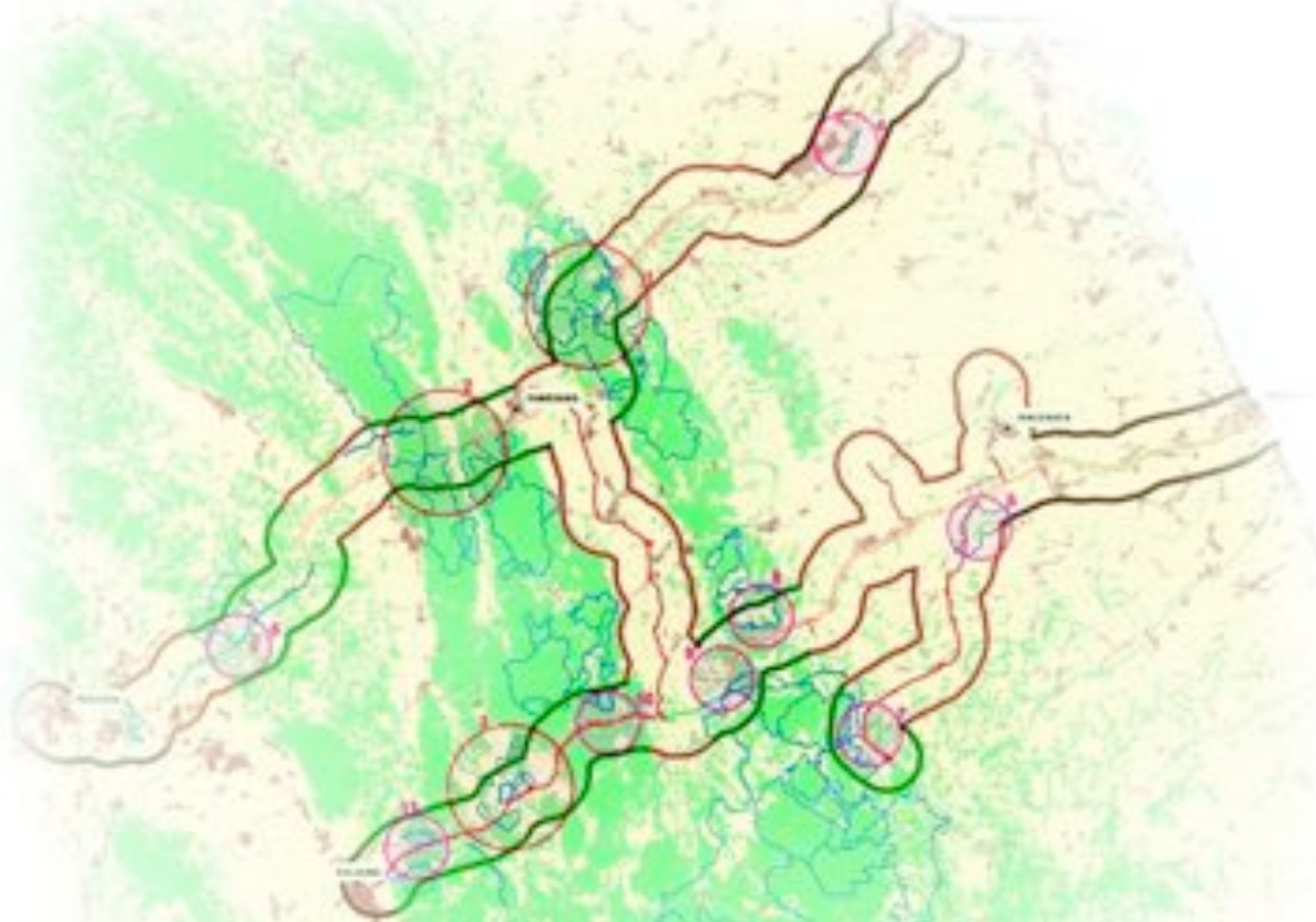




NUOVI APPROCCI PER LA REALIZZAZIONE DEI GRANDI ASSI VIARI

Infrastrutture NELLE MARCHE

FABRIZIO BONOMO



Le Marche è una delle regioni con il più basso volume di investimenti previsti nelle infrastrutture, quantificabili in circa 3,6 miliardi di euro (poco più di 7 mila miliardi di lire), la maggior parte dei quali ancora sulla carta e con problemi di finanziamento, ad eccezione del cosiddetto “Quadrilatero Marche-Umbria”, un corposo progetto di sviluppo della rete stradale, soprattutto marchigiana, e valore di oltre 2 miliardi di euro, che ha visto recentemente l’avvio delle gare per l’individuazione dei General contractor dei due maxi lotti in cui è diviso e che presenta un nuovo tipo d’intervento, dove la realizzazione delle opere viarie si integra a un Piano territoriale di sviluppo che apre il concorso di capitali privati all’investimento

Le Marche si caratterizzano per una dotazione relativamente limitata di grandi infrastrutture di trasporto, concentrate lungo il corridoio adriatico, cioè l'autostrada A14 e la linea ferroviaria Bologna-Bari, entrambe ai limiti della saturazione, e il porto di Ancona, mentre i collegamenti con l'area centrale del Paese e Roma sono ancora in via di definizione, considerando che la rete viaria è da completare e la ferrovia Orte-Falconara è in gran parte a binario unico.

Eppure, nonostante le intese con il Governo (l'ultima è del 2002), la maggior parte degli interventi è sostanzialmente ferma, soprattutto perchè – come conferma il Presidente della Regione, Vito D'Ambrosio – mancano le risorse, specie quelle da parte dello Stato.

Così, nonostante gli elenchi di opere siano corposi, poco si muove e restano indietro progetti come un adeguato ingresso stradale al porto di Ancona e il suo collegamento alla A14, o la terza corsia di questa autostrada, la Fano-Grosseto, il raddoppio della rete Orte-Falconara.

Il progetto Quadrilatero

In questo quadro spicca il cosiddetto Quadrilatero Marche-Umbria, che integra tutti i principali interventi sulla rete di strade statali, concepiti ora come un unico sistema di viabilità per collegare le aree interne con la costa adriatica e saldare questa con il versante tirrenico. Il progetto riguarda soprattutto le Marche, considerando che comprende il completamento e l'adeguamento a quattro corsie dell'asse Civitanova-Foligno e dell'asse Perugia-Ancona, oltre all'ammodernamento della Pedemontana delle Marche e di altri collegamenti trasversali a due corsie.

Il progetto, già parzialmente finanziato dal Cipe nel maggio 2004, con 1.067

milioni di euro sui 2.157 del costo complessivo, si segnala anche per il tipo di approccio al territorio: si tratta infatti di un progetto pilota che concentra interventi infrastrutturali e di sviluppo urbanistico, e ne prevede l'attuazione attraverso un'apposita società di scopo, la Quadrilatero Spa, che per ora è di proprietà di Anas e Sviluppo Italia me nel prossimo futuro dovrebbe coinvolgere anche gli Enti e le realtà economiche locali.

Il progetto prevede forme di collaborazione fra capitali statale e capitali provenienti dalla valorizzazione del territorio, utilizzando come strumento di attuazione il Piano di area vasta (Pav) che considera due aspetti differenti ma correlati fra loro: un piano territoriale (in-

frastrutturazione viaria e insediamenti produttivi) e un piano legato allo sviluppo economico, con definizione dei benefici economici derivanti dall'opera e individuazione dei soggetti pubblici e privati che, ricorrendo ai mercati finanziari, anticipano parte dei benefici futuri e concorrono a ripagare i costi dell'intervento.

Strade

Per le strade, nel futuro più o meno prossimo sono comunque previsti interventi di potenziamento del Corridoio plurimodale adriatico, con il proseguimento della A24 fino a Teramo e Giulianova/San Benedetto del Tronto con connessione alla A14, in posizione arretrata, fino a Pedaso (un costo totale di 1,2 milioni di euro, di cui 0,5 a carico della Regione).

Riguardo ai corridoi trasversali alla dorsale appenninica, oltre al sistema integrato nel Quadrilatero, si segnala l'asse Fano-Grosseto (E78), che con un tratto di circa 35 chilometri consente il completamento della strada nelle Marche già realizzata da Fano a Santo Stefano di Gaifa, per un costo complessivo di 941,5 milioni di euro (dei quali 106,9 disponibili nei Programmi Triennali Anas).

Ferrovie

Il tratto marchigiano dell'asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto è quello su cui Rfi sta lavorando da tempo, perchè l'ha concepito come la vera

alternativa nord-sud per il traffico merci; qui gli interventi previsti tendono a migliorare la funzionalità e la sicurezza della linea sia attraverso il raccordo diretto con la linea romana, a Falconara, sia con lo spostamento del tratto che attraversa la raffineria dell'Api, sia adeguando la sagoma delle gallerie di Cattolica e del Castellano; in totale si tratta di lavori per circa 170 milioni di euro.



Sistemi nelle Marche

	Sistemi ferroviari
	Sistemi stradali e autostradali
	Hub Interportuali
	Hub portuali

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Gli interventi sulla trasversale Orte-Falconara riguardano invece il potenziamento e il parziale raddoppio della linea, completando i circa 42 chilometri mancanti da Montecarotto al confine regionale, per un costo complessivo di oltre 500 milioni di euro.

Porti e interporti

Nell'ambito della Legge Obiettivo, per i porti e gli interporti delle Marche sono previsti finanziamenti per circa 191 milioni di euro, dei quali 13,5 destinati all'interporto di Jesi e il resto (177,6 milioni di euro), per le opere di allaccio alla rete autostradale e ferroviaria del porto di Ancona.

Queste ultime sono particolarmente importanti perchè esiste una situazione di congestione del traffico per il porto, che registra incrementi annui del 20 per cento (più di un milione di passeggeri e oltre 200 mila Tir), ma soprattutto perchè il sistema di accesso attuale non è adeguato all'importanza dello scalo, che la stessa Legge Obiettivo indica come uno dei punti cardine delle Autostrade del mare.

Per ora però i progetti sono in ritardo, specie per gli svincoli stradali, che hanno visto negli ultimi anni l'affacciarsi di una serie di ipotesi alternative rispetto a quelle predisposte dall'Anas e dall'Autostrada portuale.



Infrastrutture urbane

Fra gli interventi legati alla mobilità urbana, nelle Marche si segnala la realizzazione, nella primavera 2004, di un percorso meccanizzato a Osimo, fra un grande parcheggio coperto e il centro storico.

La sua importanza è duplice: a livello locale perchè contribuisce a ridurre il traffico veicolare, a migliorare l'uso del maxi-parcheggio (fino ad allora sottoutilizzato) e a risolvere gran parte dei problemi legati alla carenza di parcheggi in centro; a scala nazionale, perchè aumenta il numero di città dotate di questo tipo di sistemi (vedi dossier Umbria, gennaio 2005), che fornendo un supporto alla mobilità pedonale danno corpo a un nuovo modo di concepire la realtà urbana.

Il sistema, costato 3,6 milioni di euro, comprende un ascensore inclinato e una scala mobile: l'ascensore, basato su tecnologia Leitner, ha due cabine mobili, con una capacità di 40 persone ciascuna, e collega il parcheggio a ridosso del centro con piazza Guasino, superando un dislivello di circa 46 metri; la scala mobile porta poi in via Cinque Torri, in pieno centro storico.