



REGIONE  
MARCHE

GIUNTA REGIONALE

Assessorato Porti ed aeroporti; Pari  
Opportunità; Viabilità; Governo del  
territorio.

*L'Assessore*

60125 ANCONA  
Via Tiziano n. 44  
Tel. 071.806.34.95  
Fax. 071.806.30.34  
loredana.pistelli@regione.marche.it

# LE INFRASTRUTTURE DELLE MARCHE

INCONTRO DEL 17 NOVEMBRE 2005

ASSESSORE LOREDANA PISTELLI



## Sommario

### 1. Viabilità

#### 1.1 Rete nazionale

- 1.1.1 Autostrada A14
- 1.1.2 SS 16 Adriatica
- 1.1.3 E 78
- 1.1.4 Opere comprese nel Quadrilatero
- 1.1.5 SS 4 Salaria
- 1.1.6 Nodo viario di Ancona

#### 1.2 Rete viaria regionale

- 1.2.1 Trasversali vallive
- 1.2.2 Percorsi intervallivi

### 2. Rete Ferroviaria

#### 2.1 By-pass Falconara

#### 2.2 Raddoppio Falconara-Orte

- 2.2.1 Tratta Fossato di Vico-Fabriano
- 2.2.2 Tratta Fabriano-PM 228
- 2.2.3 Tratta PM 228-Castelplanio
- 2.2.4 Raccordo porto di Ancona
- 2.2.5 Adeguamento gallerie Cattolica e Castellano

### 3. Nodi infrastrutturali

- 3.1 Porto di Ancona
- 3.2 Aeroporto R.Sanzio
- 3.3 Interporto di Jesi
- 3.4 Autoporto Valle del Tronto

## Considerazioni conclusive

## Le infrastrutture di trasporto delle Marche

In questa introduzione al dibattito, cercherò di dare un quadro per quanto possibile aggiornato della situazione infrastrutturale delle Marche.

### 1. Viabilità

La Regione, con DGR n. 495 del 8 aprile 2005, relativa alle Prime linee programmatiche per definire il programma di intervento con fondi ex D.Lgs.112/98, ha individuato la rete viaria distinguendo quella nazionale da quella più propriamente regionale.

#### 1.1 Rete nazionale

##### 1.1.1 Autostrada A14

A seguito del rapido incremento di traffico (il più elevato incremento percentuale di tutta la rete nazionale) verificatosi negli ultimi anni, Autostrade per l'Italia s.p.a. ha presentato il progetto per la realizzazione della terza corsia nel tratto Rimini nord – Cattolica - Pedaso con la realizzazione di alcuni nuovi svincoli.

L'opera sarà appaltata a partire dal tratto Ancona sud-Porto S.Elpidio ad esclusione delle nuove opere d'arte che verranno realizzate insieme agli altri tratti, già approvato dalla Regione, dove c'è già la disponibilità del suolo.

Nei prossimi anni potrà essere affrontato il problema del restante tratto marchigiano dove la Regione ha redatto il progetto preliminare del potenziamento della SS 16 nel tratto Pedaso-S.Benedetto ed uno studio sull'ottimale utilizzo del corrispondente tratto autostradale.

L'obiettivo degli interventi, unitamente a quelli indicati al successivo punto 2 per la SS 16, è quello di restituire all'autostrada la sua principale funzione di collegamento di lunga percorrenza liberandola dal traffico locale. In tale ottica e nell'ambito del budget finanziario, disponibile da parte di Autostrade s.p.a., potranno essere valutate anche soluzioni di varianti autostradali puntuali relative a singoli tratti critici.

Il costo previsto da Rimini nord a Pedaso è di 1.600 milioni di euro per 170 km., di cui 142 nelle Marche. I nuovi svincoli sono previsti a Pesaro Centro (da verificare con il Comune) a Montemerciano, ad Ancona Centro ed a P.to S.Elpidio. In quasi tutti gli altri svincoli sono previsti ammodernamenti ed interventi per ridurre cede e congestione.

Il tracciato ricalca l'attuale eliminando tutti i punti critici e prevedendo alcune bretelle e raccordi con la viabilità esistente concordati con Regione e Amministrazioni locali.

A P.to S.Elpidio esiste la necessità di connettere Fermo, nuovo capoluogo di Provincia, con una bretella più lunga che dovrà forse essere pedaggiata.

##### 1.2 SS 16 Adriatica

La strada, fatta eccezione per alcuni brevi tratti, attraversa i centri abitati della costa rendendola di fatto una strada urbana ed impedendole di svolgere la sua funzione di collegamento di media distanza. La Regione ha, da tempo, avviato un coordinamento ANAS-Autostrade s.p.a. per una progettazione il più possibile integrata per le due arterie.



Gli interventi che si ritiene utile avviare sono costituiti da alcune varianti ai principali centri abitati costieri già previsti nel Piano Decennale ANAS 2003-2012; per tali varianti Autostrade s.p.a. realizzerà quelle opere che possono essere comuni ai due tracciati:

- Variante di Pesaro-Fano. Si tratta di una complanare all'autostrada A14 che verrà progettata e realizzata dall'ANAS unitamente alle bretelle di raccordo su Pesaro, dopo Cattabrighe, e su Fano all'altezza dell'aeroporto con la soluzione fondamentale di migliorare anche il raccordo con la E 78 Fano-Grosseto;
- Variante dell'abitato di Senigallia. Si tratta di una variante urbana complanare ad est e ad ovest dello svincolo la cui realizzazione potrebbe essere in parte a carico di Autostrade s.p.a. ed in parte a carico dell'ANAS;
- Variante degli abitati di Ancona/Falconara/Marina di Montemarciano (intervento necessario anche per la messa in sicurezza dell'area API unitamente all'arretramento del tratto della linea ferroviaria adriatica ed alla realizzazione del suo collegamento con la linea Orte-Falconara), comprendendo il raddoppio dell'attuale tratto Falconara-Pontelungo. Il progetto ANAS è stato rifiutato dagli Enti locali e dovrà essere riproposto dalla Regione secondo una visione più complessiva;
- Variante dell'abitato di S. Benedetto del Tronto. L'area pur essendo per ora estranea all'intervento autostradale ha l'esigenza di avviare il completamento della bretella urbana dallo svincolo all'esistente tratto sul lungomare est. L'intervento è da inserire nell'Intesa Generale Quadro con fondi ANAS.

#### 1.1.3 E 78, Fano-Grosseto – km. 85,3 totali.

L'arteria rappresenta la chiusura a nord della rete della grande viabilità marchigiana ed unitamente alla c.d. "bretella di Urbino", in corso di realizzazione, consente anche il collegamento veloce tra due dei maggiori centri della Provincia.

Da sempre la strada ha beneficiato di finanziamenti c.d. "fuori quota" rispetto alla programmazione dei Piani ANAS rientrando tra le priorità di intervento dello Stato e consentendo la realizzazione, oltre del tratto Fano-S.Stefano di Gaifa aperto al traffico, di una canna nella galleria della Guinza e del tratto, tutt'ora in corso, Guinza-Mercatello per circa km.12.

Il tratto mancante nel territorio marchigiano, da Mercatello sul Metauro a S.Stefano di Gaifa per circa 34 km. oltre alla seconda galleria della Guinza di km.6 circa, è stato progettato dalla Provincia di Pesaro e Urbino con l'ANAS e sarà realizzato per stralci dall'ANAS utilizzando i finanziamenti che saranno resi disponibili nell'ambito della Legge "obiettivo" dopo l'approvazione del CIPE.

#### 1.1.4 Opere viarie comprese nel c.d. "Quadrilatero Marche-Umbria

Tutte le opere previste in questo progetto sono considerate strategiche dalla legge "obiettivo" e sono state progettate, approvate e parzialmente finanziate dal CIPE.

- SS 76 "Vallesina" – km. 68,0 totali.

Nella programmazione regionale è considerata di assoluta priorità, sia per il rilievo all'interno della Regione, sia per il ruolo attribuitole dalla Regione Umbria, in quanto rappresenta il collegamento del porto di Ancona, dell'Interporto di Jesi e di tutta l'area produttiva della Vallesina con il Centro Italia.

Attualmente sono in corso lavori per l'adeguamento della sezione, dei tratti già in esercizio, secondo la normativa vigente.

I tratti mancanti e di prossima realizzazione, sulla base della procedura di affidamento a General Contractor avviato dalla Quadrilatero s.p.a., sono Serra S.Quirico-Albacina, di circa 15 km., e Cancelli-Fossato di Vico, di circa 4 km..

Al di fuori del progetto Quadrilatero, ma sempre lungo la SS 76, nei pressi di Jesi, è prevista la realizzazione del raccordo viario per l'Interporto delle Marche, i cui lavori potrebbero essere appaltati dall'ANAS nei primi mesi del 2006 considerando che gran parte delle risorse necessarie sono state messe a disposizione dalla Regione (18 milioni di euro).

- SS 77 "Val di Chienti" – km. 84,0 totali.

L'asse viario riveste un'importanza di livello regionale ed interregionale. La strada è stata realizzata, per km.60 circa, da Civitanova (innesto con la A 14) a Sfercia. Il tratto successivo fino a Collesentino è stato appaltato dall'ANAS con risorse regionali, mentre tutto il tratto fino a Foligno rientra nel progetto Quadrilatero e la sua realizzazione è subordinata all'individuazione (tutt'ora in corso) del General Contractor.

#### 1.1.5 SS 4 "Salaria" – km. 62,8 totali.

Questa strada rappresenta la chiusura a sud della rete marchigiana della "grande viabilità". Ha la funzione di collegamento regionale e, in misura minore, interregionale. E' stata realizzata parzialmente a quattro corsie nel tratto a maggiore densità di traffico per km.26,2 (Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli); mentre nel rimanente tratto è stata realizzata quasi completamente ad una carreggiata per complessivi km.36,6. Il tratto mancante, da Acquasanta a Trisungo, l stralcio, è all'esame della Regione per la verifica degli impatti sull'ambiente ed il costo è pari 59 milioni di euro tutti finanziati dall'ANAS.

#### 1.1.6 Nodo viario di Ancona

Il collegamento del porto di Ancona con la viabilità statale e l'autostrada è indispensabile per lo sviluppo dell'attività portuale e per l'eliminazione del relativo traffico dall'ambito urbano. La realizzazione del collegamento, con progetto definitivo per 280 milioni di euro dell'ANAS, approvato dalla Regione, è da considerare urgente tenendo conto dello stato d'avanzamento dei lavori per il potenziamento del porto di Ancona.

L'opera rientra tra quelle considerate strategiche dalla legge "obiettivo" e dovrà essere approvato dal Ministero dell'Ambiente quindi dal CIPE e poi finanziato.

Date le caratteristiche di raccordo autostradale dedicato, potrebbe essere realizzato con un project financing legato al pedaggio.

### 1.2. Rete viaria regionale

La rete viaria nazionale viene completata con una serie di strade, definite regionali, che consentono la messa a rete del sistema infrastrutturale nel suo complesso. La connotazione della rete deriva sia dalla morfologia del territorio interessato sia dalla localizzazione degli insediamenti produttivi e residenziali, nonché dalla necessità di tutelare e salvaguardare l'ambiente. Elementi, questi, che assumono diverse caratterizzazioni, e quindi richiedono soluzioni diverse, da Provincia a Provincia.

Le strade regionali, sulle quali saranno concentrati gli investimenti della Regione, sono costituite da assi vallivi ed assi intervallivi: per i primi si prevedono interventi per la



realizzazione di varianti urbane, varianti di versante e messa a norma della sezione stradale; per i secondi si prevedono interventi in sede o in variante di tracciato con messa a norma della sezione stradale.

Nella costruzione della rete, pertanto, mentre si conferma la continuità lungo gli assi vallivi trasversali, non si ritiene necessario puntare sulla continuità delle relazioni intervallive sui nodi. L'obiettivo è quello di realizzare una rete viaria stradale di tipo "C" (una carreggiata e due corsie), che escluda l'attraversamento dei centri urbani principali, ma li colleghi tra loro e con la rete nazionale, attraverso le direttrici longitudinali del Corridoio Adriatico, le trasversali vallive est-ovest ed i percorsi intervallivi interni che formano due itinerari distinti: uno mediocollinare ed uno pedemontano. La realizzazione di tali itinerari sarà cofinanziata dalla regione attraverso i fondi statali ex D.Lgs. 112/98, avendo cura di proporre programmi triennali con aggiornamenti annuali relativi a stralci funzionali di opere dotate di progettazione definitiva.

Ai percorsi intervallivi sopra citati, se ne aggiunge un terzo, richiesto dalle Province di Macerata ed Ancona che si posiziona nella bassa collina più prossima alla costa dove sono localizzati numerosi insediamenti produttivi.

#### 1.2.1 Trasversali vallive

Rientrano nel primo gruppo la Val Marecchia (ex SS 258), la Val Foglia (SP Montelabbatese e ex SS 423), la Val Burano (ex SS 3 fino all'innesto con la E78), la Val Cesano (ex SS 424), la Val Misa (ex SS 360 e SP Corinaldese), la Val Potenza (ex SS 361, ex SS 571), la Val Tenna (ex SS 210 e SP Faleriense) e la Val d'Aso (ex SS 433 e SP Val d'Aso Sponda Sinistra).

In particolare necessitano di progettazione complessiva le strade sopracitate delle valli del Foglia, del Misa, del Potenza e del Tenna; quest'ultima denominata "Mare-Monti" per la quale è stata finanziata con il PRUST di Fermo la progettazione preliminare).

#### 1.2.2 Percorsi intervallivi

Rientrano nel secondo gruppo la Pedemontana (i cui tratti sono già definiti, ad eccezione dell'area del Montefeltro, ed in parte sono in progettazione – vedi successi paragrafi), la Mediocollinare (i cui tratti sono definiti nell'area Piceno-Fermana. C.d. Mezzina e nell'area Jesi-Villa Potenza, resta da definire nel territorio della provincia di Ancona) ed alcuni tratti di intervallive (Tolentino-S. Severino, Sforzacosta-Villa Potenza, Sforzacosta-Sarnano). A questi si aggiungono i tratti individuati dalle Province di Macerata e di Ancona che proseguono l'itinerario della Mezzina verso nord in un'area di bassa collina.

Pedemontana – km. 145 totali di progetto.

La strada Pedemontana costituisce il principale collegamento longitudinale delle aree più interne e si articola in tratti funzionali che possono avere caratteristiche e funzioni diverse a seconda delle zone attraversate. Le caratteristiche geometriche sono del "tipo C" (una carreggiata, due corsie) ma in alcuni tratti si ritiene di prevedere fin d'ora un futuro potenziamento al "tipo B".

I tratti da realizzare sono:

- Campo dell'Olmo (Fabriano)-Cerreto d'Esi-Matelica-Camerino e diramazioni su Muccia e Sfercia, per km.47,6, che rappresenta il collegamento di rilevanti aree produttive alla rete viaria nazionale (SS 76 a nord e SS 77 a sud). L'opera rientra tra quelle del progetto Quadrilatero nell'ambito della legge "obiettivo" ed è già stata approvata dal CIPE;
- Campo dell'Olmo (Fabriano)-Berbentino (Sassoferrato) i cui lavori sono affidati all'ANAS



ma attualmente sospesi;

- Berbentina (Sassoferrato)-Cagli, di circa km.35, che completa l'itinerario di collegamento tra la SS76 e la ex SS 3. In fase di progettazione preliminare presso la Regione;
- Roccafluvione-Comunanza-Amandola, di km. 14 circa, collegamento tra le ex SS 210 e 433 e la SS 4. Parzialmente realizzato dall'ANAS per km.2,4.;
- Sarnano-Urbisaglia-Sforzacosta, di km. 25 circa, collegamento con la SS77; Il tratto da Sarnano a Sforzacosta è compreso nel progetto Quadrilatero e quindi nella legge "obiettivo" come adeguamento del tracciato;
- Lunano-S.Angelo, di km.6,9, collegamento locale alla E78.

Resta da definire un eventuale tracciato nell'area del Montefeltro, che presenta notevoli difficoltà di attraversamento per problemi morfologico-ambientali, e lo sbocco sulla E 45.

### *Mediocollinare*

Nel territorio della Provincia di Ascoli si è sviluppato il progetto della Transcollinare Picena (c.d. Mezzina) che va suddiviso in tre tratti distinti non necessariamente continui: il primo collega l'area produttiva calzaturiera tra il Chienti (Casette d'Ete) ed il Tenna (Fermo), parzialmente realizzato dalla Provincia di Ascoli Piceno per km. 10 circa, il secondo dal Tenna al Tesino, attraversa un'area a prevalente vocazione agricola; il terzo collega l'area produttiva facente parte del Consorzio di Industrializzazione del Tronto (Offida) dal Tesino al Tronto.

Nel territorio maceratese-anconetano la Mediocollinare si identifica con la ex SS 362, dall'Esino al Potenza (Jesi-Filottrano-Villa Potenza), che richiede interventi di adeguamento al "tipo C" e la realizzazione della variante all'abitato di Filottrano.

Un recente progetto delle Province di Macerata ed Ancona individua un percorso di bassa collina che, proseguendo la Mezzina ascolana, tocca Montecosaro, Potenza Picena, Castelfidardo, Loreto, Chiaravalle, fino ad arrivare alla valle del Cesano.

## 2. Rete ferroviaria

### 2.1. Raccordo linea ferroviaria Falconara-Orte con linea Adriatica, by-pass raffineria API (nodo di Falconara) e nuovo scalo di smistamento presso l'Interporto

Il progetto preliminare tende a migliorare la funzionalità e la sicurezza della linea Adriatica sia attraverso il raccordo diretto con la linea romana, in direzione nord, sia con lo spostamento del tratto che attraversa la raffineria dell'API. Il progetto prevede, inoltre, anche 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 interportuale in particolare e di trasporto delle merci in generale.

L'opera è considerata strategica e rientra nella Legge "obiettivo". Costo complessivo 210 Meuro.

### 2.2 Raddoppio della linea ferroviaria Falconara-Orte - tratto marchigiano

2.2.1. Tratta Fossato di Vico - Fabriano: il progetto, completata la fase istruttoria è in attesa dell'esame del CIPE. Costo complessivo 181 Meuro.



2.2.2 Tratta Fabriano - P.M 228 (Albacina): In data 30/10/2002 (DEC/VIA/7750) si è conclusa, con esito positivo, la procedura VIA e l'affidamento dei lavori di realizzazione del raddoppio tramite appalto Integrato è avvenuto in data 25/11/2004. Il costo complessivo è pari a 91,437 Meuro.

2.2.3 Tratta P.M. 228 (Albacina) – Castelplanio:

Per quanto riguarda lo studio di impatto ambientale, in data 30/10/2002 (DEC/VIA/7750), si è conclusa, con parere interlocutorio negativo, la procedura VIA. In data 31/01/2003 è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Progetto Preliminare secondo le procedure di approvazione di cui al D.L.vo n. 190/2002. Il progetto, allo stato attuale, è fermo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il parere negativo espresso dal Ministero per i Beni e le attività Culturali. 'E comunque in attesa dell'esame del CIPE. Costo complessivo 573 Meuro.

2.2.4 Raccordo ferroviario del porto di Ancona

Il progetto del raccordo tra la nuova darsena e la rete ferroviaria in prossimità della stazione di Ancona è stato presentato ed approvato in Conferenza di servizi presso il Provveditore delle Marche. Entro il 2005 l'opera sarà appaltata in quanto dispone del finanziamento per la realizzazione.

2.2.5 Adeguamento sagoma "C" per traffico intermodale galleria di Cattolica e Castellano

Galleria di Cattolica: Il bando di gara per l'affidamento dei lavori sarà pubblicato dopo che saranno disponibili le risorse messe a disposizione dalla legge Finanziaria del 2005.

Galleria del Castellano: Espletata la gara, RFI s.p.a. è in procinto di affidare i lavori che inizieranno con opere complementari. L'allargamento della galleria sarà effettuato il 10 dicembre 2005 interrompendo il traffico ferroviario. La fine dei lavori è prevista per il dicembre 2006

### 3. Nodi infrastrutturali

Accanto alle infrastrutture a rete vanno considerate le infrastrutture puntuali quali l'Interporto di Jesi, gli Autoporti e/o Piattaforme Logistiche, l'Aeroporto di Falconara, il Porto di Ancona.

L'Interporto di Jesi, l'Aeroporto di Falconara ed il Porto di Ancona possono essere individuati come il principale nodo intermodale delle Marche. Per questi centri, accanto al problema di un rapido completamento delle opere sulla base di progetti già approvati, si pone quello di uno stretto collegamento con le grandi infrastrutture stradali e ferroviarie in modo da completare e rendere operativo il sistema a rete di una regione che non solo deve rispondere della movimentazione dei traffici che hanno origine e destinazione nella stessa, ma che si pone come tramite di una ampia serie di traffici di attraversamento..

Il nodo intermodale di Ancona, come sopra individuato, è anche interessato ad un progetto di connessione alla rete ITC per la quale la Regione Marche è impegnata in un progetto INTERREG della Comunità Europea assieme alle principali regioni adriatiche. L'obiettivo è quello di realizzare una rete hardware efficiente fra tutte le principali piattaforme logistiche dell'area con un sistema software intercomunicabile a disposizione di tutti gli operatori interessati, un sistema che può avere, data la particolare configurazione del sistema produttivo marchigiano, un particolare ruolo nella incentivazione di un sistema intermodale di trasporto volto a ridurre il peso del tutto-strada attualmente prevalente.



Accanto al nodo intermodale di Ancona, nei documenti programmatici della Regione Marche sono previsti altri centri minori che, se individuati inizialmente come Autoporti in funzione degli obiettivi di sicurezza fissati dalla Comunità Europea, oggi possono essere interpretati come possibili piattaforme logistiche per la movimentazione delle merci sulle medie-lunghe distanze a disposizione dei vari distretti industriali. Questi centri, anche sulla base delle indicazioni fornite dalle varie province, sono localizzati a:

- 1) Fano (PU),
- 2) Civitanova Marche (MC),
- 3) Area del Tronto (AP).

I centri 1) e 3) sono stati già realizzati; il 2) è in corso di definizione. Rispetto a queste indicazioni programmatiche, è diventato operativo un centro nel Fabrianese ed è sorto un secondo centro nell'area del fiume Tronto a totale iniziativa privata.

Nella logica della politica regionale c'era l'obiettivo di concorrere alla realizzazione di opportune infrastrutture distribuite sul territorio anche in funzione dei principali distretti industriali, mantenendo ferma la condizione che la gestione di questi centri dovesse essere affidata all'iniziativa privata comunque organizzata.

Lo sviluppo della logistica a scala nazionale e locale non ha messo in discussione queste linee guida ma ha reso più elastico il processo anche in considerazione del fatto che lo stesso concetto di distretti industriali ha subito un processo di revisione del quale non sono ancora del tutto chiari gli sbocchi.

L'offerta di logistica nelle Marche si presenta ancora carente per tutta una serie di motivi che sarebbe troppo lungo elencare e che vanno dal ritardo nella realizzazione di una politica portuale chiara, alla lentezza con cui si sta realizzando quella delle ferrovie, ai ritardi con cui vengono attuati i provvedimenti legislativi in materia di autotrasporto come chiaramente evidenziato nel Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica, per non parlare dei ritardi che le Marche possono denunciare in materia di infrastrutture.

Tuttavia qualcosa si sta muovendo come dimostrano la dinamica evidenziata dal Porto di Ancona e dall'Aeroporto di Falconara, il rilancio dell'Interporto di Jesi, le infrastrutture minori già realizzate, l'attenzione che il mondo dell'autotrasporto (che nelle Marche rappresenta la componente più significativa nella movimentazione delle merci) dimostra rispetto alla logistica. L'attenzione non è più focalizzata sul solo fabbisogno di infrastrutture che pure sono necessarie, ma si sta rivolgendo nella direzione di come organizzarsi per rendere più operativo tutto il sistema anche in funzione di un nuovo ruolo dell'intermodalità.

L'evoluzione del trasporto merci verso l'applicazione della "logistica" sarà anche sancita nel Piano delle Merci, attualmente allo studio presso la Regione, e viene già evidenziata nel Piano di Area Vasta, recentemente presentato dalla Quadrialtero s.p.a. sia al Ministero dell'Ambiente nell'ambito delle procedure del D.Lgs.190, sia ai competenti uffici regionali per l'espressione del parere, dove vengono individuate due piastre logistiche: una a Civitanova Marche ed una a Fabriano.

### 3.1 Porto di Ancona

Le attuali infrastrutture portuali risultano insufficienti a supportare il continuo sviluppo delle diverse funzioni portuali, ciò pone l'esigenza di un ridisegno dell'organizzazione del Porto di Ancona con diversi livelli di pianificazione in relazione alle differenti competenze da gestire in modo unitario.

Il Piano di sviluppo delinea ipotesi di rilievo strategico per il porto di Ancona che definiscono il limite dello sviluppo compatibile di ciascun settore di attività che trovi poi concretizzazione nella destinazione d'uso delle banchine e delle aree.

Il porto avrebbe la necessità di disporre di 68 ha. nel 2010 e di ben 120 ha nel 2015, superfici notevolmente superiori a quelle ipotizzate nel Piano dove venivano anche comprese quelle di risulta dal riempimento della nuova darsena.

Una capacità portuale di tali dimensioni, nettamente superiore a quella comunque realizzabile con il completamento della Nuova Darsena, richiede in primo luogo di ricondurre agli usi commerciali-portuali le aree demaniali marittime, oggi non proficuamente utilizzate, e di avviare una incisiva azione di recupero delle aree private, dell'area ZIPA, destinate a funzioni extraportuali.

Questo richiede un significativo approfondimento di Regione, Provincia, Comune e Autorità Portuale per l'individuazione di obiettivi che vincoleranno l'azione futura delle Amministrazioni interessate, procedendo a:

- a) selezionare gli interventi di riordino e recupero delle aree, considerate le ingenti risorse pubbliche e private per coprire gli elevati costi di delocalizzazione, fissando priorità per l'ampliamento delle aree operative in base alla loro rilevanza strategica, definendo un'azione di riqualificazione su zone più circoscritte per una reale incisività ed efficacia dei programmi;
- b) individuare gli interventi di delocalizzazione di impianti, sui quali non si ha alcuna pregiudiziale di segno negativo, definendo costi e tempi di esecuzione dei procedimenti da attivare su base consensuale o coattiva per tutti.

Le superfici disponibili per la movimentazione delle merci, dopo la realizzazione delle nuovo porto commerciale, saranno appena sufficienti a fronteggiare le operazioni conseguenti l'attività intermodale nave-gomma e nave- treno, impensabile, pertanto, dirottare verso la nuova darsena anche l'attività di trasporto combinato nave-gomma-treno prodotta dal traffico (TIR, trailers, casse mobili) provenienti dalle navi traghetto del porto storico.

Attività localizzata nell'area " ex scalo Marotti", convenendo con quanto ipotizzato dalla Regione, e cioè che tale localizzazione sia la più idonea per la realizzazione di un nodo di scambio treno-gomma per il trasporto combinato, perché la più immediata allo scalo dei traghetti per i suoi collegamenti attuali e futuri (realizzazione del ponte o tunnel) con il porto storico.

Nell'ambito del DOC.U.P. 2 Marche anni 2000/2006, misura 4.1 è stato realizzato dall'ATI "CSST Spa di Torino e SINTAGMA Srl di Perugia" lo studio di fattibilità per il trasporto combinato delle merci dal porto di Ancona verso l' Europa.

Lo studio, ultimato nel 2004 richiede un'attività d'informazione nei confronti degli operatori del settore per consentire l'avvio degli interventi programmati. Una prima iniziativa in tal senso è statato il Convegno su " Trasporto Combinato da Ancona verso l'Europa" , promosso dal Servizio Mobilità, Trasporti e Infrastrutture il 17 dicembre 2004 presso la Sala convegni Autorità Portuale,

### 3.2 Aeroporto "Raffaello Sanzio" di Ancona-Falconara

La società Aerdorica S.p.a., fondata nel 1968, è la società che gestisce l'aeroporto Raffaello Sanzio sito a Falconara Marittima.

Secondo lo statuto sociale la Aerdorica S.p.a. ha come finalità sociali:

- 1) La realizzazione, la manutenzione e la conduzione delle infrastrutture aeroportuali.



2) La gestione del servizio di assistenza a terra degli aeromobili nell'aeroporto di Falconara, potendo quindi compiere tutte le operazioni commerciali, mobiliari ed immobiliari necessarie ed inerenti al conseguimento dell'oggetto sociale.

Dopo una serie di mutamenti della compagine sociale, oltre che alla trasformazione in Società per Azioni, avvenuta nel corso del 1988, si arriva alla composizione attuale.

La società presenta alla data odierna una compagine societaria avente una base allargata rispetto alla originaria composizione, ma sostanzialmente immutata nella sua conformazione di public company, avente come shareholders i principali operatori del settore pubblico della Provincia di Ancona e della Regione Marche, oltre che alcuni importanti imprenditori locali, i quali detengono quote minoritarie circa al 50%.

L'aeroporto è operativo H24; le caratteristiche della pista di volo lo rendono idoneo alla quasi totalità degli aeromobili.

L'aeroporto R.Sanzio contava, alla fine del 2001, circa 451 mila passeggeri che, nel corso dell'anno 2002, raggiungono il numero di 464.000, per arrivare ad oggi a 533.000.

Lo scalo ha registrato una crescita sostenuta e costante (anche negli anni 1997 e 1998) del traffico di linea, che ha beneficiato negli ultimi anni dell'introduzione della linea Monaco-Ancona (con Air Dolomiti) e soprattutto Ancona-Londra (con la compagnia Ryanair nel 1999). Negli anni recenti i prezzi abbattuti dei low cost e l'aggiunta di nuove rotte non sufficientemente sostenute dalle iniziative di promozione, hanno prodotto una situazione critica del bilancio che ha reso difficile la partnership pubblico/privata.

E' in avanzata fase di esame la proposta di rilancio dell'attività della società Aerdorica attraverso nuove rotte, programmi promozionali mirati con l'Assessorato regionale al Turismo e stipula di accordi con gli aeroporti del bacino che fanno ben sperare per il futuro.

L'utilizzo pieno dell'aerostazione, un vero gioiello fin'ora sottoutilizzato, è condizione per tale rilancio, cui dovranno necessariamente partecipare sia i soci pubblici (anzitutto la Regione) sia quelli privati.

Opere dell'aeroporto «Raffaello Sanzio» ultimate o in fase di ultimazione:

Il nuovo parcheggio multipiano per autovetture ultimato e messo in funzione nel 2003. Quattro piani per 350 posti auto, la struttura che è costata 2,8 milioni di euro fa parte di un programma ambizioso che prevede un ampliamento dell'area servizi da 2 mila a 12 mila metri.

Il nuovo terminal merci e passeggeri ultimato e messo in funzione nel 2004. La nuova aerostazione ha numeri di tutto rispetto: 8200 mq di aerostazione passeggeri, 1800 mq di terminal merci, 35.000 mq di piazzale sosta aeromobili, 600 posti-auto, 350 dei quali nel parcheggio multipiano, 600 mq di ricovero per mezzi di rampa e un deposito carburante di 600.000 litri. Per tutte queste varie opere, il piano di investimenti ha avuto una portata complessiva di 32,1 milioni. Il nuovo impianto, che sostituisce il precedente impianto operativo dal 1981, e' capace di supportare un traffico di circa un milione di passeggeri.

la ristrutturazione dell'edificio esistente (corpo centrale) non ancora finanziata, da realizzare entro il 2007;

la manutenzione straordinaria della pista di volo da realizzare entro il 2006;

### 3.3 Interporto di Jesi

Nel 2002 è stato dato il via all'inizio dei lavori per la realizzazione del primo lotto funzionale dell'Interporto di Jesi: effettuata la bonifica del terreno si è proceduto alla gara di appalto del I lotto che consentirà di avviare la sua attività intermodale al servizio dello sviluppo economico e



territoriale delle Marche e dell'Umbria.

Inoltre, nel 2006, l'ANAS realizzerà lo svincolo "Interporto" dalla superstrada Ancona-Roma che consentirà agli automezzi di giungere direttamente all'interno della struttura accelerando così le operazioni di smistamento delle merci evitando al contempo di aumentare il traffico sulla strada provinciale adiacente.

I mercati di riferimento per l'interporto di Jesi sono:

- il mercato del trasporto combinato europeo
- il mercato del trasporto combinato nazionale

La struttura dell'interporto di Jesi sarà operativa alla fine del 2006

La SS16 e l'autostrada A14 sull'asse Nord-Sud, la ferrovia Ancona-Roma e la SS76 in direzione Est-Ovest oltre alla prossimità al porto commerciale di Ancona e all'aeroporto di Ancona-Falconara, saranno garanzia di centralità dell'interporto come snodo di sviluppo e di occupazione per l'economia umbra e marchigiana, costituendo un passaggio fondamentale per la razionalizzazione dei processi di raccolta e distribuzione delle merci dell'intero territorio.

Il sistema informatico per la gestione della rete logistica nazionale

Un ulteriore passo nell'inserimento definitivo dell'Interporto delle Marche nella rete logistica e trasportistica nazionale è costituito dalla sua partecipazione alla "UIR NET" spa, con sede a Roma, la Società, frutto anche dell'attività dell'UIR (Unione Interporti Riuniti) per la realizzazione di un sistema (piattaforma hardware e software) di gestione della rete logistica nazionale per l'interconnessione dei nodi di intercambio modale (interporti) e per il miglioramento della sicurezza del trasporto delle merci.

La "Interporto Marche" spa si candida così a gestire in ambito locale, in collaborazione con gli altri interporti del centro-Italia, i servizi collegati all'incontro domanda-offerta, al sistema di controllo e monitoraggio delle flotte e dei carichi, al sistema di interscambio dei dati, delle teleprenotazioni, delle informazioni e della sicurezza delle merci.

La società "UIR NET" spa si è costituita anche a seguito delle previsioni della legge finanziaria 2005 che destina un finanziamento di 30 milioni di euro in tre anni alle società interportuali che, attraverso un soggetto attuatore comune, attivino tale sistema informatico per la gestione della rete logistica e garantiscano risorse aggiuntive almeno pari al cinquanta per cento del contributo richiesto.

I soci a partecipazione paritaria che nei primi mesi del 2005 hanno aderito alla società sono circa la metà dei 26 interporti, già attivati o in fase di completamento come quello di Jesi, previsti dalla legge 240/90.

Attualmente la superficie territoriale relativa all'Interporto di Jesi, individuata dalla perimetrazione di P.R.G. occupa un'area di 796.949 mq, ma il progetto generale prevede una nuova perimetrazione di P.R.G. dell'area e, in particolare una espansione della struttura lato Chiaravalle, la quale comporta un incremento della superficie territoriale fino a 983.532mq e della superficie coperta fino a 102.400mq.

La realizzazione per quanto riguarda le opere previste si articola in tre fasi progettuali ed esecutive, quali:

- 1° FASE : 1° Lotto funzionale
- 2° FASE : Ampliamento 1° Lotto funzionale
- 3° FASE : Completamento

La Società Interporto Marche S.p.a ha affidato al Comune di Jesi, l'incarico della redazione del progetto generale relativo all'area dell'Interporto (perimetrata da P.R.G) e del progetto esecutivo del 1° lotto funzionale dell'Interporto di Jesi, sulla base del progetto preliminare



depositato al Ministero dei Trasporti.

L'assetto definitivo dell'interporto di Jesi, con la nuova perimetrazione di P.R.G. dell'area, come sopra detto, è stato redatto il progetto preliminare dell'Ampliamento ed è imminente la presentazione del progetto per le relative approvazioni.

Le opere ferroviarie, per quanto concerne la realizzazione dei sottoposti ferroviari e di tutte le opere civili, saranno completate all'interno del 1° lotto e dell'Ampliamento del 1° lotto come sopra descritto, nei relativi paragrafi. L'armamento ferroviario sarà, invece, eseguito con un ulteriore appalto sulla base del progetto redatto direttamente dalle Ferrovie dello Stato s.p.a. rivisto alla luce del nuovo progetto preliminare dell'Ampliamento dell'Interporto il quale inoltre prevede la realizzazione di un nuovo fascio binari smistamento costituito da una nuova stazione merci, che si colloca nelle immediate vicinanze dell'interporto tra l'attuale stazione di Chiaravalle, che sarà trasformata in fermata, e la stazione di Jesi. L'opera sarà realizzata a cura di RFI - RETE FERROVIARIA ITALIANA spa, con uno sviluppo di ml. 18.600 di binario utile.

### 3.4 Autoporto Valle del Tronto

L'Autoporto Valle del Tronto insiste su un'area di 10 ettari in comune di Ascoli Piceno, in località Villa Sant'Antonio con possibilità di ulteriore espansione limitata ad un massimo di 10 ettari aggiuntivi.

La Struttura del C.I.T. si configura nel Piano Regionale dei Trasporti, quale nodo di una rete regionale interconnessa con l'Interporto di Jesi.

Per le caratteristiche proprie del territorio di localizzazione e di riferimento, quello a cavallo tra Marche e Abruzzo, con un sistema produttivo diffuso, non è stata riportata all'interno della struttura una pluralità di insediamenti fisici di gamma tipologica più svariata per la movimentazione delle merci, bensì si è voluto costituire un centro con l'obiettivo della organizzazione e della erogazione dei servizi logistici utilizzabili dall'insieme delle aziende di trasporto locali e dalle aziende produttrici locali che non trovano soddisfacente risposta alla richiesta di servizi per l'approvvigionamento delle materie prime e per la distribuzione delle merci prodotte.

L'Autoporto è costituito da magazzini per spedizionieri e corrieri sviluppati su 20.700 mq. di edifici coperti ed aree di pertinenza per ulteriori 20.000 mq. e di oltre 20.000 mq. destinati a piazzali all'aperto per le operazioni di carico e scarico delle merci su gomma e su ferro e per parcheggi.

### Considerazioni conclusive

Se si vogliono realizzare in tempi accettabili le infrastrutture, quelle indispensabili allo sviluppo economico della regione, è necessario individuare un metodo di lavoro in grado di far emergere le priorità ed i tempi di realizzazione al fine di operare le conseguenti scelte strategiche e quelle operative. Appare quindi opportuno impostare la programmazione degli interventi su tre orizzonti temporali:

1. nel primo, di breve periodo, che può essere collocato in un intervallo di cinque anni (2005-2010), vanno completate le opere in corso ed avviate a realizzazione quelle per le quali sono state programmate, fino ad oggi, risorse finanziarie certe;
2. nel secondo, di medio periodo, di durata stimata in dieci anni (fino al 2015), possono essere programmate quelle opere che non richiedono finanziamenti troppo rilevanti, e



vanno inoltre completate opere in corso, la cui ultimazione richiederà un notevole impegno finanziario, tutt'ora non coperto;

3. nel terzo, di lungo periodo, di durata superiore a 15 anni, possono essere progettate ed avviate a realizzazione le opere relative alla soluzione dei sistemi infrastrutturali complessi.

Questa modalità di affrontare la soluzione dei problemi infrastrutturali a seconda dell'orizzonte temporale in cui vengono strategicamente collocati, evita i rinvii e consente di partire con studi di fattibilità o progetti preliminari fin dal momento della programmazione degli interventi.

Tale approccio, può consentire anche di incentivare l'impiego di capitali privati, insieme a capitali pubblici, per la realizzazione delle opere infrastrutturali.