MARIO BALDASSARRI

5 MOSSE PER DARE SCACCO MATTO

METTENDO LE MARCHE
AL CENTRO DELLA VIA ADRIATICA
ALLO SVILUPPO DEL XXI SECOLO

PREMESSA

Opere viaria europee e nazionali che trasformano la Regione Marche, da Regione di confine, a baricentro della nuova Europa, cerniera dei Corridoi Europei tra l'asse verticale Nord-Sud Berlino-Palermo ed il corridoio orizzontale Est-Ovest Tirreno-Adriatico verso i Balcani

Le 5 mosse sono:

L'offerta di treni sulla rete ferroviaria italiana

1-2- FERRO

1- BOLOGNA-BARI FERROVIA ALTA VELOCITA' PASSEGGERI E MERCI con arretramento totale rispetto alla vecchia linea fatta nel 1906 sulle spiagge. ROMAGNA, MARCHE, MOLISE, ABRUZZO, PUGLIA

2- ME-MA: l'attuale Ferrovia diventerebbe una Metropolitana di superficie per il traffico locale di pendolari, studenti e turisti, collegando a Nord la linea adriatica con la Fano-Urbino-Fermignano-Fabriano-Albacina-Civitanova e collegando a Sud la San Benedetto Ascoli. Questo reticolo ferroviario della città metropolitana diffusa chiamata Marche si chiamerà ME-MA Metropolitana-Marchigiana

L'offerta di treni sulla rete ferroviaria italiana
NO! NEL 2030 COSI' !!!
Oltre 150 treni al giorno
Meno di 15 treni al giorno

Bologna – Bari 670km
Alta Velocità

- Tratti realizzati: **98 km**
- Tratti da progettare: **572 km**
- Costo parametrizzato compreso materiale rotabile: **100 mln €/km**
- Totale km 570 x 100 mln/km = **57 Mld €**

ACQUA-ARIA-FERRO-GOMMA

ANCONA

PORTO-AEREOPORTO-INTERPORTO

HUB EUROPEO DELL'ADRIATICOCENTRALE
PONTE VERSO
I BALCANI,
IL SUD-EST EUROPEO,
IL MEDIORIENTE, L'ORIENTE

OGGI

Il golfo di Ancona

DOMANI

TERMINALE FERROVIARIO REGIONALE
ANCONA – ASPIO VARANO

TERMINALE FERROVIARIO REGIONALE
ANCONA – ASPIO VARANO
INGRESSO STAZIONE

TERMINALE FERROVIARIO REGIONALE ANCONA – ASPIO VARANO

BIGLIETTERIA

TERMINALE FERROVIARIO REGIONALE
ANCONA – ASPIO VARANO
ACCESSO AI BINARI

MEMA - Metropolitana Regionale Marchigiana

• Studio di fattibilità per la realizzazione della Metropolitana Regionale nella tratta Pesaro – Fano – Urbino - Fermignano - Pergola - Fabriano – Macerata – Civitanova Marche, con estensione alla tratta Civitanova-San Benedetto-Ascoli

• In questo caso verrebbero collegate le zone interne con le zone costiere e tutte e cinque le Province marchigiane tra loro.

• Si tratta di un'ipotesi da anni in fase di studio da parte di RFI che prevede il ripristino di tratte dismesse (Pergola – Fermignano) e la loro integrazione con la rete RFI esistente, in modo da costituire una rete di metropolitana automatica leggera moderna e funzionale a servizio delle zone interne del territorio regionale.

ME.MA.

Metropolitana di superficie

- Civitanova – Albacina **92 km** (elettrificazione in fase di realizzazione)

  3 mln €/km – 276 mln €
- Albacina – Pergola **41 km**

  3,9 mln €/km – 159,9 mln €
- Pergola – Fermignano **39 km**

  3,9 mln €/km – 152,1 mln €
- Fano – Urbino **47 km**

  3,9 mln €/km – 183,3 mln €
- San Benedetto del Tronto – Ascoli Piceno **37 km**

  3,9 mln €/km – 144,3 mln €

Lunghezza [mm]	32030
Larghezza [mm]	2400
Altezza [mm]	3414
Altezza pavimento dal p.d.f. [mm]	350
Diametro ruote [mm]	660
Scartamento (interno binario) [mm]	1435
Passo carrello [mm]	1700
Rodiggio	Bo-2-Bo
Posti a sedere	42
Posti in piedi (6 pass/m²)	212
Posti riservati HK	4
Capacità totale	272
Velocità massima [Km/h]	70
Potenza nominale [Kw]	4 x 160
Alimentazione	Batteria con 3 stazioni di ricarica (CP1, CP2 e intermedio)
Tempo di ricarica	30 sec
Allestimenti interni a scelta del committente	

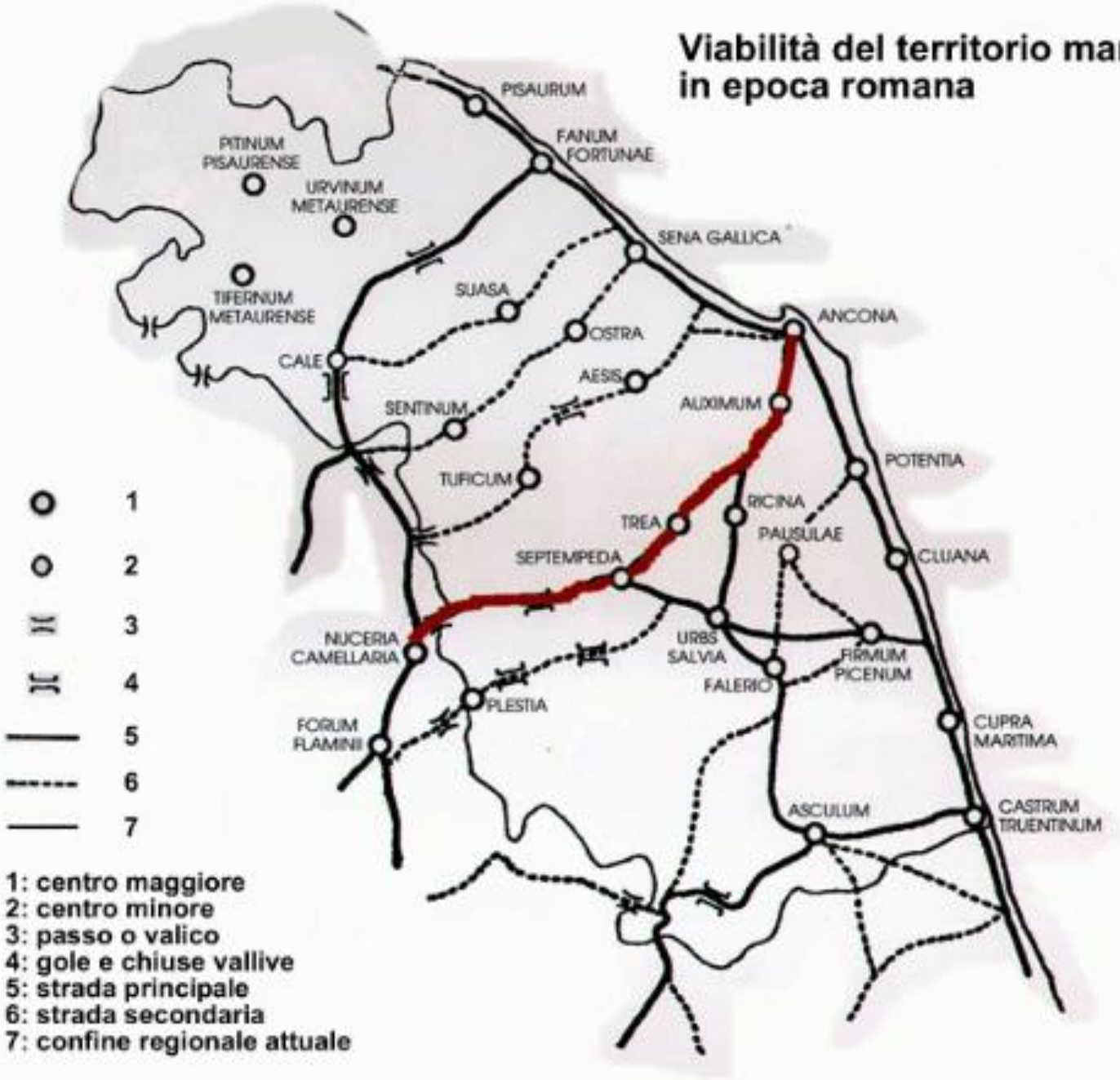
Costo realizzazione piattaforma tramviara, impianti e materiale rotabile: 3,9 mln €/km

COSTO TOTALE DELLA RETE TRAMVIARIA ME.MA. 915,6 mln €

3-4-5 - GOMMA

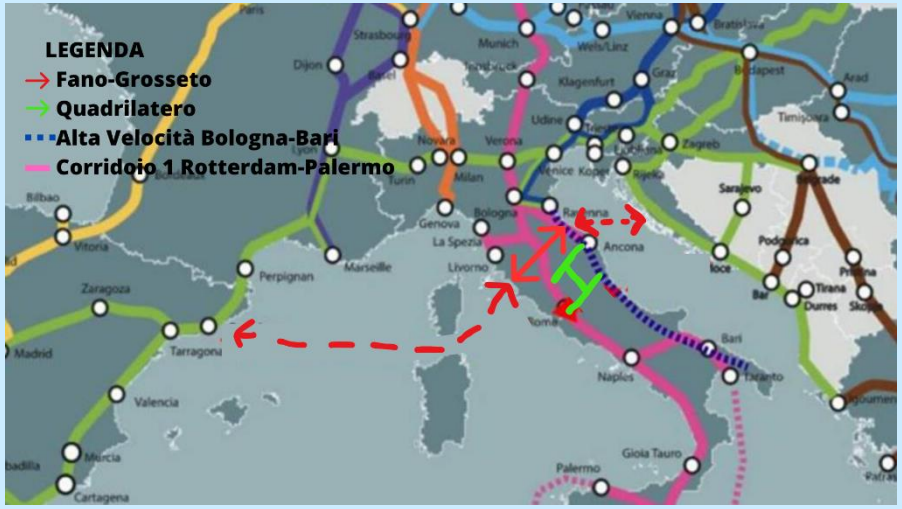
DALL'EPOCA ROMANA
AL XXI SECOLO

Viabilità del territorio marchigiano in epoca romana



3 - A NORD: LA FANO-GROSSETO

da assegnare alla società di scopo QUADRILATERO SpA che ha concluso la sua opera Quadrilatero ed in due/tre anni completerebbe l'opera di cui la sinistra parla da oltre trent'anni, facendo appaltini da quattro soldi ad ogni scadenza elettorale per comprare consenso ma ..non finirla mai.
(In alternativa nominare l'arch. Fabrizio Romozzi commissario visto il ruolo svolto come DG della Quadrilatero).



RETE INFRASTRUTTURA LE MARCHE INSERITA ALL'INTERNO DEI CORRIDOI TRANSEUROPEI PROGRAMMATI

4 - AL CENTRO:

fatta la QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA (ANCONA-PERUGIA, CIVITANOVA-FOLIGNO e prima parte di Pedemontata DA FABRIANO A MUCCIA),

COMPLETARE TUTTA LA PEDEMONTANA MARCHIGIANA,

VERSO

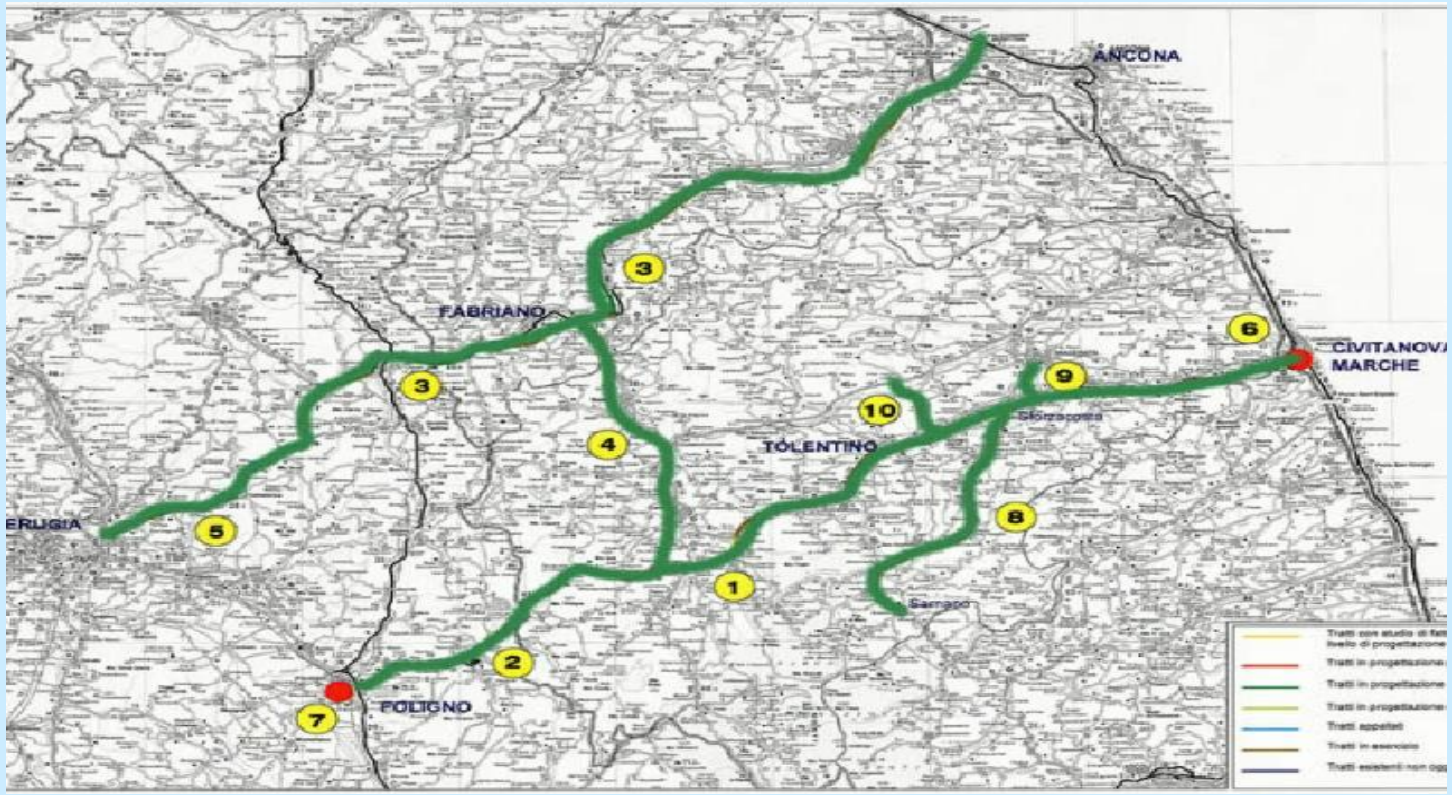
NORD da FABRIANO-SASSOFERRATO-PERGOLA-FERMIGNANO e

VERSO

SUD da MUCCIA-AMANDOLA-COMUNANZA

Quadrilatero è …

l'opera più importante realizzata nelle Marche …



e dal Quadrilatero Marche-Umbria al

GRANDE QUADRILATERO PER LE MARCHE……

Il problema della Pedemontana non è ancora risolto

Le Amministrazioni provinciali di Ancona e di Pesaro Urbino hanno ottenuto dal Provveditorato regionale alle Opere Pubbliche l'affidamento in concessione della progettazione, direzione ed esecuzioni del tratto Fabriano - Sassoferrato - Pergola della nuova strada Pedemontana, i cui lavori verranno finanziati con la legge 614.

Data l'urgenza della realizzazione dell'opera e al fine di accelerare i tempi, le amministrazioni provinciali di Ancona e Pesaro affideranno ad uno studio tecnico la progettazione di massima.

Come è ormai noto, questo tratto di strada costerà due miliardi e 100 milioni; nel '69 saranno stanziati 900 milioni; nel '70 ci sarà l'altro stanziamento di 1 miliardo e 200 milioni. La sede stradale sarà larga complessivamente metri 10,50.

* * *

La soddisfazione per il finanziamento ottenuto per il tratto Pergola-Fabriano e per la sua esecuzione che si prevede prossima non deve però farci dimenticare che il problema della « Pedemontana » non è ancora risolto.

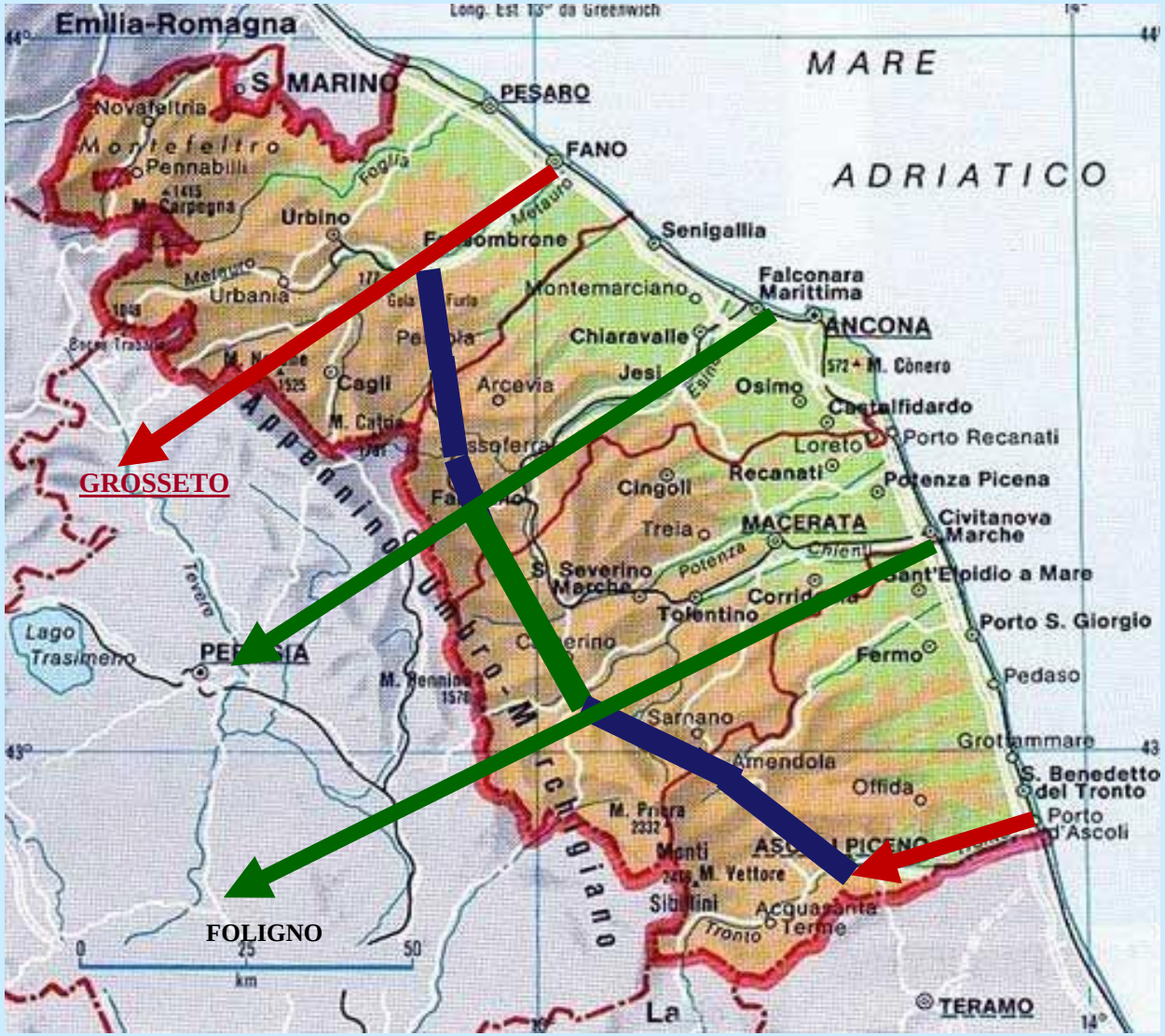
La « Pedemontana » infatti ha un senso se viene concepita e attuata come strada di grande comunicazione, allacciata alla rete autostradale italiana, cioè come strada d'interesse nazionale. Ma è purtroppo vero che sia il CRPE, sia l'ISSEM che l'Unione regionale delle Provincie Marchigiane non sembrano aver seguito tale concezione, intendendo la « Pedemontana » piuttosto come una serie di tronchi di raccordo e di arroccamento sui valichi appenninici. Ne deriverebbe di conseguenza una strada chiusa a nord e a sud non in grado di convogliare i traffici interregionali e incapace quindi di animare la vasta zona depressa della montagna marchigiana.

Scrive in proposito l'arch. Luigi Cristini sull'ultimo numero di « Marche 70 », che « il risultato in tal caso sarebbe unicamente quello di togliere con tanti soldi poche erbacce lungo tratti di strade esistenti tracciate dalle ruote dei carri mille anni orsono e ancora più che sufficienti se su queste non immettiamo una linfa nuova ».

Per questi motivi non possiamo cullarci sugli allori dei tratti Pergola - Castelraimondo già finanziati; ora più che mai è necessario esercitare una energica pressione sulle autorità competenti affinché non si ripieghi su una soluzione minimistica e la « grande speranza » della « Pedemontana » non si risolva in una delusione per le popolazioni della zona montana. Bisogna essere vigili anche perché l'on. Natali che aveva dimostrato di aver fatta propria la concezione della « Pedemontana » come strada d'interesse nazionale, non è più Ministro dei Lavori Pubblici. Se il suo successore, l'on. Mancini, si lasciasse guidare dalle indicazioni degli organismi regionali, quali il CRPE, l'ISSEM e l'Unione delle Provincie, la « Pedemontana » nascerebbe già morta.

…GRANDE QUADRILATERO DELLE MARCHE

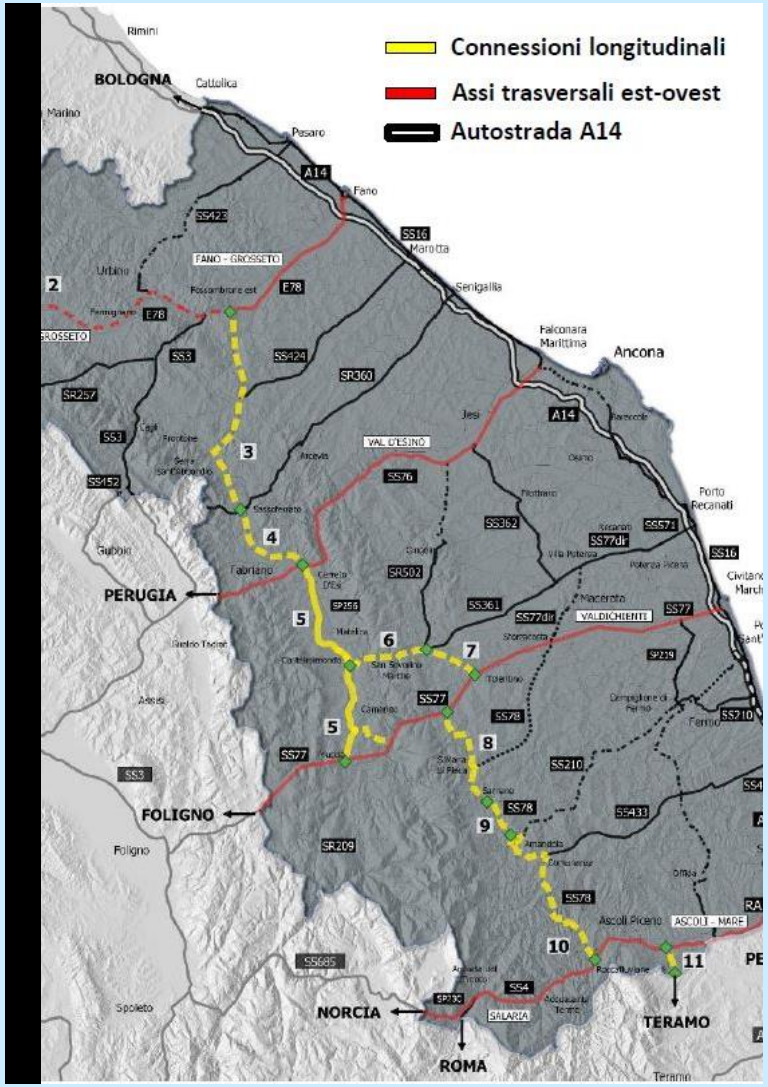
LA PEDEMONTANA DAL METAURO AL TRONTO



Asse pedemontano #1

Categoria stradale C2 (due carreggiate + banchina)

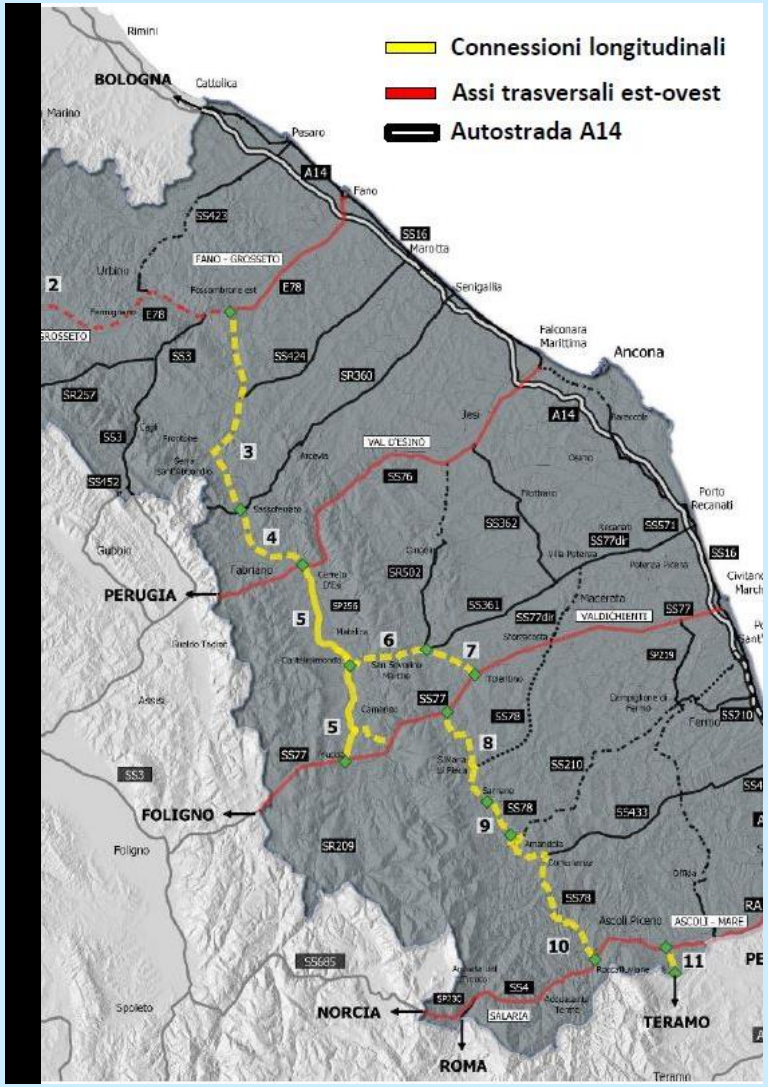
- **Pedemontana Nord: Serra Sant'Abbondio-Pergola-Fossombrone**
- Collegamento con la E78 (Fano-Grosseto).
- Stato dell'arte: progetto di fattibilità tecnico-economica.
- Importo di spesa: **306,130,100,00 €**



Asse pedemontano #2

Categoria stradale C2 (due carreggiate + banchina)

- **Pedemontana QMU:** Fabriano – Muccia.
- Stato dell’arte: in fase di realizzazione.
- Completamento e messa in esercizio prevista per il 2024.
- Importo dei lavori**: 312.639.000,00 €**

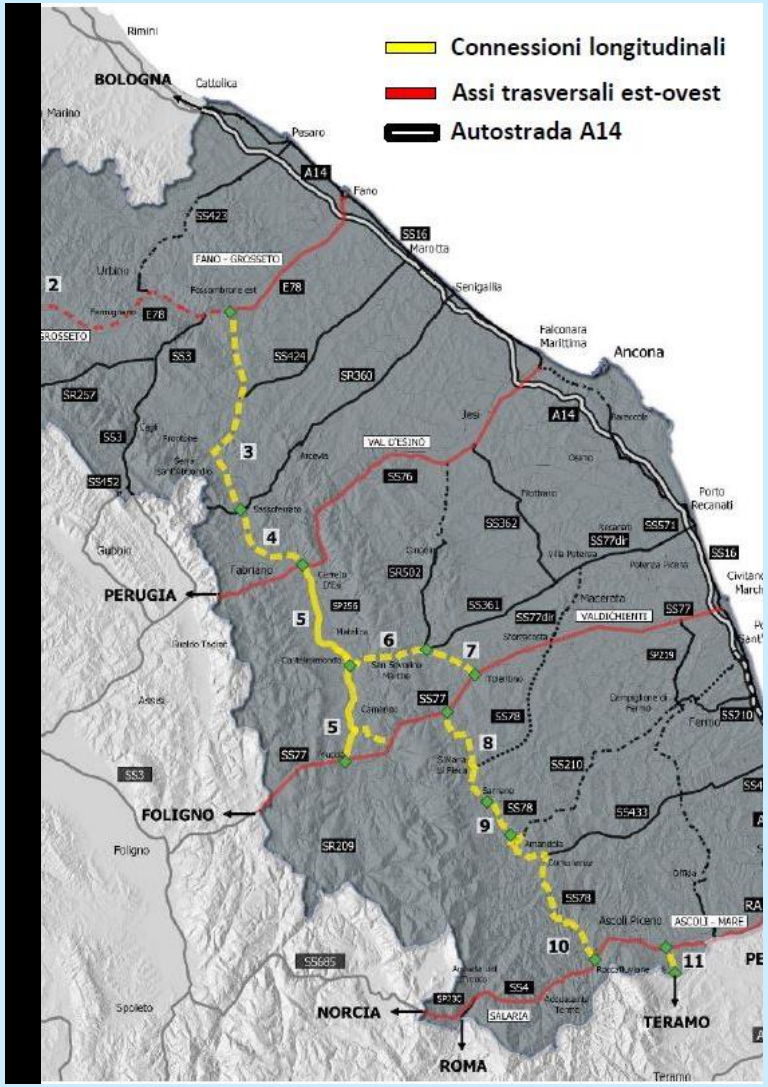


Asse pedemontano #3

Categoria stradale C2,

(Adeguamento in sede)

- **Pedemontana SUD:** Caldarola-Sarnano-Amandola-Servigliano
- Secondo tratto: Amandola-Comunanza-Mozzano (Ascoli Piceno)
- Stato dell'arte: Progetto di fattibilità tecnico-economico
- Finanziamento PNC-PNRR
- Investimento**:** **566.284.000,00 €**



5 - AL SUD:

TERZA CORSIA DELL'A14 fino a PEDASO e…

IL TRIANGOLO MARCHE-ABRUZZO,
RACCORDO AUTOSTRADALE PORTO SANT'ELPIDIO-FERMO-ASCOLI-TERAMO

Tutti chiedono di costruire la terza corsia sulla A14 fino a San Benedetto (ovvio che poi l'Abruzzo chiede di proseguire fino a Pescara e così via). Costerebbe una enormità e bloccherebbe l'autostrad per lavori per almeno dieci anni…con conseguenti incidenti, feriti, morti.
Basta guardare la cartina geografica e capire che occorre invece proseguire la A14 da Porto Sant'Elpidio come bretella di collegamento autostradale via Fermo-Ascoli-Teramo. Sono circa 94 chilometri, costerebbe molto meno come nuovo tracciato, non bloccherebbe il traffico durante i lavori e formerebbe un TRIANGOLO con i due
cateti già esistentI.
Uno dei cateti è addirittura doppio: ASCOLI-SAN BENEDETTO e TERAMO-GIULIANOVA.
L'altro cateto è la A14 da P.S.Elpidio a San Benedetto-Giulianova.
Si tratta quindi di costruire…l'ipotenusa, appunto

P.S. ELPIDIO -FERMO- ASCOLI-TERAMO.

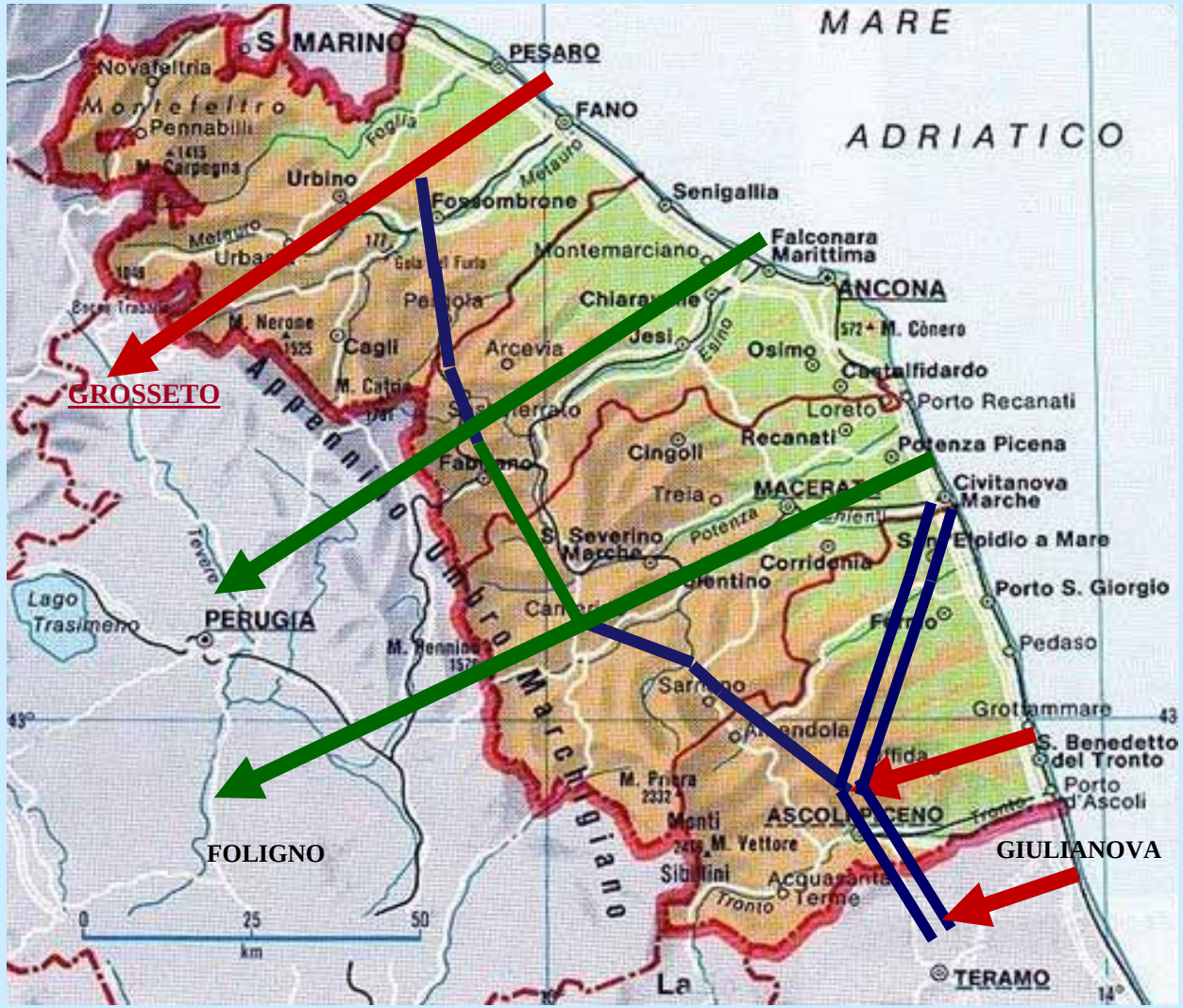
Oltre a cucire le due regioni Marche ed Abruzzo, sarebbe una via alternativa alla Autostrada del Sole che, se si blocca tra Firenze e Bologna l'intera Italia è bloccata. In questo caso il versante adriatico sarebbe una alternativa al versante tirrenico. Da Bologna si arriva a Porto Sant'Elpidio a tre corsie già esistenti.
A quel punto l'autostrada si biforca:
quattro corsie attuali proseguono verso sud-est verso Pescara-Bari
e quattro corsie tagliano verso sud-ovest via Fermo-Asoli-Teramo-l'Aquila-Roma-Napoli.
Può essere realizzata come proseguimento della A14 verso sud-ovest o come proseguimento dell'autostrada dei Parchi verso nord-est.
Costerebbe circa ,4 miliardi di euro ma sarebbe a pedaggio ed il contributo statale potrebbe limitarsi a 300/400 milioni di euro.

COLLEGARE 2 REGIONI E 4 PROVINCE CON L'ITALIA E L'EUROPA

IL TRIANGOLO MARCHE-ABRUZZO

IDEA BRETELLA AUTOSTRADALE

P.S.ELPIDIO-FERMO-ASCOLI-TERAMO



COLLEGARE 2 REGIONI E 4 PROVINCE CON L'ITALIA E L'EUROPA

IL TRIANGOLO MARCHE-ABRUZZO

IDEA BRETELLA AUTOSTRADALE
P.S.ELPIDIO-FERMO-ASCOLI-TERAMO

O SI PROSEGUE LA A25 DA TERAMO
O SI PROSEGUE LA A14 DA P.S. ELPIDIO
O NE FANNO META' E META'
O……

COMUNQUE

SONO 98 KM

COSTA 2,3 MILIARDI DI EURO

300 MILIONI CONTRIBUTO PUBBLICO?
2,0 MILIARDI PEDAGGIO?
E COMUNQUE OGGI LE DUE SOCIETA' AUTOSTRADALI
SONO A CONTROLLO PUBBLICO!!!

IN SINTESI:

1.- AV BOLOGNA-BARI, tratto Marche 163 km…….....ML€ 16.300

2.- METROPOLITANA MARCHE……...ML€ 970

3.-FANO-GROSSETO……ML€ 2.960

4.-PEDEMONTANA DELLE MARCHE……ML€ 900

5.- TRIANGOLO MARCHE-ABRUZZO:
bretella autostradale P.S.Elpidio-Fermo-Ascoli-Teramo ML€ 300

TOTALE FINANZIAMENTI PUBBLICI ML€ 21.530

+ PEDAGGIO ML€ 2.000

IN DIECI ANNI SONO 2,1 MILIARDI DI EURO ALL'ANNO

Invece di fare una quadrilatero ogni venti anni

Occore fare una Quadrilatero all'anno per dieci anni