



REGIONE MARCHE

SERVIZIO Governo del Territorio, Mobilità, Infrastrutture
P.F. Infrastrutture ferroviarie, Mobilità Logistica

PIANO REGIONALE INFRASTRUTTURE, TRASPORTO MERCI, LOGISTICA

Scheda **3**

INTERPORTO ED INFRASTRUTTURE LOGISTICHE MINORI

PARTE 1

INTERPORTO DELLE MARCHE



INDICE

1) L'INTERPORTO DELLE MARCHE	1
1.1. La Società di gestione "Interporto Marche S.p.a."	3
1.2 Attività	5
1.2.1 Progetto generale dell'Interporto delle Marche	5
1.2.2 Il Progetto "Sistema interportuale di Jesi"	6
1.3 Collegamenti Interporto – Aeroporto – Porto - Ferrovia	8
2) IL SISTEMA INFORMATICO PER LA GESTIONE DELLA RETE LOGISTICA NAZIONALE	11
2.1. Piattaforma ICT interporto delle Marche.	11
3) LE CARATTERISTICHE DELLA STRUTTURA INTERPORTUALE DI JESI E LA SUA "STORIA"	13
3.1 Stato attuale delle superfici	15
3.2 Livello attuale della progettazione e dell'esecuzione	15
3.3 APPALTO "1° LOTTO FUNZIONALE" (FASE 1)	16
3.4 APPALTO "AMPLIAMENTO 1° LOTTO FUNZIONALE" (FASE 2)	17
3.5 COMPLETAMENTO PROGETTO "SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI" (FASE 3)	18
3.5.1 A) Area Ferro-Gomma	26
3.5.2 B) Area Gomma-Gomma	26
3.5.3 C) Area Terminal - Containers	26
3.5.4 D) La viabilità e i piazzali	26
3.6 PROGETTO E SITUAZIONE APPALTI "OPERE FERROVIARIE" (FASE 1 e 2) Errore. Il segnalibro non è definito.	
3.6.1 Coerenza con i documenti programmatici relativi all'area di intervento	25
3.6.2 Impatto sul territorio	26
3.6.3 Coerenza con i piani urbanistici vigenti:	27
3.6.4 Stato di attuazione degli interventi	27
4) FINANZIAMENTI ASSEGNATI	Errore. Il segnalibro non è definito.
4.1 I contributi comunitari	31
4.2 P.O.R. Marche 2007-2013	31

1 L'INTERPORTO DELLE MARCHE

L'interporto è una struttura finalizzata allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare e ricevere treni ed in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione, nonché aree coperte e scoperte ad uso depositi, sosta e servizi nell'ambito di un sistema logistico territoriale integrato del trasporto merci nella regione.

La struttura dell'interporto delle Marche sorge nell'area della Coppetella di Jesi, che, per la particolare posizione nella quale è ubicata, è in grado di accogliere al meglio il complesso organico di strutture e servizi integrati, risultando ideale per svolgere le attività collegate alla intermodalità e alla logistica.

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 nodo 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.

La realizzazione dell'interporto, il cui investimento previsto è di circa 128 milioni di euro, consentirà di abbattere almeno il 25% dei costi di trasporto, grazie alla competitività della tariffa intermodale, considerata dai maggiori esperti del settore, il futuro dei trasporti.



Fig. 1: Veduta aerea dell'area dell'Interporto delle Marche

I mercati di riferimento per l'interporto delle Marche sono quelli del trasporto combinato europeo e nazionale, e in funzione di questi la struttura sarà impegnata con una serie di servizi interni come:

- servizi intermodali: trasporto combinato con l'attivazione di treni-blocco per semirimorchi, casse mobili, container
- attività trasportistica di raccolta e distribuzione capillare sul territorio

- attività di gestione magazzino conto terzi
- gestione di magazzini specializzati
- distribuzione camionistica a livello regionale e nazionale
- lavorazioni accessorie e servizi collegati come:
 - dogane, rete informatica e telematica, giardinaggio e sistemi di sorveglianza
 - servizi accessori alle persone (mensa, banca, poste, albergo, ecc.)
 - servizi accessori ai mezzi (rifornimento carburante, manutenzione, ricambi, autolavaggio, ecc.)

I lavori relativi al primo nucleo funzionale, realizzati all'interno dell'area di 54 ha attualmente di proprietà della Interporto Marche S.p.a., sono stati ultimati ad ottobre del 2006 e collaudati a febbraio del 2008. È stata realizzata l'urbanizzazione di tutta l'area, un primo magazzino di 5.000 mq raccordato, l'edificio direzionale, la viabilità interna e di collegamento con lo svincolo sulla SS 76, il piazzale terminal container di 89.900 mq e l'impianto ferroviario raccordato alla linea Orte-Falconara in regime di tradotta.

All'interno dell'area urbanizzata di proprietà della società, grazie ai lavori di cui sopra, è autorizzata la realizzazione di ulteriori 40 000 mq di magazzini raccordati.

A partire dal 01/01/2010 è stato possibile l'avvio di attività di logistica distributiva con l'utilizzo del primo capannone di 5.000 mq, degli uffici del centro direzionale e dei piazzali disponibili che allo stato attuale risultano quasi tutti locati ad operatori del settore, grazie alla realizzazione di una viabilità alternativa per l'ingresso e l'uscita dall'interporto dei mezzi, in assenza dello svincolo sulla SS 76, che è stato completato dell'ANAS soltanto nel luglio del 2010.

Nei primi mesi del 2010 sono stati sottoscritti accordi preliminari per la compravendita di porzioni di aree all'interno dell'area logistica industriale con operatori logistici che intendono trasferire la loro attività all'interno della struttura interportuale, che consentiranno la realizzazione di 7.500 mq di magazzini, dei 40.000 mq attualmente concessionati, oltre relativi piazzali.

Sono inoltre in corso trattative con altri operatori logistici interessati all'insediamento all'interno dell'area. L'iniziativa parallelamente intrapresa per la costituzione di un fondo immobiliare tramite la selezione di una società di gestione del risparmio, la cui procedura di gara è attualmente in corso, consentirà il completamento della realizzazione dei magazzini, anche del futuro ampliamento, la loro gestione e la valorizzazione tramite vendita e/o locazione.

In data 10/11/2009 è stato sottoscritto con FS Logistica S.p.A., società del gruppo Ferrovie dello Stato, il contratto per l'affidamento della gestione di tutta l'attività intermodale afferente il terminal container e l'impianto ferroviario.

A partire dal 01/04/2010 la Direzione Regionale Dogane di Ancona, competente per le regioni Abruzzo, Marche e Molise, ha stabilito presso la sede dell'edificio direzionale dell'Interporto Marche una Sezione Operativa Territoriale, grazie alla quale tutte le operazioni di controllo e verifica delle merci in arrivo e in partenza via treno e via gomma saranno effettuate direttamente all'interno dell'area interportuale.

Importanti iniziative sono inoltre state intraprese al fine di sviluppare le potenzialità della Piattaforma Logistica delle Marche composta da Porto-Interporto-Aeroporto.

Tra Autorità portuale di Ancona, Aerdorica S.p.a. e Interporto Marche S.p.a. è stato sottoscritto nel 2006 un Accordo Quadro con l'intento di sviluppare le necessarie sinergie.

In data 10/11/2009 è stato, inoltre, sottoscritto un protocollo di intesa, di carattere operativo, tra Interporto Marche S.p.A. e Autorità Portuale di Ancona con la finalità di individuare il medesimo gestore del raccordo ferroviario (Fs Logistica S.p.A.) e conseguire le necessarie economie di scala ed una adeguata attività di promozione commerciale.

Anche con Aerdorica sono in corso contatti che dovrebbero portare a sinergie concrete.

Gli interporti dell'Italia Centrale (Civitavecchia, Frosinone, delle Marche, Orte, Valpescara) e Sviluppo Umbria hanno sottoscritto le "Linee programmatiche per la messa a punto di un percorso comune finalizzato alla realizzazione della Piattaforma Logistica interportuale dell'Italia Centrale. I territori interessati sono quelli della Piattaforma Territoriale Strategica Nazionale PN3 Asse Trasversale Lazio-Umbria-Marche e della Piattaforma Territoriale Strategica Interregionale PI2 Asse Trasversale Lazio-Abruzzo così come individuate dall'Allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011.

Con la Regione Umbria, in particolare, è stato sottoscritto nel 2008 un protocollo di intesa con la città di Foligno e sono in corso attività finalizzate a sviluppare sinergie con la stazione di Gualdo Tadino.

La Interporto Marche S.p.a. sta inoltre lavorando alla realizzazione di impianti fotovoltaici sulle coperture dei magazzini, come del resto previsto dal decreto VIA emesso sull'intero progetto. In particolare ha avviato una gara per il finanziamento, la realizzazione la gestione e la manutenzione di un impianto fotovoltaico di 200 KW sulla copertura del magazzino di 5.000 mq esistente e la contestuale realizzazione di un sistema integrato di ottimizzazione dell'impianto di illuminazione degli edifici e delle aree esterne, finalizzato al risparmio energetico.

1.1 La Società di gestione "Interporto Marche S.p.a."

Il Consiglio Regionale, abrogata la norma di legge che affidava al CEMIM la costruzione del Centro Intermodale di Jesi, con L.R. n. 6/94 ha costituito una nuova società, denominata "Interporto Marche S.p.a.", con il compito di realizzare l'infrastruttura interportuale regionale, con il supporto della Finanziaria regionale S.p.a. e di altri soggetti pubblici e privati.

Con le modifiche apportate all'art.4 dello statuto dall'Assemblea straordinaria del 07/02/2004 la società assume anche la gestione totale o parziale dell'intera opera.

La situazione finanziaria della società " Interporto Marche S.p.a." al 31/12/2009:

Denominazione	Numero Azioni	Valore totale	Percentuale
SVILUPPO MARCHE SPA	6.263.964	6.263.964	59,39
BANCA DELLE MARCHE SPA	1.195.710	1.195.710	11,34
BANCA POPOLARE DI ANCONA SPA	790.304	790.304	7,49
CCIAA DI ANCONA	507.888	507.888	4,82
SVILUPPUMBRIA SPA	474.204	474.204	4,50
COMUNE DI JESI	339.337	339.337	3,22
COMUNE DI ANCONA	193.500	193.500	1,83
PROVINCIA DI ANCONA	105.780	105.780	1,00
UNICREDIT	100.104	100.104	0,95
RFI	82.117	82.117	0,78
PASQUINELLI ENNIO SPA	67.869	67.869	0,64
CONSORZIO ZIPA	61.920	61.920	0,59
AERDORICA SPA	48.860	48.860	0,46
CONFARTIGIANATO MARCHE	26.316	26.316	0,25
C.R.A.A.M. SOC. COOP. ARL	25.800	25.800	0,24
PORTO 2000 SPA	25.800	25.800	0,24
CASTORI SNC	20.640	20.640	0,20
HOLDING PORTO DI ANCONA	20.000	20.000	0,19
COOP. AUTOTRASPORTI FALCONARA	18.060	18.060	0,17
COMUNE DI CHIARAVALLE	17.944	17.944	0,17
DROMOS SOC. COOP. ARL	15.480	15.480	0,15
T.V.A. SPA	13.932	13.932	0,13
UNIONCAMERE UMBRIA	10.320	10.320	0,10
CNA MARCHE	10.320	10.320	0,10
UNIONCAMERE MARCHE	10.320	10.320	0,10
CONFINDUSTRIA UMBRIA	10.320	10.320	0,10
CCIAA ASCOLI PICENO	10.320	10.320	0,10
COMUNE DI FOLIGNO	10.320	10.320	0,10
CCIAA MACERATA	10.320	10.320	0,10
MULTISERVICE MARCHE SCRL	10.320	10.320	0,10
D.P. LOGISTICA SRL	9.288	9.288	0,09
CAM SCRL	8.772	8.772	0,08
COMUNE DI MONSANO	7.740	7.740	0,07
EL.ME.A. SRL	7.740	7.740	0,07
G.A.J. SRL	5.160	5.160	0,05
COMUNE DI MONTE SAN VITO	5.160	5.160	0,05
CENTRO TERMINAL PICENO	2.580	2.580	0,02
COMUNE DI APIRO	1.804	1.804	0,02
COMUNE DI MORRO D'ALBA	1.196	1.196	0,01

Come risulta evidente la Regione Marche è attualmente il socio di maggioranza assoluta con oltre il 60% delle quote azionarie, detenute attraverso la società in house Sviluppo Marche.

1.2 Attività

La società ha per oggetto la progettazione e la realizzazione nel territorio del Comune di Jesi, anche attraverso i contributi previsti ed ottenibili dalle leggi nazionali e comunitarie, di un **centro merci intermodale** regionale consistente in un sistema unitario di opere, di infrastrutture e di servizi principali, accessori e complementari, anche dislocati in altri territori, purché ad esso funzionali e connessi, complessivamente preordinati alla ricezione, movimentazione, custodia, magazzinaggio e smistamento di merci, materie prime, prodotti intermedi e finiti, nell'ambito di un sistema logistico territoriale integrato del trasporto merci nella regione, nonché la gestione sia totale che parziale della intera opera.

In particolare essa potrà:

- 1) Promuovere l'intermodalità in tutte le sue forme.
- 2) Acquistare aree, anche attrezzate, comprese la progettazione e la realizzazione delle opere di urbanizzazione e dei servizi.
- 3) Costruire fabbricati, impianti, laboratori per attività industriali, commerciali e artigianali e servizi, depositi e magazzini.
- 4) Vendere, locare, concedere in leasing e ad altro titolo i terreni, fabbricati e gli impianti, nonché rami aziendali.
- 5) Assumere interessenze, quote e partecipazioni in società, imprese ed enti nazionali ed esteri aventi finalità analoghe, complementari od affini: potrà partecipare a consorzi e società consortili con scopi analoghi, affini o connessi ai propri.
- 6) Attuare quanto necessario alla definizione e al compimento di ogni rapporto, stipulare contratti di qualsiasi natura, determinare e concordare ogni clausola, condizioni giuridiche, economiche, tecniche e stabilire forme, condizioni e contenuti delle prestazioni contrattuali.

1.2.1 "Progetto Generale" dell'interporto delle Marche

La progettazione dell'interporto delle Marche prende avvio nel 1997 con la redazione del "Progetto Generale" che prevede la realizzazione dell'opera in tre fasi, quali:

FASE 1 : 1° Lotto funzionale

FASE 2 : Ampliamento 1° Lotto funzionale

FASE 3 : Completamento/Progetto "Sistema interportuale di Jesi"

La Interporto Marche S.p.a. ha affidato al Comune di Jesi l'incarico della redazione del "Progetto Generale" relativo all'intera area di insediamento, approvato in variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Jesi e divenuto scheda progetto. Lo stesso Comune di Jesi, su incarico della Interporto Marche S.p.a., ha predisposto il progetto esecutivo del 1° Lotto funzionale.

Con l'approvazione del "Progetto Generale" nel 1997 e la relativa dichiarazione di pubblica utilità sono state avviate le procedure di esproprio con le quali la società è divenuta proprietaria di 54 ha dei 79 ha di superficie territoriale allora prevista per l'insediamento dal PRG.

La Interporto Marche S.p.a. nel 2002 ha avviato l'appalto per la realizzazione del 1° Lotto funzionale e, contestualmente, ha predisposto il progetto dell'Ampliamento del 1° Lotto funzionale le cui opere sono state appaltate nel 2004.

Gli appalti relativi al 1° lotto funzionale e al successivo Ampliamento sono stati conclusi nell'ottobre del 2006.

Con i suddetti appalti, la società ha realizzato le seguenti opere:

- edificio direzionale di 1.150 mq per piano, articolato su tre livelli
- 5.000 mq di magazzini dei 45.000 mq concessionati all'interno dell'area
- piazzale terminal-container per 89.900 mq
- piazzali ferro-gomma
- viabilità interna e parcheggi
- opere di urbanizzazione a servizio dell'area e dei futuri ampliamenti.

Ottenuta la definitiva approvazione da parte di RFI S.p.a. del progetto delle opere ferroviarie interne alla struttura interportuale, la Interporto Marche S.p.a. nel 2008 ha avviato l'appalto per la realizzazione delle stesse i cui lavori sono stati conclusi il 29/06/2009 consentendo l'attivazione dell'impianto, raccordato alla linea Orte-Falconara in regime di tradotta, in data 15/07/2009.

Contestualmente l'ANAS nel settembre del 2008 ha appaltato la progettazione e la realizzazione dello svincolo sulla SS76 di accesso alla struttura interportuale la cui apertura al traffico è avvenuta nel luglio del 2010. L'intervento è stato finanziato per circa l'80% con fondi FAS dalla Regione Marche.

Nel 2008 la Interporto Marche S.p.a., al fine di consentire l'entrata in esercizio delle opere già all'epoca realizzate, in assenza del completamento dello svincolo sulla SS 76 da parte dell'ANAS, ha adeguato la viabilità comunale esistente al transito dei mezzi pesanti per consentire un accesso provvisorio all'area interportuale. L'intervento è stato attuato grazie ai fondi messi a disposizione dalla Regione Marche.

1.2.2 Il Progetto "Sistema interportuale di Jesi"

Il progetto "Sistema Interportuale di Jesi", finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di implementazione delle capacità operativa e di produttività dell'interporto, anche in vista della realizzazione del nuovo smistamento ferroviario di Jesi da parte di RFI S.p.a. in adiacenza ai binari di presa e consegna dell'interporto Marche, si configura come la naturale evoluzione del Progetto Generale dell'interporto delle Marche, in particolare della fase di Completamento. Il progetto del "Sistema Interportuale di Jesi" si inquadra oggi nel nuovo assetto logistico del sistema Paese, così come individuato nel Piano per la Logistica, approvato il 01/03/2006 dalla Assemblea della Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica e dal CIPE il 22/03/2006.

Il progetto risulta perfettamente coerente con i piani e gli investimenti previsti da altri soggetti nell'area interessata dall'intervento come confermato dal fatto che l'opera è inserita, in quanto dichiarata strategica e di preminente interesse nazionale, nei seguenti documenti programmatici:

- Delibera CIPE n. 121 del 21/12/2001;

- Piano Quinquennale degli Interporti, approvato con decreto del Presidente del consiglio dei Ministri del 10/04/1986, che prevedeva la realizzazione di una rete fondamentale di I livello, avviata con la legge 240/90;
- Intesa Generale Quadro del 24/10/2002 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Marche e nel Piano Regionale dei Trasporti.
- Allegato Infrastrutture al DPEF 2006-2009 e 2007-2011.

Il progetto in esame comprende lo stato attuale delle opere già realizzate, di quelle già in via di realizzazione e potenzia l'interporto attraverso un ampliamento territoriale che consente uno sviluppo in termini di superfici coperte e scoperte.

L'incremento delle superficie totale dell'intervento, rispetto all'attuale perimetrazione di P.R.G. viene a determinarsi in circa mq. 213.813. Pertanto, per effetto della superficie occupata originariamente dall'interporto pari a mq. 796.949, viene a determinarsi, a seguito dell'ampliamento, una superficie complessiva dell'area interportuale di mq. 1.010.762, sulla quale sono previsti 100.000 mq coperti destinati a depositi e magazzini.

Il progetto preliminare del "Sistema Interportuale di Jesi" è stato approvato dal Comune di Jesi in variante al Piano Regolatore Generale ai sensi dell'artt. 10 e 19 del DPR 327/2001 in data 18/04/2008.

Con decreto VIA n. 0000374 del 16/07/2010, in aggiornamento al precedente decreto VIA n. 3557 del 04/02/1999, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio del mare, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, ha espresso parere positivo con prescrizioni sul progetto.

La Interporto Marche S.p.a. sta predisponendo il progetto definitivo del "Sistema Interportuale di Jesi" ed, effettuata la verifica di ottemperanza, procederà all'approvazione dello stesso e alla dichiarazione di pubblica utilità a seguito della quale sarà avviata la procedura di esproprio che consentirà l'acquisizione della restante area prevista da Piano Regolatore e quindi il completamento delle opere.

ZONIZZAZIONE PREVISTA DAL PROGETTO "SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI"

SUPERFICIE TERRITORIALE

- Terminal ferroviario-container mq 108.900
- Area ferro-gomma mq 229.017
- Area gomma-gomma mq 74.000
- Area sevizi direzionali e produttivi mq 8.500
- Impianti depurazione mq 5.000
- Collettore di scarico mq 10.075
- Area servizio agli autotrasportatori mq 32.500
- Aree stradali mq 61.900
- Area occupazione binari mq 91.958
- Laghetto antincendio mq 2.220
- Area a verde mq 386.692

totale superficie mq 1.010.762

SUPERFICIE COPERTA:

- Depositi ferro gomma mq 80.000
- Depositi gomma-gomma mq 20.000
- Edificio direzionale e servizi produttivi mq 1.150
- Blocco servizi autotrasportatori e officina mq 110

totale superficie mq 101.260

Nel contempo in data 05/05/2010, la Interporto Marche S.p.a. ha sottoposto all'attenzione del Comune di Jesi una proposta di variante per l'ampliamento dell'attuale piazzale terminal container tale da consentire un allungamento dei fasci binari operativi ivi realizzati dagli attuali 450/530 m a 650/680 m al fine di migliorare l'operatività dell'impianto riducendo il numero delle scomposizioni dei convogli all'interno del piazzale. Con la modifica di cui sopra, la lunghezza delle aste diventerebbe pari a quella dei binari di presa e consegna e, pertanto, i treni accolti nel fascio presa e consegna potranno essere interamente inoltrati nel piazzale terminal container senza frazionamenti, con un conseguente abbattimento dei costi e dei tempi di lavorazione. Il documento è attualmente in discussione presso gli uffici comunali.

1.3 Collegamenti Interporto - Aeroporto - Porto - Ferrovia

L'area di insediamento dell'interporto delle Marche si colloca tra la superstrada SS 76 ed il tracciato ferroviario Orte – Falconara, ciò fa sì che l'interporto sia collegato in maniera diretta ad infrastrutture di valenza strategica nazionale, quali:

- autostrada A14 Bologna-Bari
- linea ferroviaria Orte-Falconara (allaccio diretto alla linea in fase di implementazione mediante la realizzazione di una stazione tecnica)
- porto di Ancona (collegamento ferroviario, distanza porto-interporto ca 25 km).
- superstrada SS 76 Vallesina, per i collegamenti con l'Umbria e con Roma (collegamento garantito mediante uno svincolo dedicato).
- aeroporto di Falconara (collegamento ferroviario, distanza da aeroporto-interporto ca 10 km).



Fig. 2:

Essendo, pertanto, la zona di insediamento dell'interporto delle Marche particolarmente favorevole ad uno scambio ferrovia-strada, è fondamentale sottolineare come l'intervento, nella sua globalità, sia destinato a svolgere un ruolo strategico nel quadro delle reti di trasporto nazionale ed internazionale, in quanto nodo centrale dei flussi della dorsale orientale della penisola, delle regioni meridionali e di quelle settentrionali.

Circa la connessione viaria la viabilità interna dell'interporto delle Marche è collegata direttamente alla superstrada SS 76, a due corsie per ogni senso di marcia, mediante uno svincolo dedicato che ANAS ha aperto al traffico nel luglio del 2010 e che svolge la funzione di collettore principale dei flussi di traffico originati/diretti all'interporto. Il collegamento diretto alla SS76 garantirà anche la connessione con il Porto di Ancona, con l'Aeroporto di Ancona e con l'autostrada A14 Adriatica attraverso lo svincolo di Ancona Nord.

La vicinanza dell'area interportuale alla esistente linea ferroviaria, ha permesso di prevedere la agevole realizzazione di fasci di binari di raccordo alla linea Orte-Falconara senza opere di particolare impatto sul territorio. Il collegamento alla linea ferroviaria realizzato con le opere ferroviarie di 1° fase e attivato il 15/07/2009 è garantito mediante un raccordo diretto in linea, attualmente operativo con tratta ferroviaria da Falconara. Con le opere ferroviarie di 2° fase, che la Interporto Marche S.p.a. appalterà entro il 2010, sarà realizzata una stazione tecnica denominata Jesi-Interporto munita di impianto ACEI e relativi apparati di controllo e segnalamento che permetteranno l'instradamento diretto dei treni lungo linea anche in direzione Orte grazie all'inserimento di relativa comunicazione.

Nei programmi delle FF.SS., inoltre, è prevista la chiusura di diversi scali operativi distribuiti sul territorio regionale per concentrare tutto il traffico intermodale all'interno dell'interporto e nell'area portuale, dove è previsto l'armamento di un fascio di binari dedicato all'intermodalità. L'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare del "Nodo di Falconara", che prevede il collegamento diretto tra la Orte-Falconara e la linea Adriatica e la conseguente approvazione del progetto definitivo, offrirà ulteriori potenzialità all'interporto delle Marche.

Infatti il trasferimento e l'ammodernamento dello scalo merci nelle adiacenze dell'interporto, cui la Interporto Marche S.p.a. fornirà tutti i servizi, comporterà un deciso rafforzamento del ruolo del sistema logistico intermodale dell'Italia Centrale lungo la direttrice Ancona-Jesi-Orte-Fiumicino-Civitavecchia, che l'allegato Infrastrutture al DPEF, presentato nel 2005 al Parlamento, individua tra quelle strategiche per la riconversione logistica del paese (Fig. 3).

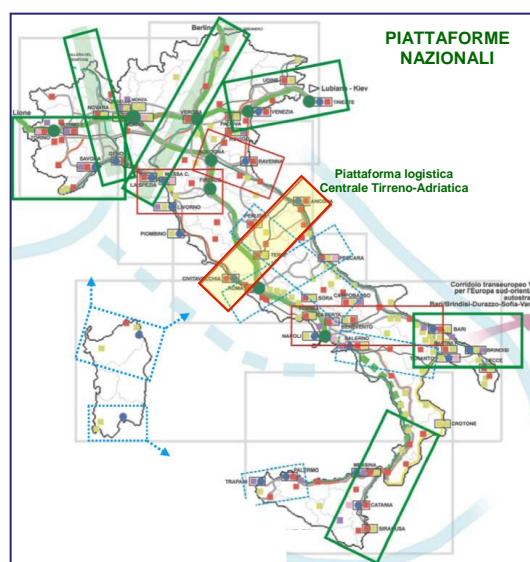


Fig. 3: Piattaforme Logistiche individuate dal DPEF 2007-2013

L'interporto e lo scalo merci svolgeranno attività complementari e consentiranno di offrire agli operatori dell'Italia Centrale, sia nella direttrice Nord/Sud che in quella Est/Ovest le migliori opportunità del trasporto ferroviario.

Con il completamento dei collegamenti ferroviario e stradale dell'interporto delle Marche, diventa pienamente operativa la Piattaforma Logistica della Marche, grazie alla connessione infrastrutturale dei tre nodi che la costituiscono Porto-Interporto-Aeroporto. In particolare il collegamento ferroviario e stradale delle tre strutture permetterà, concretamente, di sviluppare sinergie ed iniziative congiunte, incrementando le rispettive potenzialità di interagire non soltanto con la rete trasportistica regionale ma anche nazionale ed internazionale.

2 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 "UIRNET" S.p.a., 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 interscambio modale (interporti) e per il miglioramento della sicurezza del trasporto delle merci.

La Interporto Marche S.p.a. 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 "UIRNET" S.p.a. 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.

2.1 *Piattaforma ICT interporto delle Marche.*

In data 13/10/2005 è stata stipulata la Convenzione tra la Regione Marche e la Provincia di Ancona per l'attuazione dell'ARSTEL *"Innovazione tecnologica e valorizzazione del sistema-territorio della media alta valle Esina"*, autorizzato con la D.G.R. n. 853/05, a valere sulle risorse stanziare con la L.R. n. 19 del 28/10/2003, all'interno della quale si colloca, insieme ad altre iniziative, il progetto della "Piattaforma ICT interporto Marche", inerente l'interporto delle Marche e si pone come obiettivo quello di supportare la creazione di un sistema integrato di trasporto e logistica.

Il progetto è stato inserito nel programma degli interventi con un costo totale ammissibile dell'intervento pari a 900.000,00 euro, di cui 549.000,00 euro ammessi a finanziamento regionale, 61.000,00 euro a carico della Provincia di Ancona e 290.000,00 euro a carico della Interporto Marche S.p.a..

Il progetto è stato articolato in tre distinti filoni, quali:

- Rete Telematica, Telefonia e Videosorveglianza
- Gestione degli accessi e sicurezza
- Piattaforma Tecnologica e servizi a Valore Aggiunto

Gli appalti relativi ai tre suddetti filoni di intervento sono stati avviati nel 2007 e completati nel 2008. La Interporto Marche S.p.a. sta pianificando l'installazione delle apparecchiature del varco di controllo accessi, fornite con i precedenti appalti, ancora non attivate a causa dei ritardi, da parte di ANAS, nella realizzazione dello svincolo sulla SS 76 in corrispondenza del quale il varco sarà collocato.

3 LE CARATTERISTICHE DELLA STRUTTURA INTERPORTUALE DI JESI E LA SUA “STORIA”

Già nella prima idea progettuale, nell'area interportuale sono state individuate tre distinte aree funzionali, ciascuna destinata ad una specializzazione Fig. 4, ed all'interno delle quali si collocano appositi edifici con funzione di deposito, servizi direzionali, servizi agli autotrasportatori.

- Terminal container
- Area ferro-gomma
- Area gomma-gomma
-

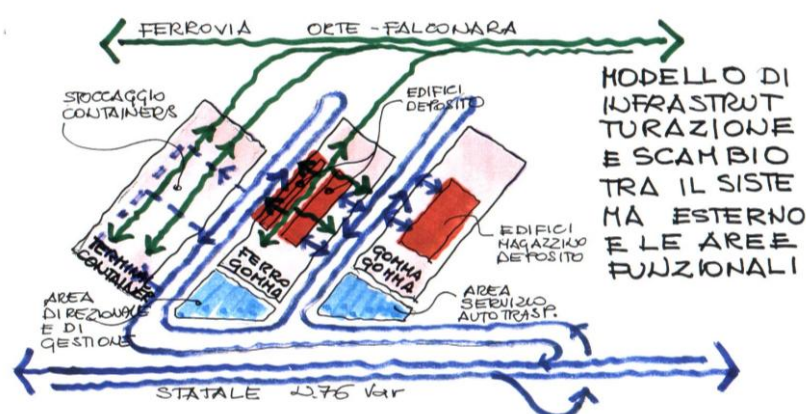


Fig. 4: Interporto delle Marche: genesi del progetto

Dopo la firma nel 2000 della Convenzione con il Ministero dei Trasporti per il finanziamento dell'opera attraverso i fondi previsti dalla legge 240/90, la Interporto Marche S.p.a., in forza della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera effettuata sul Progetto Generale del 1997, ha avviato le procedure di esproprio divenendo proprietaria di 54 ha dei 101 ha previsti dall'attuale perimetrazione territoriale individuata dal P.R.G. comunale. Sono stati quindi messi a punto definitivamente il progetto, il piano finanziario e di impresa. All'interno dell'area acquisita è stata effettuata la bonifica del terreno dai residui bellici. E' stato avviato nel 2002 l'appalto per la realizzazione dei lavori del 1° Lotto funzionale e successivamente nel 2004, l'appalto per la realizzazione dell'Ampliamento del 1° Lotto funzionale. Entrambi gli appalti sono stati affidati alla ditta De Lieto Costruzioni Generali S.p.a. di Napoli. I lavori sono stati ultimati nell'ottobre del 2006; le operazioni di collaudo sono state concluse nel febbraio del 2008.

Nel 2008 la Interporto Marche S.p.a. ha affidato al Consorzio Stabile ITACA SCARL l'appalto per la realizzazione delle opere ferroviarie all'interno dell'area interportuale secondo il progetto approvato da RFI S.p.a.. I lavori sono stati ultimati nel giugno del 2009 e l'attivazione del raccordo da parte di RFI S.p.a. è avvenuta il 15/07/2009.

In questo arco temporale, inoltre, l'ANAS ha aggiudicato, nell'aprile 2008, l'appalto integrato per la progettazione e la realizzazione dello svincolo di accesso all'interporto dalla superstrada Ancona-

Roma (SS76) che permetterà agli automezzi di giungere direttamente all'interno della struttura accelerando così le operazioni di smistamento delle merci ed evitando, al contempo, di aumentare il traffico sulla strada provinciale 76. Conclusa la progettazione esecutiva dell'opera, la ditta Aleandri S.p.a. di Bari, ha iniziato i lavori nel settembre del 2008. In data 15/07/2010 lo svincolo è stato aperto al traffico.

Nel frattempo, al fine di poter avviare la sua operatività già dagli inizi del 2008, la Interporto Marche S.p.a., mediante un cofinanziamento regionale, ha attuato un intervento di manutenzione della strada comunale di accesso alla struttura che, impattando in minima parte sulla strada provinciale 76, ha consentito il collegamento con la superstrada Ancona-Roma, mediante lo svincolo di Monsano.

3.1 *Stato attuale delle superfici*

A seguito dell'approvazione da parte del Comune di Jesi della variante in ampliamento, avvenuta in data 18/04/2008, la superficie territoriale dell'interporto delle Marche, individuata dalla perimetrazione di P.R.G., passa dai 796.949 mq previsti dal Progetto Generale del 1997 a 1.010.762 mq come previsto dal progetto "Sistema" Interportuale di Jesi oggetto della suddetta approvazione.

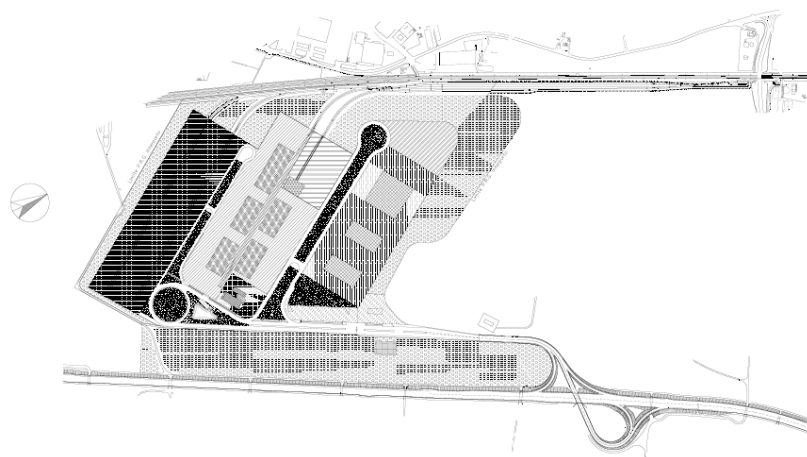


Fig. 5: Interporto delle Marche: assetto distributivo previsto dal Progetto Generale del 1997

Il progetto "Sistema interportuale di Jesi" ha mantenuto invariata la percentuale di superficie destinata a verde (40%) rispetto all'estensione territoriale complessiva.

La superficie coperta destinata a magazzini è stata incrementata da 45.000 mq a 100.000 mq. L'incremento di superficie coperta ha interessato unicamente l'area destinata all'attività intermodale arrivando ad una superficie di magazzini raccordati pari a 80.000 mq.

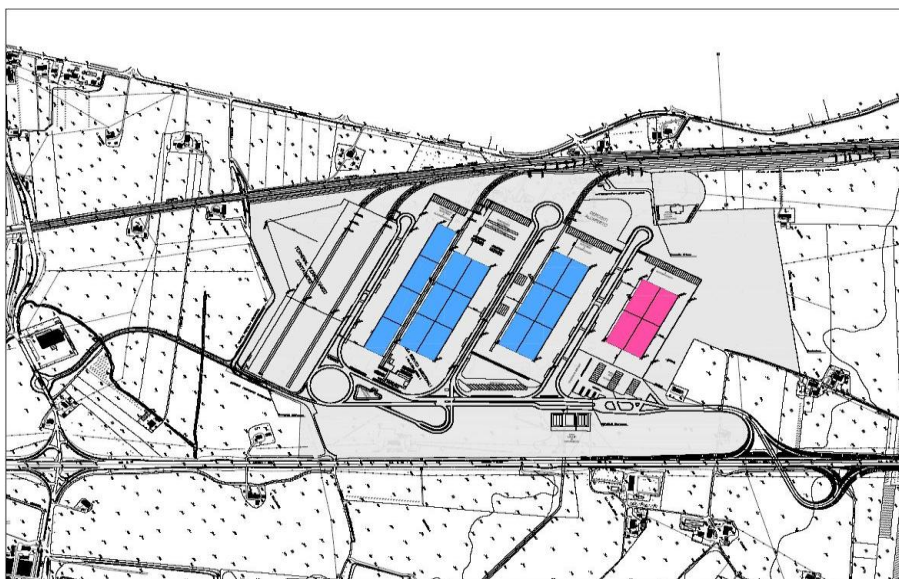


Fig. 6: Interporto delle Marche: assetto distributivo previsto dal progetto "Sistema interportuale di Jesi"

Di seguito si riporta il prospetto di raffronto delle superfici e delle relative destinazioni d'uso tra il Progetto Generale del 1997 e la zonizzazione prevista dal progetto "Sistema interportuale di Jesi".

	PROGETTO P.R.G.			PROGETTO AMPLIAMENTO			Differenza
POLO LOGISTICO INTERMODALE							
TERMINAL FERROVIARIO - CONTAINERS	MQ.	89.900	11,42%	MQ.	108.900	10,88%	MQ. 19.000
POLO LOGISTICO INDUSTRIALE							
AREA FERRO - GOMMA	MQ.	93.560	11,9%	MQ.	229.017	22,9%	MQ. 135.457
POLO LOGISTICO DISTRIBUTIVO							
AREA COLLETTAME (GOMMA - GOMMA)	MQ.	75.100	9,54%	MQ.	57.700	5,77%	MQ. -17.400
DEPOSITI ALL'APERTO	MQ.	20.600	2,62%	MQ.	16.300	1,63%	MQ. -4.300
AREA SERVIZI DIREZIONALI	MQ.	9.530	1,21%	MQ.	8.500	0,85%	MQ. -1.030
AREA A VERDE	MQ.	49.030	6,23%	MQ.	43.699	4,37%	MQ. -5.331
AREA A VERDE DI RISPETTO	MQ.	269.650	34,27%	MQ.	336.893	33,67%	MQ. 67.243
AREA IMPIANTI DI DEPURAZIONE	MQ.	2.110	0,27%	MQ.	5.000	0,50%	MQ. 2.890
AREA SERVIZI TRASPORTATORI E PARCHEGGI	MQ.	15.180	1,93%	MQ.	32.500	3,25%	MQ. 17.320
AREE STRADALI	MQ.	60.590	7,70%	MQ.	61.900	6,19%	MQ. 1.310
AREA OCCUPAZIONE BINARI	MQ.	77.604	9,86%	MQ.	91.958	9,19%	MQ. 14.354
LAGHETTO ANTINCENDIO	MQ.	2.220	0,28%	MQ.	2.220	0,22%	MQ. 0
AREA PER ATTR. RELIGIOSE	MQ.	0	0,00%	MQ.	6.100	0,60%	MQ. 6.100
AREA DOGANALE	MQ.	21.800	2,77%	MQ.	0		MQ. -21.800
		sommano		MQ.	786.874	100%	
COLLETTORE DI SCARICO	MQ.	10.075		MQ.	10.075		0
		TOTALE		MQ.	796.949		
				MQ.	1.010.762		MQ. 213.813

da piano particolare di esproprio

3.2 Livello attuale della progettazione e dell'esecuzione

Secondo quanto previsto dal Progetto Generale del 1997 la realizzazione dell'Interporto delle Marche, doveva articolarsi in tre fasi progettuali ed esecutive, quali:

FASE 1 : 1° Lotto funzionale

FASE 2 : Ampliamento 1° Lotto funzionale

FASE 3 : Completamento/ Progetto "Sistema interportuale di Jesi"

Ad oggi risultano completate le FASI 1 e 2, comprese le relative opere di armamento ferroviario, che consente il raccordo mediante tradotta ferroviaria alla linea Orte-Falconara.

Con la loro realizzazione risulta quindi completato un primo nucleo funzionale della struttura interportuale che contiene al suo interno tutte le aree operative previste da progetto e, come tale, perfettamente in grado di espletare i servizi per i quali è stato realizzato.

In particolare ad oggi è operativo il piazzale terminal container gestito dalla società FS Logistica S.p.a. del gruppo Ferrovie dello Stato, il primo magazzino di 5 000 mq e i relativi piazzali che ospitano importati operatori logistici oltre all'edificio direzionale, all'interno del quale, è attiva una Sezione Operativa Territoriale della Direzione Regionale Dogane di Ancona, competente per le regioni Abruzzo, Marche e Molise.

La FASE 3 è stata ricompresa nelle opere di ampliamento previste dal progetto "Sistema interportuale di Jesi" approvato in variante al P.R.G. dal Comune di Jesi.

Nella redazione dei progetti relativi a ciascuna delle tre fasi si è cercato di mantenere tutte le funzioni ed i servizi già individuati nel progetto preliminare depositato al Ministero dei Trasporti, con la richiesta di finanziamento e di rispettare tutti i vincoli rappresentati dai dati di PRG e già fissati con il Progetto Generale del 1997 divenuto scheda progetto.

Di seguito si riporta una descrizione dettagliata delle opere realizzate e/o in progettazione.

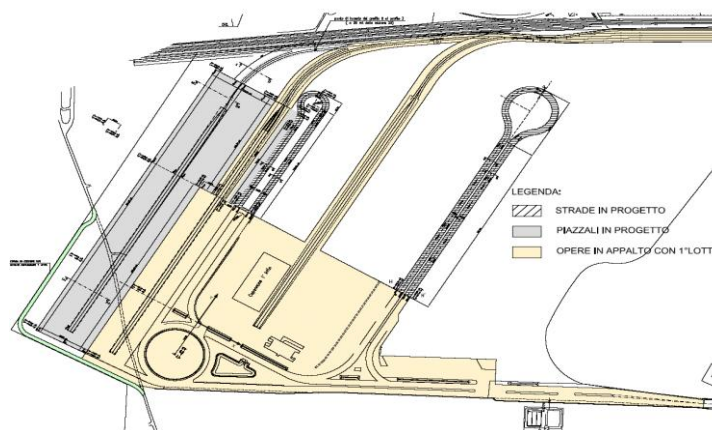


Fig. 7: Interporto delle Marche: individuazione aree 1° Lotto e Ampliamento

3.3 APPALTO "1° LOTTO FUNZIONALE" (FASE 1)

Descrizione dell'intervento:

L'appalto per la realizzazione del 1°Lotto funzionale, aggiudicato alla De Lieto Costruzioni Generali S.p.a. di Napoli, è stato avviato nell'ottobre 2002 e completato nell'ottobre 2006. I lavori sono stati collaudati nel febbraio del 2008.

Le opere realizzate nell'ambito del suddetto appalto sono le seguenti:

- viabilità di accesso di raccordo tra lo svincolo sulla SS 76 e viabilità interna di distribuzione mediante realizzazione di parte di due assi di penetrazione interna a servizio del piazzale terminal

container e dell'area ferro-gomma;

- fascio binari presa e consegna, composta da quattro binari, oltre tronchini di manovra, in adiacenza alla linea Orte-Falconara con raccordo diretto in linea al binario dispari ed operativo in regime di tradotta da Falconara (escluse opere di armamento);
- porzione del piazzale terminal container con relativo fascio di tre binari interamente a raso mediante impiego di rotaia a gola, di lunghezza pari a circa 500 m (Profilo 5), corsie di movimentazione dei mezzi gommati, zona per sosta e deposito di container, casse mobili ed unità affini (escluse opere di armamento);
- area intermodale ferro-gomma:
 - fascio di tre binari (Profilo 4) a servizio dei magazzini (escluse opere di armamento)
 - capannone di 5 000 mq adibito a magazzino con annessi uffici dotato di ribalta fissa lato binari e ribalte mobili lato strada.
 - piazzali;
- parcheggi e aree a servizio degli autotrasportatori (destinate ad ospitare una stazione di servizio di prossima realizzazione con distributore carburante e autolavaggio per tir);
- completamento edificio direzionale con relative aree di pertinenza e servizi (uffici doganali con relativi magazzini, sportelli bancari ed assicurativi, uffici amministrativi della società di gestione dell'interporto, uffici per spedizionieri e/o autotrasportatori, uffici per vettori ferroviari, servizi di telefono, telex, posta, bar, ristorante con mensa, servizio e centro telematico, servizio di WC e docce per utenti);
- opere di urbanizzazione a servizio dell'intera area e dei futuri ampliamenti (reti di distribuzione e adduzione, rete antincendio esterna idranti e sprinkler, rete acqua industriale, impianto trattamento acque prima pioggia e acque nere, canale scolmatore a fiume, cabine di trasformazione MT/BT, torri faro e lampioni di illuminazione esterna, ecc).

Per la realizzazione delle opere sono stati impiegati i seguenti finanziamenti:

- 1) Convenzione del 29/3/2000 per l'ammissione alle provvidenze della legge 240/90 e successiva 641/96 stipulata tra la interporto Marche S.p.a. e il Ministero dei Trasporti
- 2) DOCUP Obiettivo 2 Marche – Anni 2000/06 – Reg. (CE) n.1260/99 – Asse prioritario 2 – Misura 2.5. “Strutture Intermodali” sub 1 “Interporto di Jesi”.

3.4 APPALTO “AMPLIAMENTO 1° LOTTO FUNZIONALE” (FASE 2)

Descrizione dell'intervento:

L'appalto per la realizzazione dell'Ampliamento del 1°Lotto funzionale, aggiudicato alla De Lieto Costruzioni Generali S.p.a. di Napoli, è stato avviato nell'ottobre 2004 e completato nell' ottobre 2006. I lavori sono stati collaudati nel febbraio del 2008.

Le opere realizzate nell'ambito del suddetto appalto sono le seguenti:

- spostamento ed adeguamento della strada comunale di via Coppetella sul lato Jesi per la realizzazione dell'Ampliamento del piazzale terminal container;

- realizzazione della recinzione definitiva sul lato Jesi dell'area interportuale a delimitazione e messa in sicurezza dell'area terminal container;
- completamento del piazzale terminal container (che per effetto dell'ampliamento occupa complessivamente una superficie di 89 900 mq) con ulteriore fascio di tre binari, interamente a raso mediante impiego di rotaia a gola, di lunghezza pari a circa 500 m (Profilo 6), corsie di movimentazione dei mezzi gommati, zona per sosta e deposito di container, casse mobili ed unità affini (escluse opere ferroviarie);
- completamento delle due strade interne di penetrazione all'interporto, con realizzazione della rotatoria di testa a servizio del piazzale terminal container e dell'area ferro-gomma;
- completamento opere di urbanizzazione a servizio dell'intera area e dei futuri ampliamenti (reti di distribuzione e adduzione, rete antincendio esterna con idranti e sprinkler, rete acqua industriale, impianto trattamento acque prima pioggia e acque nere, canale scolmatore a fiume, cabine di trasformazione MT/BT, torri faro e lampioni di illuminazione esterna, ecc);
- sistemazione del verde di tutte le aree interessate al 1° Lotto e al relativo Ampliamento con modellazione del terreno e messa a dimora delle alberature nella posizione, nel numero e del tipo, così come previsto nel Progetto Generale approvato.

Per la realizzazione delle opere sono stati impiegati i seguenti finanziamenti:

- 1) Atto Aggiuntivo del 27/12/2002 per l'ammissione alle provvidenze della legge 240/90 e successiva 413/98 stipulata tra la interporto Marche S.p.a. e il Ministero dei Trasporti

3.5 COMPLETAMENTO PROGETTO "SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI" (FASE 3)

Descrizione dell'intervento:

Il progetto del "Sistema interportuale di Jesi" risulta essere il risultato dell'evoluzione delle fasi di progettazione preliminare già sviluppate (in particolare del progetto di completamento sviluppato fino ad un livello definitivo) e delle fasi realizzative già in atto alla luce di un necessario rafforzamento del sistema di offerta dell'interporto.

Il progetto preliminare del "Sistema Interportuale di Jesi" è stato approvato dal Comune di Jesi in variante al Piano Regolatore Generale ai sensi dell'artt. 10 e 19 del DPR 327/2001 in data 18/04/2008.

Con decreto VIA n. 0000374 del 16/07/2010, in aggiornamento al precedente decreto VIA n. 3557 del 04/02/1999, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio del mare, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, ha espresso parere positivo con prescrizioni sul progetto.

La Interporto Marche S.p.a. sta predisponendo il progetto definitivo ed, effettuata la verifica di ottemperanza, procederà all'approvazione dello stesso e alla dichiarazione di pubblica utilità a seguito della quale sarà avviata la procedura di esproprio che consentirà l'acquisizione della restante area prevista da Piano Regolatore e quindi il completamento delle opere.

Il progetto risponde alle esigenze manifestate e risulta coerente in termini di dimensionamento con le stime dei traffici potenziali infatti già in fase di progetto di completamento era risultato evidente che

l'assetto previsto nel progetto di completamento fosse inferiore, in termini di offerta, alla domanda potenziale manifestata.

Tale ampliamento è risultato necessario proprio per far fronte alla cospicua domanda di spazi e di attrezzature, domanda che, nel quadro dell'assetto territoriale del Comune di Jesi, e più in generale dell'area compresa nella triangolazione Falconara–Fabriano–Ancona, necessita di un piano di generale di attuazione, volto ad evitare inutili e dannosi consumi del territorio in assenza di una praticabile risposta organica alle richieste del settore logistico, in continua espansione.

La proposta di implementazione dell'area da destinare allo scambio intermodale, pertanto, prende l'avvio da dati concreti riscontrati sul territorio, ed inoltre dalla accennata volontà di organizzare e gestire, nelle fasi progettuali e di insediamento nel territorio, le maggiori e variate richieste degli operatori e dei produttori.

Per tener conto di tali richieste e delle prospettive di implementazione delle attività logistiche, nonché nello spirito di un adeguato governo degli interventi sul territorio, la Interporto Marche S.p.a., ha provveduto a presentare, una proposta di variazione dell'area destinata con il P.R.G. al sistema interportuale.

Il percorso elaborativo ha preso l'avvio da imprescindibili dati di riferimento ed in particolare:

1) Mantenimento dell'alto livello qualitativo di assetto territoriale: con ciò si intende che l'utilizzazione del territorio sia costantemente calibrata tra le scelte di natura organizzativa dell'impianto produttivo e le scelte di tutela e inserimento ambientale, tali da garantire un rapporto essenziale tra le aree pavimentate e le aree libere organizzate a verde.

2) Mantenimento di una organizzazione geometrica e spaziale di alto livello: con ciò si intende che la matrice distributiva, volumetrica e architettonica degli edifici da realizzare, sia tale da consentire un effettivo controllo sugli operatori, evitando la nascita di complessi eterogenei ed incongruenti.

L'ipotesi di insediamento del progetto di ampliamento ha come dato di riferimento la necessità di raggiungere una capacità dei depositi provvisori pari a circa 100.000 metri quadri, e ciò in relazione a quanto precedentemente riportato circa le richieste di edifici di capacità notevolmente maggiore rispetto alle previsioni preconizzate nella stesura del progetto originario.

La maggior capacità richiesta, nel caso in esame viene soddisfatta mediante la realizzazione di un ulteriore area funzionale dedicata allo scambio ferro - gomma, ubicata nella porzione destinata originariamente alla funzione gomma-gomma, per una capacità di depositi provvisori pari a circa 30.000 metri quadri.

La prevista nuova area gomma gomma, viene ipotizzata in adiacenza e parallelamente alla posizione originaria, utilizzando le medesime caratteristiche di capacità e di rapporto Superficie coperta/Superficie scoperta. Tra le due aree funzionali, come nel progetto originario è prevista una bretella di distribuzione costituita da un asse stradale di penetrazione e distribuzione a senso unico con spartitraffico centrale e banchina destinata a verde.

Le aree di manovra della funzione gomma-gomma, sono le medesime della ipotesi originaria e prevedono la realizzazione di piazzali con una distanza minima dalla sede stradale di distribuzione pari a m. 50, come richiesto nelle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. approvato.

Le aree di manovra della funzione ferro-gomma, sezione aggiunta, rispettano i vincoli e le indicazioni delle citate N.T.A. del P.R.G.

Tenendo conto dei vincoli ipotizzati nella stesura del Progetto Generale e ribaditi in fase di approvazione dello stesso, in seno al P.R.G. dal Comune di Jesi, al fine di rispettare i rapporti tra superficie fondiaria e superficie territoriale nonché i rapporti tra superficie coperta e scoperta delle singole aree funzionali, l'incremento delle superficie totale dell'intervento viene a determinarsi in circa mq. 210.000.

Pertanto per effetto della reale superficie occupata originariamente dall'interporto pari a mq. 796.949 viene a determinarsi una superficie complessiva di mq. 1.010.762.

Al fine del raggiungimento degli obiettivi di implementazione delle capacità operativa e di produttività dell'interporto, alle aree previste e attrezzate con il Progetto di Completamento, sono state aggregate ulteriori aree e funzioni operativo-logistiche volte ad aumentare le capacità funzionali del complesso logistico. Le aree funzionali implementate hanno riguardato le opere previste per il progetto di Ampliamento dell'interporto nelle seguenti aree funzionali:

- A) Piattaforma ferro-gomma
- B) Piattaforma gomma-gomma
- C) Piattaforma terminal-container
- D) Viabilità e piazzali

3.5.1 A) Area Ferro-Gomma

L'area ferro-gomma nella stesura del progetto preliminare di ampliamento, è interessata da integrazioni ed implementazioni in continuità con quanto già avviato nel progetto di completamento relativo ai lotti 2° e 3°. Le opere riguardano l'assetto planimetrico degli edifici e dei relativi piazzali antistanti.

Richiamando e confermando quanto già evidenziato nel progetto di completamento, ovvero delle principali istanze rappresentate dagli operatori logistici intervistati relative sia alla necessità di poter utilizzare complessi di edifici organizzati a "piastra" in luogo di blocchi isolati, che alla possibilità di una capacità complessiva di depositi pari a circa 100.000 metri quadrati, nella redazione del progetto si è perseguita la via dell'accorpamento dei corpi di fabbrica nell'area lato ovest (adiacente all'area terminal-container) e la realizzazione di una nuova area ferro-gomma sul lato est, nella porzione precedentemente destinata alla funzione gomma - gomma.

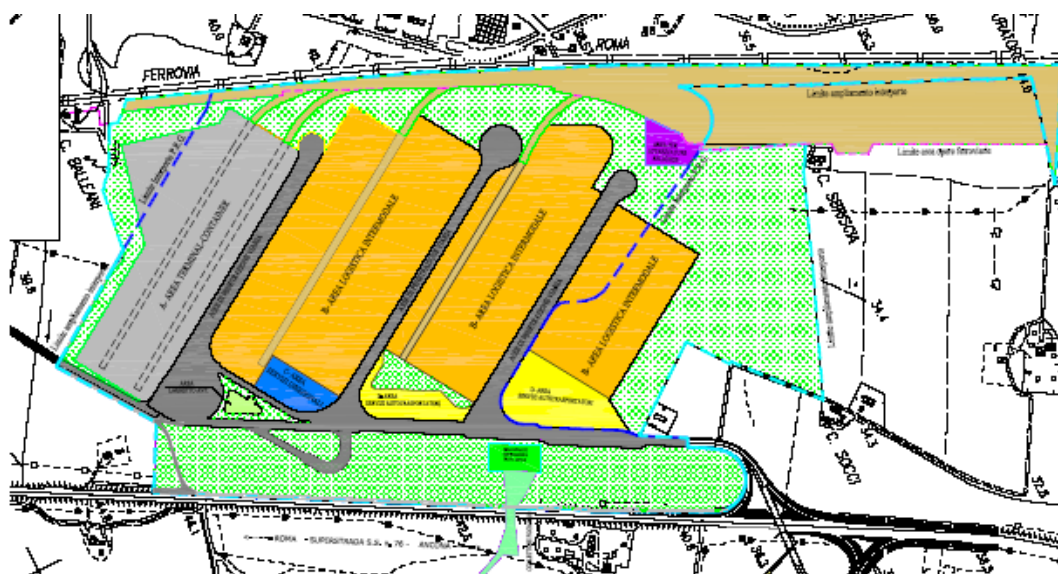


Fig. 8: Interporto di Jesi: Progetto "Sistema" variante urbanistica

L'area ferro-gomma/comparto ovest

Gli accorpamenti proposti prevedono - per la realizzazione della “piastra logistica” e di un continuum architettonico capace di rispondere sia sotto il profilo architettonico che funzionale alle mutate necessità di utilizzazione - il completamento, in prosecuzione, dei capannoni magazzino già previsti nei progetti di 1°, 2° e 3° lotto, nel rispetto della superficie fondiaria possibile e nel mantenimento delle dimensioni e delle altezze già individuate. La configurazione ottenuta, con una doppia tipologia rispettivamente in “linea” ed a “blocco”, viene a delineare una capacità complessiva dei depositi pari a circa 50.000 mq.

Riguardo le caratteristiche di carattere progettuale degli edifici si è mantenuto quanto già in precedenza individuato ed in particolare:

- ottimizzazione del numero dei pilastri strutturali a vantaggio della utilizzazione interna degli spazi (eliminazione del 30% degli ostacoli presenti all'interno dei capannoni, maglia 20m x25 m);
- superfici destinate ad uffici sufficienti per una gestione degli spazi commerciali affidata ad un numero limitato di operatori;
- realizzazione di strutture edilizie di minor peso complessivo e quindi più economiche.

L'area ferro-gomma/comparto est

Tenendo conto delle considerazioni fatte per l'area del comparto ovest, la proposta progettuale ha previsto la realizzazione, come accennato nell'area precedentemente destinata alla funzione gomma-gomma, di una ulteriore "piastra logistica" a servizio della funzione ferro-gomma, costituita da una aggregazione del tipo a "blocco" e realizzata con edificio unitario da mq. 30.000 con le stesse caratteristiche strutturali e funzionali adottate per gli edifici lato est e cioè principalmente :

- superfici di vaste dimensioni
- strutture con maglia 20 m X25 m

- spazi per uffici di dimensioni contenute in relazione al ridotto numero di addetti per operatore.

Aspetti architettonici

Sotto il profilo architettonico, in relazione alle scelte di economicità, durabilità, manutenibilità e riconoscibilità, così come già previsto negli stralci di attuazione precedenti, le scelte architettoniche si sono letteralmente traslate nel presente progetto e ciò nello spirito assunto a base dei criteri progettuali, di provvedere ad un assetto complessivo omogeneo e riconoscibile. Pertanto si è riconfermato lo schema che caratterizzasse fortemente la funzione logistica, evitando ogni commistione con possibili interpretazioni estetico funzionali degli edifici. In particolare si è ritenuto di estendere la scelta di utilizzare materiali che anche alla prima vista caratterizzassero la funzione “industriale” del manufatto, preferendo pertanto, il calcestruzzo ed il metallo, connubio che storicamente rappresenta i caratteri funzionali essenziali degli insediamenti industriali.

I corpi di fabbrica, trattati con elementi continui, la cui ripetitività sottintende una semplicità funzionale legata al monotematismo degli elementi architettonici.

Nei precedenti stralci progettuali, si era prevista una configurazione di trattamento delle superfici in calcestruzzo e metallo, peraltro nel corso degli affidamenti, le scelte formali si sono semplificate, volgendo verso una soluzione di pannelli in calcestruzzo uniformi tra cielo e terra, con la prerogativa di trattare i prospetti mediante la diversa giacitura dei pannelli di finitura. Pertanto il gioco di chiaro-scuro di trattamento delle facciate viene assegnato alla trama dei pannelli sulle facciate ed alla soluzione di angolo dei capannoni, ove sono posizionati gli uffici. Una tale configurazione consente sia una economia di realizzazione che la certezza nel tempo di poter realizzare pannelli uniformi e facciate di natura costante. Valore questo, necessario nell'assetto generale dell'interporto ove, nei numerosi interventi simili, si assiste a soluzioni disomogenee che conferiscono un aspetto di confusione ad aree consistenti del territorio. Sotto il profilo del comfort dell'utente (operatori di trasporto), secondo gli studi già condotti da Linch, la riconoscibilità dei percorsi e del recapito finale sono elementi fondamentali e di qualità associati alla ridotta aliquota di “stress” prodotto dalla chiarezza di disposizione dei vuoti e dei pieni e la certezza della “destinazione. Elementi, questi, tenuti nella massima considerazione in interventi simili come le stazioni ferroviarie, gli aeroporti ed altre architetture complesse che necessitano di chiarezza di impianto e di comunicazione.

Gli edifici, nella loro impronta contengono il “modulo” uffici che architettonicamente rappresenta una variazione del tema “ contenitore unico”, essendo alla funzione amministrativa assegnata una frazione della campata del contenitore. Va osservato che, anche il modulo uffici, comunque soggiace alle rigidità della maglia strutturale e delle scelte strutturali per il rivestimento esterno e le coperture.

Lo spazio uffici, determinato in matrice di campata viene collocato laddove l'utilizzatore lo ritiene indispensabile, essendo l'ubicazione, per caratteristiche strutturali, posizionabile sia agli angoli dei singoli compartimenti degli edifici, che in una campata intermedia, potendosi, in questo caso utilizzare le fonti di luce superiori provenienti dalla copertura sezionabile con i lucernari in ogni segmento dei copponi autoportanti.

Il dimensionamento delle aree destinate ad Uffici degli Operatori è stato valutato in circa mq. 400, derivante dalla utilizzazione della maglia strutturale adottata.

Si è adottato uno schema su due livelli. Il livello zero , corrispondente al piano dei piazzali di manovra, accoglie un'area destinata al parcheggio degli automezzi degli operatori di ufficio per circa mq. 190.

Il livello superiore consta di una superficie di circa mq. 380 destinata ad uffici per circa mq. 270, mentre la restante superficie , circa mq. 110 , viene assorbita dalla distribuzione interna.

3.5.2 B) Area Gomma-Gomma

Per l'area di pertinenza degli operatori del collettame, le scelte progettuali hanno ricalcato le opzioni già espresse precedentemente sia sotto il profilo delle scelte progettuali architettoniche, che sotto il profilo delle scelte strutturali.

Dalla lettura planimetrica si evince che anche in questo caso si è preferito l'accorpamento dei moduli, venendo così incontro alle richieste degli operatori, ed anche sotto il profilo dell'assetto d'area, adottando uno schema che, nell'immediato, prevede più ampi spazi di manovra ai mezzi di trasporto, nella prospettiva, consente eventuali ulteriori ampliamenti organici ed unitari.

Per quanto alla dislocazione dell'area funzionale, in pratica, l'intera piattaforma che prevede 20 000 mq coperti, è stata traslata verso nord-est riproponendo nelle dimensioni e nelle attribuzioni di superficie i medesimi parametri e le medesime soluzioni planimetriche.

In conclusione l'area gomma-gomma viene riposizionata al lato del nuovo asse di penetrazione aggiunto al sistema viario previsto già con il progetto di Completamento precedentemente presentato. Per quanto alle scelte di carattere strutturale ed architettonico , si rimanda al paragrafo che precede, essendo stata effettuata una scelta di indirizzo che prevede la adozione di matrici dimensionali e funzionali uniche sull'intera superficie dell'interporto , provvedendo così ad una standardizzazione sia dei moduli architettonici che funzionali.

3.5.3 C) Area Terminal - Containers

Per quanto all'assetto dell'area terminal-container, per tener conto delle necessità logistiche e di movimentazione dei contenitori, si è previsto di associare alla grande piattaforma una ulteriore superficie di movimentazione. La superficie viene destinata, come detto alla sola movimentazione dei container e misura all'incirca 23.700 metri quadri. Di tale superficie una porzione, pari a circa 10.000 metri quadri viene associata alla piattaforma terminal ferroviario, mentre la restante parte viene attribuita al verde di rispetto.

Nell'associare l'area di movimentazione, la fascia di verde originariamente prevista al bordo del comparto, viene eliminata, al fine di conseguire una continuità fisica del piazzale di manovra , in tal modo la superficie destinata complessivamente alla movimentazione container viene a determinarsi in totali mq. 19.000, di cui 10.500 circa assunti dalle aree in ampliamento e 8.300 circa dalla delocalizzazione della fascia di rispetto a verde.

Nel complesso, pertanto l'area terminal - container, con annessa area di manovra, viene a determinarsi in complessivi mq. 108 900. con un incremento di circa il 20%.

3.5.4 D) La Viabilità e i Piazzali

Trattati gli argomenti di natura progettuale e funzionale derivanti dalle scelte architettoniche e funzionali degli edifici, l'aspetto più significativo di variazione proposta con il presente progetto preliminare, riguarda la viabilità essendo stata introdotta una nuova asta di penetrazione a servizio della nuova area funzionale ferro - gomma e di rimpetto l'area gomma-gomma.

A causa della necessità di dotare i fabbrica dei necessari spazi di manovra connessi con le attività logistiche, e tenendo conto che i mezzi di trasporto richiedono spazi retrostanti gli edifici o tra di essi di almeno 50 ml., la viabilità distributiva interna è stata adeguata a tali necessità.

Le caratteristiche dimensionali della nuova asta di penetrazione, rispecchiano gli in-put utilizzati per la progettazione di tutti gli assi viari dell'intervento. In particolare per consentire l'accesso e la distribuzione alla revisionata planimetria generale di intervento, si è prevista a ridosso della barriera di ingresso all'area logistica, di una asta composta da una viabilità a senso unico con corsie separate da spartitraffico trattato a verde. La rotatoria di inversione di marcia è ubicata, come per le altre aste di viabilità, al vertice della penetrazione viaria e consente, tra l'altro, di accedere al deposito all'aperto già localizzato nelle precedenti fasi progettuali.

Per effetto dell'inserimento, della nuova asta, si è razionalizzata l'area di servizio agli autotrasportatori, le cui attrezzature vengono inglobate nello svincolo a raso il quale distribuisce sia alle aree funzionali logistiche che alle aree di sosta e supporto agli addetti agli autotrasporti. La sistemazione planimetrica, comunque, non ha inciso negativamente sulla dotazione di superfici destinate a queste attività, rimanendo, come si evince dagli elaborati, perfettamente utilizzabili sia le aree di sosta per gli automezzi, che le aree di ristoro attrezzate a verde ad esse contigue.

Anche per tali aspetti, si è provveduto, come si evince, al mantenimento di tutte le qualità di vivibilità e di rispetto del contesto e dei fruitori, assicurando, anche in questa ipotesi di ampliamento, tutti i perfezionamenti, relativi all'ambiente ed alla qualità dell'intervento, rappresentati dalla attenta compensazione tra le superfici pavimentate e le superfici vincolate a verde.

3.6 PROGETTO E SITUAZIONE APPALTI "OPERE FERROVIARIE" (FASE 1 e 2)

Descrizione dell'intervento:

A seguito dell'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare del "Nodo di Falconara" con delibera n. 96 del 29/07/2005 e conseguente assegnazione di un finanziamento per la realizzazione dell'intervento pari a 204 milioni di euro, di cui 80 milioni di euro per la delocalizzazione dello scalo merci di Falconara in adiacenza al fascio binari di presa e consegna dell'interporto delle Marche, la Interporto Marche S.p.a. ha ravvisato la necessità di procedere ad una revisione del progetto inizialmente redatto da RFI S.p.a. al fine di evitare eventuali interferenze con il futuro scalo merci.

Il progetto definitivo presentato dalla Interporto Marche S.p.a. a RFI S.p.a. prevedeva l'attuazione

dell'intervento in due fasi:

1° fase – realizzazione di tutte le opere interne di armamento (fascio binari presa e consegna elettrificato, n° 2 fasci di tre binari a servizio del piazzale terminal container e n° 1 fascio operativo a servizio dell'area ferro-gomma non elettrificati) con collegamento alla linea ferroviaria mediante comunicazione con scambi manovrati manualmente e conseguente esercizio in regime di tradotta dalla stazione di Falconara;

2° fase – Integrazione delle opere di 1° fase con l'inserimento di una stazione denominata Jesi-Interporto, munita di ACEI con due binari centralizzati per arrivo e partenza di treni merci e relativo adeguamento degli impianti di segnalamento, SCMT e del Blocco Automatico presenti sulla linea Orte-Falconara. Le opere relative alla 2° fase sono, pertanto, finalizzate a garantire la piena operatività dell'impianto ferroviario a fronte di una domanda di trasporto che, in base alle previsioni di traffico generato dall'interporto negli scenari 2008-2012, sarà caratterizzata da un flusso attestato intorno ai 16/21 treni al giorno in grado di assorbire buona parte del traffico merci convenzionale gravitante su Jesi. La stazione sarà posta a servizio del futuro nodo di smistamento realizzato da RFI S.p.a. in quanto perfettamente coerente ed integrata nel relativo progetto.

3.6.1 Coerenza con i documenti programmatici relativi all'area di intervento

Il progetto presentato dalla Interporto Marche S.p.a. risulta perfettamente coerente con i documenti programmatici e gli investimenti previsti nell'area interessata dall'intervento.

La realizzazione della 1° e della 2° fase delle opere è indispensabile al fine di garantire la piena operatività della struttura interportuale. In particolare la realizzazione della stazione è fondamentale, al fine di ottimizzare tempi e costi di gestione dell'impianto ferroviario, ad oggi fortemente condizionati dalla tradotta ferroviaria, e soprattutto per raggiungere i traffici intermodali previsti per i quali il progetto dell'interporto delle Marche è stato dimensionato.

La realizzazione della stazione Jesi-Interporto è strettamente correlata alla realizzazione dello scalo merci RFI S.p.a. in adiacenza ai binari di presa e consegna dell'interporto delle Marche come previsto dal progetto "Nodo di Falconara". Poichè la stazione Jesi-Interporto sarà posta a servizio del futuro scalo merci, essa costituisce elemento fondamentale per l'attuazione dell'intervento come del resto confermato anche dal Protocollo di Intesa sottoscritto da Interporto Marche S.p.a. e RFI S.p.a. in data 15/06/2009.

Inoltre, essendo al porto di Ancona riconosciuta dalla Regione Marche una valenza strategica di nodo integrato di trasporto dove trovano convergenza le altre modalità di trasporto, in particolare quella ferroviaria, appare fondamentale lo sviluppo di un sistema multimodale costituito da Porto-Aereoporto-Interporto. In tale prospettiva si colloca l'accordo quadro sottoscritto da Autorità Portuale di Ancona, Aerborica S.p.a. e Interporto Marche S.p.a. in data 07/02/2006, al fine di definire il ruolo di ciascun nodo per migliorare la competitività dell'intero sistema. In tale prospettiva è ancor più significativo l'impegno comune dell'Autorità Portuale di Ancona e dell'interporto all'affidamento dei

rispettivi piazzali intermodali alla società FS Logistica S.p.a., operatore del gruppo Ferrovie dello Stato, che riunisce le esperienze settoriali di diversi operatori del trasporto merci via ferro.

Un adeguato collegamento ferroviario della struttura interportuale, anche grazie alla prossima realizzazione della stazione dedicata, è fondamentale al fine di garantire la concretizzazione degli obiettivi sopra illustrati.

Il collegamento ferroviario dell'interporto risulta pertanto indispensabile alla creazione del sistema. Lo scenario di riferimento trasportistico prevede per l'interporto delle Marche a regime nel 2012 (piena disponibilità dell'allaccio ferroviario dello "smistamento interporto") una capacità di traffico di 2,0-2,6 milioni di tonnellate/anno, con una ripartizione modale nell'area di riferimento di 89% strada e 11% ferrovia ed una ripartizione modale dei traffici interporto del 70,5% intermodale e 29,5%strada.

La previsione conseguente al 2012 è di 11-14 treni/giorno sull'Adriatica nord, 2 treni/giorno sull'Adriatica sud, 4-5 treni/giorno sulla trasversale romana e la capacità ferroviaria delle due linee di 220-250 treni/giorno ciascuna, consente una verifica positiva dell'utilizzo delle linee.

Infatti sulla Orte –Falconara transitano mediamente 31 treni merci e 50 passeggeri al giorno con una capacità residua del 63% e sulla Adriatica ne transitano 48 merci e 112 passeggeri al giorno, con una capacità residua del 36%.

Inoltre, si sottolinea come il collegamento ferroviario tra interporto e porto, grazie all'integrazione tra le diverse modalità di trasporto, consentirebbe una razionalizzazione della mobilità veicolare presente nell'area e la risoluzione delle criticità che attualmente la caratterizzano, con un effetto indubbiamente positivo in merito alle emissioni inquinanti da traffico.

In particolare la previsione a regime di riduzione degli inquinanti per il trasferimento all'intermodale in quell'area è stato calcolato secondo la seguente tabella:

<i>RIDUZIONE EMISSIONI</i>	<i>Scenario zero</i>	<i>Scenario basso a regime</i>	<i>Scenario alto a regime</i>
<i>Tonn/anno</i>	<i>Tonn/anno</i>	<i>Tonn/anno</i>	<i>Tonn/anno</i>
<i>co2</i>	70.044	107.039	148.249
<i>co</i>	216	330	456
<i>nox</i>	1.189	1.817	2.516
<i>voc</i>	96	146	202
<i>PM10</i>	17	26	35

3.6.2 Impatto sul territorio

Premesso che il progetto è parte del progetto complessivo dell'interporto delle Marche pertanto è già dotato di valutazione di impatto ambientale espressa dal Ministero dell'Ambiente sul Progetto

Generale con decreto n. 3557 del 04/02/1999 e sul progetto “Sistema interportuale di Jesi” con decreto n. 0000374 del 16/07/2010, si sottolinea che nello specifico il collegamento con la rete ferroviaria è garantito attraverso opere aventi uno scarso impatto sul territorio visto l’ottimale insediamento dell’area interportuale rispetto alle linee Orte-Falconara. Del resto, l’assenza di interferenze con il contesto territoriale nel quale l’opera si inserisce è evidenziato anche dalle dichiarazioni espresse dagli enti interessati, ciascuno per le proprie competenze, in merito all’intero Progetto Generale dell’interporto delle Marche.

Per poter stimare i flussi di traffico attribuibili all’interporto delle Marche e valutare l’impatto che gli incrementi di traffico produrranno sulle viabilità interessate di tali traffici sono state individuate due aree di studio: un’area di I livello a scala nazionale per definire i traffici su strada a media e lunga distanza, un’area di II livello a scala subregionale per identificare i traffici locali.

Si è proceduto alla stima e all’aggiornamento delle matrici O/D su ferro e su strada riferite all’anno 2002 e si sono ipotizzati scenari di sviluppo rispetto a tre intervalli temporali:

- anno 2008 presunto per l’entrata in esercizio dell’interporto delle Marche (che però scorre in effetti al 2009 per la parte ferroviaria);
- anno 2012 per il completamento dell’offerta ferroviaria (scalo merci) dell’interporto;
- anno 2015 di pieno regime per l’attività dell’interporto (cresce la domanda di traffico in base alle modifiche infrastrutturali e alla crescita della movimentazione) favorito dallo scalo merci di Jesi.

I tassi utilizzati per stimare la crescita delle quantità di merci movimentate sono quelli utilizzati per lo studio di valutazione degli effetti delle politiche previste nel libro bianco UE sull’autotrasporto).

3.6.3 Coerenza con i piani urbanistici vigenti:

Le opere ferroviarie della 1° fase e della 2° fase ricadono tutte all’interno della perimetrazione dell’area interportuale prevista dal PRG e insistono tutte su aree già di proprietà della Interporto Marche S.p.a. .

Tutte le opere ferroviarie di 1° e di 2° fase sono coerenti con le previsioni urbanistiche conseguenti l’approvazione da parte del CIPE del 29/07/2005 del progetto dello scalo merci sviluppato nell’ambito del progetto “Nodo di Falconara” come risulta anche dalla protocollo di intesa sottoscritto in data 15/06/2009 tra Interporto Marche S.p.a. e RFI S.p.a..

3.6.4 Stato di attuazione degli interventi

1° fase – Dopo l’approvazione del progetto definitivo delle opere ferroviarie di 1° fase da parte di RFI S.p.a. in data 27/10/2006, è stata appaltata la progettazione definitiva e l’esecuzione dei relativi lavori, nel marzo del 2008, al Consorzio Stabile ITACA SCARL di Avezzano. Il costo dell’intervento da quadro economico era di € 9 624 358,28.

A seguito della fine lavori nel giugno del 2009, RFI S.p.a. ha provveduto all'attivazione dell'impianto in data 15/07/2009.

In data 16/11/2009 RFI S.p.a. ha emesso il verbale di verifica dell'impianto. In data 30/03/2010 sono state concluse le operazioni di collaudo tecnico-amministrativo dell'opera.

In data 21/11/2009 è avvenuto l'ingresso del primo treno all'interno dell'impianto ferroviario dell'interporto delle Marche.

Per la realizzazione delle opere sono stati impiegati i seguenti finanziamenti:

- 1) Convenzione del 29/3/2000 per l'ammissione alle provvidenze della legge 240/90 e successiva 641/96 stipulata tra la interporto Marche S.p.a. e il Ministero dei Trasporti
- 2) Atto Aggiuntivo del 27/12/2002 per l'ammissione alle provvidenze della legge 240/90 e successiva 413/98 stipulata tra la interporto Marche S.p.a. e il Ministero dei Trasporti
- 3) POR Marche 2007-2013 Asse 4 Ob. Operativo "Attivare l'Interporto di Jesi e le piattaforme logistiche distrettuali e potenziare i collegamenti alle reti di trasporto nazionali" per 4 948 516,30 € dei 13 000 000,00 € complessivamente destinati all' interporto delle Marche

2° fase - La seconda 2° fase delle opere ferroviarie, con l'inserimento della stazione tecnica, consentirà l'ottimizzazione e il potenziamento dell'impianto di prima fase, non solo per quanto riguarda l'immissione diretta dei treni lungo linea senza ricorrere alla tradotta ferroviaria, ma anche in considerazione del fatto che il progetto esecutivo prevede, rispetto al progetto definitivo, l'inserimento di una comunicazione lato Roma che consentirà l'inoltro/ricevimento dei treni, non solo in direzione Falconara, bensì anche in direzione Roma, con notevoli vantaggi in termini operativi.

Il progetto definitivo dell'intervento della seconda fase, presentato dalla Società ad RFI S.p.a. , ha ottenuto un'approvazione di larga massima in data 02/12/2005. Nel mese di settembre 2009 si è conclusa la progettazione esecutiva dell'intervento.

In data 29/01/2010 è stato approvato il progetto esecutivo da RFI – DCI Ancona. In data 13/04/2010 è stata avviata la procedura di gara per l'appalto dei lavori. In data 28/05/2010 sono state presentate le offerte da parte dei concorrenti. In data 01/10/2010 si è proceduto all'aggiudicazione provvisoria dell'Appalto.

Entro il 2010 saranno avviati i relativi lavori la cui ultimazione è prevista, da crono programma, nella primavera del 2012. Il costo complessivo dell'intervento da quadro economico di progetto ammonta a € 11 488 641,68.

In data 24/06/2010 è stata sottoscritta con RFI S.p.a. una convenzione che disciplina le modalità di attuazione dell'intervento in ambito ferroviario e i lavori e le attività che saranno svolte direttamente da RFI S.p.a., con spese a carico della Interporto Marche S.p.a., per quanto riguarda l'adeguamento degli impianti di linea.

L'intervento sarà realizzato utilizzando i finanziamenti a valere sul comma 1044 art. 1 della L. 296/96 decreto "Colli di bottiglia" assegnati alla Interporto Marche S.p.a. con convenzione del 29/10/2008 e

sul POR 2007-2013 della Regione Marche, per il residuo disponibile sui 13 000 000,00 € assegnati all'interporto delle Marche rispetto all'importo utilizzato per le Opere ferroviarie di 1° fase.

4 FINANZIAMENTI ASSEGNATI

LEGGE/ATTO	DESCRIZIONE	SOGGETTO EROGANTE	INTERVENTI OGGETTO DEL CONTRIBUTO	CONTRIBUTO ASSEGNATO	IMPORTO RENDICONTATO
L R 64/97	CONTRIBUTO STRAORDINARIO PER ACQUISIZIONE AREE	REGIONE MARCHE	Acquisizione aree all'interno della perimetrazione dell'interporto di Jesi finalizzata alla realizzazione del 1° lotto funzionale e del relativo ampliamento	€ 1 121 227,93	€ 1 121 227,93
L R 32/99	CONTRIBUTO PER REALIZZAZIONE INTERPORTO	REGIONE MARCHE	Realizzazione opere del 1° lotto funzionale dell'interporto di Jesi e del relativo ampliamento	€ 3 877 145,24	€ 3 877 145,72
DOCUP 2000/2006 decreto del dirigente 187/02	OB. 2 Marche- Asse prioritario 2- Misura 2,5 "Strutture Intermodali" sub 1 Interporto di Jesi	REGIONE MARCHE	Realizzazione opere del 1° lotto funzionale dell'interporto di Jesi, quali: _ canale scolmatore a fiume _ fondazioni e strutture capnaonne di 5.000 mq _ completamento edificio direzionale	€ 3 774 318,00	€ 3 774 318,00
L R 144/99	PROGETTAZIONE II e III LOTTO	REGIONE MARCHE	Progettazione esecutiva del II e del III lotto funzionale dell'interporto di Jesi a completamento delle opere previste nella perimetrazione del Progetto Generale	€ 309 874,13	€ 309 874,13
PRUSST determina 567/03	Progettazione Interporto di Jesi	PROVINCIA ANCONA	Attività di progettazione e spese tecniche correlate delle opere dell'interporto di Jesi	€ 359 718,31	€ 526 569,40
L 240/90	CONVENZIONE DEL 29/03/2000	MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE	Realizzazione delle opere del I lotto funzionale dell'interporto di Jesi, quali: _ opere stradali _ piazzali _ opere di urbanizzazione _ corpi stradali ferroviari	€ 13 900 321,17	€ 13 900 321,17
L 240/90	ATTO AGGIUNTIVO DEL 19/12/2008 ALLA CONVENZIONE DEL 29/03/2000	MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE	Acquisito attrezzature funzionali all'operatività dell'area terminal container, realizzazione di opere di completamento dell'interporto di Jesi (completamento opere di urbanizzazione, realizzazione impianti fotovoltaici, ecc)	€ 1 682 216,41	€ 0,00
TOTALE CONVENZIONE DEL 29/03/2000 CON RECUPERO RIBASSO ASTA DEL				€ 15 582 537,58	€ 13 900 321,17
L 240/90	ATTO AGGIUNTIVO DEL 27/12/2002 PER REALIZZAZIONE AMPLIAMENTO DEL I LOTTO DELL'INTERPORTO DI JESI	MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE	Realizzazione delle opere dell'ampliamento del I lotto funzionale dell'interporto di Jesi, quali: _ opere stradali _ piazzali _ opere di urbanizzazione _ corpi stradali ferroviari	€ 4 980 000,00	€ 4 760 793,85
ARSTEL DGR 853/05	REALIZZAZIONE PIATTAFORMA ICT INTERPORTO MARCHE	PROVINCIA ANCONA	Realizzazione di una piattaforma tecnologia a servizio dell'interporto di Jesi: _ impianto di videosorveglianza esterna _ cablaggio esterno in fibra ottica _ copertura wireless del piazzale terminal container _ sistema telefonico centralizzato _ sistema controllo accessi _ piattaforma tecnologica	€ 573 958,83	€ 838 638,61
L.R. n.2/2007 DGR 703/07	SISTEMAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITA' DI INGRESSO	REGIONE MARCHE	Adeguamento dell'accesso all'area dell'interporto di Jesi dalla viabilità comunale e realizzazione delle opere connesse alla sistemazione della relativa area di ingresso	€ 300 000,00	€ 300 000,00
POR MARCHE 2007-2013	Asse 4 - Ob Operativo "Attivare l'interporto di Jesi e le piattaforme logistiche distrettuali e potenziare i collegamenti alle reti di trasporto nazionali" armamento 1° fase	REGIONE MARCHE	Opere ferroviarie 1° fase	€ 4 660 438,22	€ 4 660 438,22
POR MARCHE 2007-2013	Asse 4 - Ob Operativo "Attivare l'interporto di Jesi e le piattaforme logistiche distrettuali e potenziare i collegamenti alle reti di trasporto nazionali" armamento 2° fase e altri interventi	REGIONE MARCHE	Opere ferroviarie 2° fase e piazzali	€ 8 339 561,78	€ 0,00
TOTALE POR MARCHE 2007-2013				€ 13 000 000,00	€ 4 660 438,22
L. 296/96 comma 1044 art. 1	CONVENZIONE DEL 29/10/2008	MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE	Realizzazione della stazione ferroviaria a servizio dell'interporto di Jesi	€ 3 000 000,00	€ 0,00
				€ 46 878 780,02	€ 34 069 327,03

Legenda:

	FINANZIAMENTI CONCLUSI
	FINANZIAMENTI IN CORSO DI RENDICONTAZIONE/EROGAZIONE
	FINANZIAMENTI ASSEGNATI DA AVVIARE

4.1 I contributi comunitari 2000-2006

All'interno della submisura 2.5.1 "Interporto di Jesi" fa parte della misura 2.5 "Strutture Intermodali" del Do.c.u.p. Obiettivo 2 Marche 2000/2006. è stato realizzato il completamento dell'edificio servizi, la costruzione del collettore delle acque reflue sino al fiume Esino e la realizzazione di un capannone industriale.

Il contributo concesso è pari ad € 3.774.318,00 a fronte di un costo realizzativo massimo ammissibile pari ad € 4.440.374,00. La rendicontazione è stata completata il 07/05/2005.

4.2 P.O.R. Marche - 2007-2013

Il Programma Operativo della Regione Marche, relativo al periodo 2007-2013, prevede all'Asse prioritario 4 - Accessibilità ai servizi di trasporto, l'obiettivo specifico *"Potenziare l'intermodalità regionale, migliorando i collegamenti interregionali da e verso i nodi infrastrutturali intermodali Porto, Interporto e Aeroporto"* e nell'ambito di questo, tra gli obiettivi operativi *"Attivare l'interporto di Jesi e le piattaforme logistiche distrettuali e potenziare i collegamenti alle reti di trasporto nazionale"* stanziando un finanziamento diretto di 13 000 000,00 €.

Con Decreto del Dirigente della P.F. MOBILITA', TRASPORTI E INFRASTRUTTURE N. 85/MTI_09 del 30/07/2008 è stata assegnata una prima quota del finanziamento complessivo pari a € 4 948 516,30. La rendicontazione è stata completata il 19/06/2010 per un importo totale pari a € 8 935 951,02 di cui finanziato con fondi POR € 4 660 438,22. Il residuo rispetto al finanziamento assegnato sarà impegnato per opere di completamento nell'ambito del successivo decreto.

E' in corso di predisposizione il secondo decreto di assegnazione del finanziamento per la realizzazione della stazione Jesi-Interporto per un importo pari a € 8 339 561,79.

PARTE 2

INFRASTRUTTURE LOGISTICHE MINORI



INDICE

1	LE INFRASTRUTTURE LOGISTICHE MINORI	3
1.1	AZIONI AVVIATE	4
2	LE PIATTAFORME LOGISTICHE ESISTENTI	11
2.1	CIT - Centro Intermodale del Tronto.....	11
2.2	Centro Logistico Intermodale Orlando Marconi	15
2.3	Aree di Sosta.....	22



1 LE INFRASTRUTTURE LOGISTICHE MINORI

Pur tenendo conto dei processi in atto di orientamento “di mercato” del trasporto merci verso il vettore ferroviario e di modificazione spontanea delle quote delle diverse modalità, è comunque poco realistico ipotizzare nel breve periodo uno scenario programmatico del trasporto merci dove la domanda del trasporto su gomma venga significativamente interessata dalla diversione sulla ferrovia. E' però realistico sostenere una riduzione dei flussi di traffico su strada per effetto dell'attivazione di processi di razionalizzazione logistica a livello dei sistemi di imprese e dei sistemi di distribuzione che portino ad un aumento della media dei carichi utili per veicolo.

I benefici connessi alla realizzazione di un intervento di razionalizzazione logistica sono sostanzialmente relativi alla possibilità di utilizzare tecniche di compattazione dei carichi (groupage) e di favorire l'organizzazione dell'offerta di trasporto su strada con conseguente miglioramento delle portate e dei carichi per veicolo.

Questo evidenzia l'importanza e l'urgenza di completare quanto prima le infrastrutture logistiche previste dal Piano Trasporti del 1994 e avviare processi di riorganizzazione logistica a livello di distretti industriali, altra condizione essenziale per favorire il trasporto delle merci con una migliore organizzazione dei carichi e delle spedizioni e la possibile riduzione dei ritorni a vuoto.

Il P.R.T. precedente descrive un sistema di trasporto intermodale che, come già accennato in precedenza, per la parte concernente le strutture interportuali si basa sul Centro Intermodale di Jesi, su una struttura complementare a livello regionale (Autoporto Bassa Valle del Tronto) e su un sottosistema di "aree di sosta e di scambio" attrezzate e vigilate presso i principali centri urbani e/o industriali della regione (Civitanova, Fano e S. Severino Marche). Tale articolazione doveva inoltre essere congruente con le scelte delle F.S. S.p.A. per quanto riguarda gli scali merci.

Nella logica dell'attuale Piano delle merci le infrastrutture intermodali minori rapportate ai singoli distretti industriali (piattaforme logistiche, aree attrezzate, ecc.) vanno localizzate o confermate con lo scopo di:

- favorire l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto e le infrastrutture pubbliche e private già esistenti in modo che costituiscano un supporto all'Interporto di Jesi (es.; Autoporto Valle del Tronto, Aree attrezzate di Fano, San Severino; Centro intermodale del Tronto, etc.)
- ridurre gli squilibri nella ripartizione modale del trasporto merci (es. area logistica per il trasporto combinato in zona ex scalo Marotti adiacente al porto di Ancona);
- migliorare la qualità dei servizi offerti e la situazione legata alla congestione del traffico nelle grandi aree urbane e Interurbane ed in prossimità dei nodi di scambio;
- aumentare la quota di movimentazione delle merci (es. dai distretti industriali o principali filiere logistiche di determinati cicli /settori produttivi).



In un quadro così delineato la gestione delle relazioni tra le strutture può risultare determinante per una politica che punta alla formazione di un sistema a rete, pertanto occorre che la Società Interporto sia seriamente partecipe della compagine sociale delle Società che gestiscono tali infrastrutture.

1.1 AZIONI AVVIATE

Per il raggiungimento degli scopi di cui al precedente paragrafo, la Regione intende investire sia nelle piattaforme logistiche distrettuali esistenti, per migliorarne la funzionalità, sia nell'attivazione di nuove, per ottimizzare le filiere logistiche di distribuzione dei comparti produttivi interessati. Intende inoltre promuovere tutte le azioni necessarie a che queste strutture facciano "sistema" tra loro e con la "piattaforma logistica marchigiana".

A tale proposito ha previsto un apposito finanziamento di 5,00 MLN di euro, nell'Asse 4 "Accessibilità ai servizi di Trasporto" del POR Marche 2007-2013, per l'Intervento 4.1.2.26.02, "Accessibilità alle piattaforme Logistiche". Il contributo è destinato ad enti pubblici, singoli o associati tra loro o con soggetti privati scelti con procedura di evidenza pubblica ed il finanziamento massimo ammissibile per ciascun intervento ammonta ad 1,50 MLN di euro.

I contributi complessivamente richiesti ammontano ad € 5.460.354,03.

Alla data di scadenza del bando, le istanze presentate dagli enti, per la creazione di nuovi punti di concertazione e smistamento delle merci e per il potenziamento delle strutture esistenti, sono state soltanto quattro, ma il contributo complessivamente richiesto ammonta ad € 5.460.354,03, superiore alla dotazione regionale.

ISTANZE PERVENUTE E CARATTERISTICHE DEGLI INTERVENTI PROPOSTI

1) Soggetto proponente: **Centro Intermodale del Tronto – CIT spa – Ascoli Piceno**

Progetto: *"Potenziamento ed ampliamento della Piattaforma Logistica Centro Intermodale del Tronto"*

Costo totale investimento previsto: € 1.700.000,00

Contributo richiesto: € 1.360.000,00

Descrizione:

L'Autoporto "Valle del Tronto", struttura già funzionante, è adibito allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto (gomma-gomma e gomma-ferro); è stato realizzato con il contributo finanziario dei fondi strutturali delle programmazioni DOCUP 1996-1999 e 2000-2006. 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. Ad oggi il Centro Intermodale è a servizio sia degli insediamenti industriali e commerciali dell'area picena, sia di quelli adiacenti della Val Vibrata che di quelli della Valle del Tesino.



Di recente il CIT S.p.A ha avuto in concessione da RFI/FS lo scalo merci posto all'interno della Stazione ferroviaria Villa S. Antonio – Offida, di dimensioni pari a mq. 1.060,00 ed annessa area scoperta di deposito merci e spazi di manovra di mq.4.500,00, in precedenza non acquisiti per carenza di disponibilità finanziarie.

Il progetto proposto prevede il finanziamento di interventi necessari a completare e rendere sinergici gli impianti esistenti, ampliando altresì l'attuale struttura. In particolare trattasi delle opere necessarie per l'effettiva entrata in servizio del detto scalo merci ferroviario, anche attraverso l'integrazione tra le infrastrutture interne all'Autoporto, quelle di analoga tipologia su aree poste in prossimità e quelle comprese entro la Stazione ferroviaria di Offida-Casteldilama. Viene proposta inoltre la sistemazione dei Piazzali di manovra nello scalo interno all'Autoporto, l'adeguamento delle reti degli impianti tecnologici ed il completamento del tappetino d'usura di tutte le aree di transito dell'Autoporto. La realizzazione della estensione dei binari di stazionamento è invece rimandata ad una fase successiva.

Ulteriori opere di adeguamento dell'Autoporto esistente sono state previste per la migliore operatività degli impianti e le attrezzature tecnologiche per l'organizzazione del sistema informatizzato di gestione delle attività, oltre che per l'acquisizione dei macchinari per il carrellamento e la movimentazione.

Tutti gli interventi indicati, per il conseguimento della massima funzionalità della struttura intermodale, già pienamente operativa nelle attività di base, sono dotati di progettazione, sicché si possono avviare le opere immediatamente dopo la comunicazione dell'ammissione a cofinanziamento.

In fase successiva, sulla base dello sviluppo dell'attività della Piattaforma, il CIT potrà procedere all'ulteriore ampliamento, di circa 10 ha, sull'area compresa nella variante di Piano approvata, per localizzarvi attrezzature ed impianti per gli autotrasportatori, spazi di parcheggio adeguati ed i magazzini ed i depositi degli operatori che non hanno potuto trovare collocazione entro il perimetro dell'attuale Autoporto. Il preventivo di spesa per tale ampliamento è di almeno 8 milioni di euro,

Caratteristiche piattaforma:

- Superficie complessiva: 100.000 mq circa
- Superficie coperta: 20.700 mq
- Superfici scoperte: 20.000 mq aree di pertinenza dei magazzini
20.000 mq piazzali per carico/scarico merci su gomma e su ferro e parcheggi
- Aree a verde: circa 20.000mq
- Viabilità principale transito mezzi: 16.000 mq
- Collegamento ferroviario: SI (già funzionante)



Servizi:

- centro dei servizi logistici (all'interno della Palazzina uffici), destinato sia alle aziende insediate nell'autoporto che a quelle esterne distribuite nel bacino di utenza;
- officine meccaniche per automezzi;
- dogana

2) Soggetto proponente: Comune di Pesaro

Progetto: *“Piattaforma Logistica per il distretto del Pesarese”*

Costo totale investimento previsto: € 1.687.942,54

Contributo richiesto: € 1.350.354,03

Descrizione:

L'intervento proposto prevede la realizzazione di una piattaforma logistica nella realtà territoriale del distretto pesarese lungo la principale direttrice della Bassa Valle del Foglia. L'opera permetterebbe di raggiungere i seguenti obiettivi:

- Ottimizzare il flusso merci da e verso il distretto , in particolare fungendo da supporto all'Interporto regionale;
- Offrire servizi logistici essenziali attualmente assenti;
- Qualificare l'offerta di servizi all'autotrasporto;
- Completare i servizi logistici per il distretto in un'ottica di rete con le strutture attualmente presenti;
- Razionalizzare, in un'ottica sostenibile, la viabilità dei mezzi pesanti, evitando il transito e la sosta nei centri urbani;
- Promuovere un processo di attivazione e diffusione di una cultura della logistica nel distretto pesarese, attualmente carente.

Il progetto risponde alla necessità di sanare l'attuale stato di frammentazione dei servizi che caratterizza l'area; questi ultimi si sono sviluppati seguendo una logica di polarizzazione degli insediamenti produttivi che è stata favorita anche dall'assenza di un quadro di riferimento di area vasta.

L'intervento proposto rientra all'interno della strategia sviluppata in tema di Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA) con il progetto *“Gestione Ambientale Integrata nel Distretto Industriale e Artigianale Pesarese”* del quale si riportano, a seguire, alcuni elementi ed al quale si rimanda per maggiori dettagli.

Attualmente nel distretto esistono due aree attrezzate per la sosta dei mezzi pesanti: *Area industriale Selva Grossa* ed *Area Industriale Montecchio*, riservata agli associati la prima ed ai residenti in S'Angelo in Lizzola la seconda, ma comunque prive di servizi logistici. Ad esse si aggiungono le previsioni di realizzazione di altre due aree, *Area industriale Osteria Nuova* e *Area industriale Montecchio*, per coprire comunque le esigenze di associati a specifici consorzi di



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

autotrasporto, garantendo essenzialmente i servizi legati all'autotrasportatore e non le funzioni di logistica delle merci. Il distretto risulta sprovvisto di servizi di sosta per lungo periodo sulla direttrice di collegamento montelabbatese – centro urbano di Pesaro per cui è stata individuata un'area lungo la direttrice via delle Regioni da destinare ad area di sosta che si integri con quelle esistenti fornendo un efficiente servizio al sistema dell'autotrasporto.

La progettazione prende spunto dall'individuazione di due punti funzionali, sinergici tra loro e nello stesso tempo autonomi.

Lo studio urbanistico prevede un'ampia zona destinata allo stallo dei mezzi pesanti (n. 110 soste) di idonee dimensioni con ampie zone di manovra, ed un'altra zona su cui è stato localizzato un sistema polifunzionale di infrastrutture di supporto all'autotrasporto e alla organizzazione di una prima filiera della logistica. Le due aree, dell'estensione complessiva di circa 37 ettari, si interconnettono tra loro mediante viabilità di progetto, che rende possibile l'accesso autonomo alle singole aree ed il collegamento alle restanti aree del comparto edificatorio.

La realizzazione dell'autoparco può essere l'occasione per introdurre nuove tipologie di servizi più strettamente attinenti alla sfera della logistica per l'ottimizzazione della movimentazione delle merci, a partire dai flussi interni al distretto. In particolare si ritiene che l'obiettivo strategico sia completare e rendere integrate le funzioni di offerta alla logistica da parte degli operatori esistenti e agevolare l'introduzione di nuovi servizi logistici da parte degli stessi.

Sono previste: Aree a parcheggio/stallo, aree a servizi (per manutenzione mezzi, lavaggio e bonifica autocisterne, e per servizi alle persone, quali ristorazione, internet point ...) e superfici coperte.

Per facilitare il processo di integrazione e di innovazione del settore si individua la possibilità di introdurre per il distretto industriale la *figura del broker della logistica*: uno strumento in grado di supportare il processo di aggregazione dei carichi delle imprese produttive sulla base dei loro fabbisogni di trasporto quotidiani.

Il broker è una figura a servizio delle imprese che le aiuta a collaborare tra loro e con i fornitori di servizi di logistica merci. Egli non è quindi un nuovo operatore della logistica ma parte integrante delle funzioni logistiche delle imprese produttive.

Il funzionamento del servizio erogato dal broker, (un esempio di applicazione è presente nel distretto produttivo modenese), si basa su un sistema informativo avanzato e sul personale specializzato in riorganizzazione dei carichi e organizzazione di "servizi di prima logistica", che consentono lo scambio di informazioni tra le imprese di produzione e tra queste e l'autotrasporto per la pianificazione dei carichi e dei relativi servizi di spedizione.

Caratteristiche piattaforma:



- sono state richieste al comune di Pesaro, integrazioni alla documentazione presentata, pertanto allo stato attuale non si dispone di tali informazioni, ad eccezione della superficie complessiva delle due aree stimata in circa 37.000 mq.
- Collegamento ferroviario: *NO*

3) Soggetto proponente: Comune di Fabriano

Progetto: *“Snodo ferroviario di accesso alla piastra logistica del Sistema Quadrilatero”*

Costo totale investimento previsto: € 10.300.000,00 *(per la realizzazione dell'intero snodo ferroviario)*

€ 30.850.000,00 *(per la realizzazione dell'intera piattaforma)*

Contributo richiesto: € 1.250.000,00

Descrizione:

Il finanziamento è stato richiesto per la realizzazione di uno snodo ferroviario che, staccandosi dalla direttrice principale Orte-Falconara, in località Santa Maria, nel comune di Fabriano, servirà una nuova piattaforma logistica, da realizzare a cura della Società Quadrilatero Marche-Umbria spa.

L'area in questione è una delle aree Leader individuate dalla soc. Quadrilatero che si estende per circa 50 ettari. Il Progetto preliminare, predisposto dalla stessa Quadrilatero ed approvato dal CIPE nel 2006, prevede una superficie di 43 ettari da destinare alla sola piastra ed i rimanenti 7 ettari per parcheggio Tir (circa 500-600 stalli). La piastra è costituita da un sistema di interscambio gomma-gomma e ferro-gomma che si connette direttamente alla linea ferroviaria principale. E'previsto un sistema modulare di magazzini-deposito-stoccaggi, per una cubatura complessiva di circa 136.800 mc, con ampie aree destinate agli stalli dei mezzi pesanti e alla logistica; in posizione centrale è ubicata una struttura di servizio che comprende officine e zone interscambio, per circa 14.000mc, mentre all'ingresso è collocata una torre con centro direzionale e servizi generali che accoglie anche un motel di circa 7.000mc (12 piani). Il progetto prevede anche interventi di mitigazione ambientale e di riammagliamentamento con la viabilità esistente oltre alla realizzazione, come detto, di un ramo ferroviario di smistamento e collegamento al sedime della base per il trasporto intermodale.

La soc. Quadrilatero, sulla base della progettazione preliminare approvata dal CIPE, ha emesso, nel settembre 2009, il bando di gara per l'individuazione del soggetto Concessionario che si dovrà occupare delle successive fasi di progettazione, realizzazione e gestione dell'intervento. Il concessionario erogherà un definito canone concessorio alla stessa Quadrilatero, per un periodo di trenta anni, che sarà da questa utilizzato per il cofinanziamento delle infrastrutture viarie di propria competenza.

Caratteristiche piattaforma:



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

- Superficie territoriale: 508.500 mq di cui 430.300 mq per la Piastra e 78.200 mq per posti ed attrezzature di servizio TIR
- Superficie utile: 36.540 mq di cui 30.400 mq magazzini stoccaggio¹
 - 4.000 mq (14.000mc) servizi
 - 2.140 mq (13.000mc) albergo
- Superficie fondiaria aree omogenee: 367.000 mq
- Aree a verde e parcheggi: circa 43.000 mq
- Collegamento ferroviario: *SI*. Per quanto attiene al collegamento ferroviario, va precisato che quando esso sarà ultimato, è intenzione di RFI localizzare in quell'area l'attuale scalo merci ora ubicato nel centro urbano di Fabriano².

4) Soggetto proponente: **Provincia di Macerata**

Progetto: *"Miglioramento Funzionale del Ponte dell'Annunziata" in Località Montecosaro Scalo"*

Costo totale investimento previsto: € 2.000.000,00³

Contributo richiesto: € 1.500.000,00

Descrizione:

L'Amministrazione Provinciale di Macerata ha richiesto u finanziamento, non direttamente per la realizzazione di una piattaforma logistica bensì per il miglioramento funzionale del Ponte dell'Annunziata in località Montecosaro, ritenendo che tale intervento sia indispensabile sia perché il ponte, consentendo l'attraversamento del fiume Chienti, risulta strettamente connesso alla futura piattaforma logistica localizzata nel vicino territorio del comune di Civitanova Marche, sia perché il ponte appare già oggi inadatto rispetto al flusso veicolare.

La piattaforma logistica di riferimento è quella proposta dalla Società Quadrilatero, nell'area leader del comune di Civitanova. Per tale piattaforma la Quadrilatero ha realizzato la progettazione preliminare e ne ha aperto l'iter approvativo. A settembre 2009, dopo una lunga concertazione con i vari soggetti coinvolti, è disponibile solo l'approvazione da parte del comune di Civitanova mentre sono ancora da reperire le approvazioni della Regione e del Cipe, quest'ultima fondamentale in quanto determina, tra l'altro, l'importo a carico dello Stato per l'acquisizione, tramite esproprio, delle aree su cui sorgerà l'intervento. Detta acquisizione sarà gestita dalla Quadrilatero tramite il proprio Concessionario che, individuato tramite procedura di

¹ Sono previsti ulteriori 22.650 mq di superfici coperte per la logistica ed ulteriori 10.085 mq per attività direzionali, da realizzare in una seconda fase. Complessivamente quindi le superfici coperte sono previste in 55.500 mq per la logistica e 14.285 per attività direzionali.

² Le caratteristiche a finire pertanto saranno:

- 1 nuovo binario di circolazione, con binari e scambi elettrificati e centralizzati, dotato dei necessari impianti tecnologici di stazione (1 binario di arrivo /partenza treno merci e 2 tronchini terminali per manovra locomotive);
- Uno scalo merci, collegato tramite comunicazione a manovra manuale al binario circolazione, con binari in parte elettrificati e scambi manuali.

³ Il costo dell'intera piattaforma non è stato indicato.



evidenza pubblica, provvederà anche alla redazione delle successive fasi di progettazione, realizzazione e gestione dell'intervento, per un periodo di trenta anni, durante i quali concederà alla stessa Quadrilatero un canone concessorio che sarà da questa utilizzato per il cofinanziamento delle infrastrutture viarie di propria competenza.

Per quanto attiene più strettamente alla piattaforma, essa è stata localizzata come detto, nel territorio del comune di Civitanova Marche, nei pressi dello svincolo della superstrada SS77, nelle vicinanze dell'autostrada A14 e della ferrovia Bari-Bologna. Data la sua particolare collocazione, si pone come riferimento per il distretto del fermano e del maceratese. I fruitori della piattaforma potranno accedervi principalmente dalla SS77, attraverso lo svincolo di Montecosaro scalo, da cui prenderanno la viabilità principale cosiddetta "Mezzina", da realizzare.

La piattaforma logistica del Comune di Civitanova Marche prevede le seguenti funzioni:

- Area di sosta con capacità di assistere contemporaneamente 250 grandi veicoli su gomma (autotreni);
- Centro servizi costituito da: officine e servizi tecnici, ristorazione, servizi alla persona, uffici, area carico/scarico e magazzini;

Le stime fatte dalla Soc. Quadrilatero circa la possibile movimentazione merci di tale piattaforma indicano che un centro merci ubicato a Civitanova possa attrarre per le attività di movimentazione e trasporti, circa 375 mila ton/anno di cui il 70% su gomma, ed il 30% destinate all'intermodalità ferro-gomma.

Caratteristiche piattaforma:

- Superficie territoriale: 267.000 mq
- Superficie utile: 38.480 mq per magazzini
3.400 mq (14.200mc) servizi (uffici, bonifica, officina, rifornimento carburante...)
1.600 mq (5.100mc) albergo
- Superfici a verde: 3.4000 mq
- Collegamento ferroviario: SI.

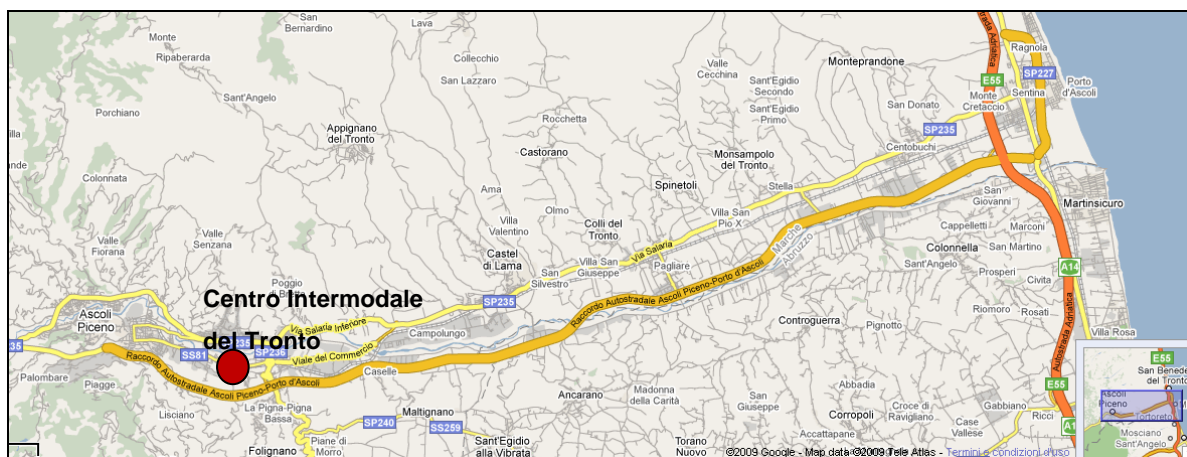


2 LE PIATTAFORME LOGISTICHE ESISTENTI

2.1 CIT - Centro Intermodale del Tronto

Il Centro Intermodale del Tronto, detto anche “Autoporto Valle del Tronto” è una struttura finalizzata allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto. E' stato realizzato a seguito dell'Accordo di Programma adottato dalle Marche e sottoscritto dalla Regione Marche, dalla Provincia di Ascoli Piceno, dal Comune di Ascoli Piceno e dal Consorzio di Industrializzazione delle Valli del Tronto, dell'Aso e del Tesino. I soggetti coinvolti nella realizzazione sono il Consorzio di Industrializzazione delle Valli del Tronto, dell'Aso e del Tesino e la Società CIT Spa alla quale e' stata affidata sia la realizzazione che la gestione della struttura.

L'Autoporto Valle del Tronto è situato a 12 km da Ascoli Piceno, a 14km dall'uscita dell'autostrada A14 ed a circa 20 km dal porto di S. Benedetto del Tronto. E' a circa 50 mt dalla stazione ferroviaria di Offida-Castel di Lama, tratto che unisce la Stazione di S.Benedetto del Tronto con quella di Ascoli Piceno.



L'Autoporto Valle del Tronto, che attualmente si estende su di un'area di circa 10 ha, dotato di uno scalo ferroviario, è un complesso organico di strutture e servizi integrati finalizzato allo scambio di merci, mediante l'utilizzo delle diverse modalità di trasporto. E' costituito da Magazzini con annesse aree di pertinenza, aree di pertinenza, una palazzina uffici e servizi, un complesso officine-magazzini, uffici doganali, una postazione di sorveglianza e aree comuni destinate al verde e alla viabilità interna. Le opere sino ad ora realizzate hanno avuto il supporto finanziario dei fondi FESR-Stato-Regione per circa 7 MLN di euro.

Tale struttura era già inserita nel precedente Piano Regionale dei Trasporti come nodo di una rete regionale interconnessa con l'Interporto di Jesi.



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Il progetto generale redatto nell'anno 1997 ed approvato con il citato Accordo di Programma, aveva quantificato una spesa complessiva di circa 22.000 milioni di lire per la prima fase funzionale estesa su 10,20 ettari. Una seconda fase è stata soltanto programmata, con approvazione della strumentazione urbanistica e redazione del progetto preliminare per l'espansione dell'Autoporto su un'area posta a sud del primo impianto, di ulteriori 10 ha circa.

Successivamente il CIT S.p.A ha avuto in concessione da RFI/FS lo scalo merci posto all'interno della Stazione ferroviaria Villa S. Antonio – Offida, costituito da un piano di carico e deposito coperto dotato di binari di accosto, di dimensioni pari a mq. 1.060,00 ed annessa area scoperta di deposito merci e spazi di manovra di mq.4.500,00.

L'Autoporto è in grado di servire circa 500 potenziali beneficiari, tra i quali aziende di rilevanza nazionale ed internazionale. E' strettamente interconnesso con le aree industriali di Ascoli Piceno e Monsampolo-Monteprandone (che comprendono complessivamente più di 480 aziende), e rappresenta il naturale riferimento dell'area di Comunanza, Force, Rotella, delle zone produttive della Val Vibrata in Abruzzo e dei PIP dei Comuni della Valle del Tronto.

Riguardo ai livelli di operatività, la C.I.T. ha stimato un volume di traffico giornaliero pari a circa 136 tonnellate (considerato il valore di 100.000 tonnellate annue su un arco temporale di circa 220 giornate lavorative), con una frequenza media di automezzi al giorno pari a 42/50 a pieno carico ed altrettanti in rientro o in ricovero per manutenzioni ed operazioni di assistenza diversa.



I dieci ettari di area sulla quale insiste l'autoporto sono così organizzati:

- 1.1.1. magazzini per spedizionieri e corrieri sviluppati su 20.700 mq;
- 1.1.2. aree di pertinenza per circa 20.000 mq;
- 1.1.3. piazzali all'aperto per le operazioni di carico e scarico delle merci su gomma e su ferro e parcheggi per oltre 20.000 mq;
- 1.1.4. Aree a verde per quasi 20.000 mq;
- 1.1.5. viabilità principale per il transito dei mezzi per ulteriori 16.000 mq;

Vi sono poi le attrezzature di supporto costituite da una palazzina uffici, che contiene anche il centro dei servizi logistici, destinati sia alle aziende insediate nell'autoporto che a quelle esterne distribuite nel bacino di utenza, da officine meccaniche per gli automezzi, dalla dogana e dai locali per gli impianti tecnologici.

Superficie complessiva coperta destinata a magazzini scambio ferro/gomma	mq. 8.700
--	-----------

Superficie complessiva coperta destinata a magazzini scambio gomma/gomma	mq. 7.410
Superficie complessiva piazzali di pertinenza magazzini	mq. 15.275
Superficie complessiva piani di carico magazzini	mq. 2.710
Superficie complessiva coperta destinata ad officine	mq. 1.210
Superficie complessiva coperta destinata ad uffici	P.T. mq.1.600 P.1 mq.1.585
Superficie complessiva coperta destinata a dogana	mq. 230
Superficie esterna destinata a verde	mq. 23.145
Superficie esterna piazzali, viabilità e marciapiedi	mq. 41.720
Totale superficie di intervento	mq. 102.000

Quadro riepilogativo delle esistenti dotazioni e destinazioni



Attualmente sono funzionanti tutte le strutture di base progettate e realizzate nei due stralci finanziati, a valere sull'Azione 2.2 dell'ob. 2 il primo e dal Docup ob 2 anni 2000/06 il secondo, con un ultimo magazzino di circa 5000 mq realizzato nelle sue parti essenziali ma da completare in alcune finiture e negli impianti per renderlo operativo.

Per lo scalo merci ferroviario, autorizzato con Atto RFI/FS del 2/09/05 ed è in corso l'affidamento della gestione delle attività per il trasferimento di modalità delle merci e di carrellamento a ditta specialistica, previa acquisizione dei macchinari necessari, in precedenza non acquisiti per carenza di disponibilità finanziarie.



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Per il conseguimento di tutti gli obiettivi programmati restano da definire alcune essenziali opere di completamento delle reti infrastrutturali e delle dotazioni impiantistiche per la gestione della logistica e per la movimentazione e lo scambio di modalità delle merci, che non si sono potuti effettuare per la mancata copertura della spesa relativa, erogata nei precedenti stralci. Per questo il CIT ha presentato istanza di accesso ai fondi cui al Bando emanato ai sensi del POR 2007/2013 – Asse 4 Intervento 4.1.2.26.02 “Accessibilità alle piattaforme logistiche distrettuali”, descritta nel paragrafo precedente.

In occasione di tale richiesta di finanziamento il C.I.T., ha sottoscritto uno specifico Protocollo d'intesa con l'Interporto Marche, nel quale ha previsto e concordato, la realizzazione e la messa in esercizio di una serie di componenti infrastrutturali (hardware e software) e l'adeguamento della piattaforma e-services sviluppata dalla Regione Marche denominata “RECAST”. Il tutto con lo scopo di creare, su input regionale, un sistema ICT compatibile tra le diverse strutture operative e quello della piattaforma logistica del Centro Italia (Interporto).

La piattaforma applicativa e la relativa centrale operativa, previste nella nuova richiesta di finanziamento, saranno finalizzate alla gestione dei seguenti servizi:

- Servizi logistici di assistenza ai mezzi
- Servizi di pianificazione e gestione delle consegne
- Servizi di sicurezza e di soccorso
- Servizi di gestione ordini (B2B)
- Servizi di gestione dei magazzini

Il CIT SpA interverrà, collaborando con l'Interporto Marche, e parteciperà in quota parte alla predisposizione del software per l'adeguamento all'e-service sviluppata dalla Regione Marche denominata RESCAT ed attrezzerà appositi locali per ospitare le apparecchiature Hardware.

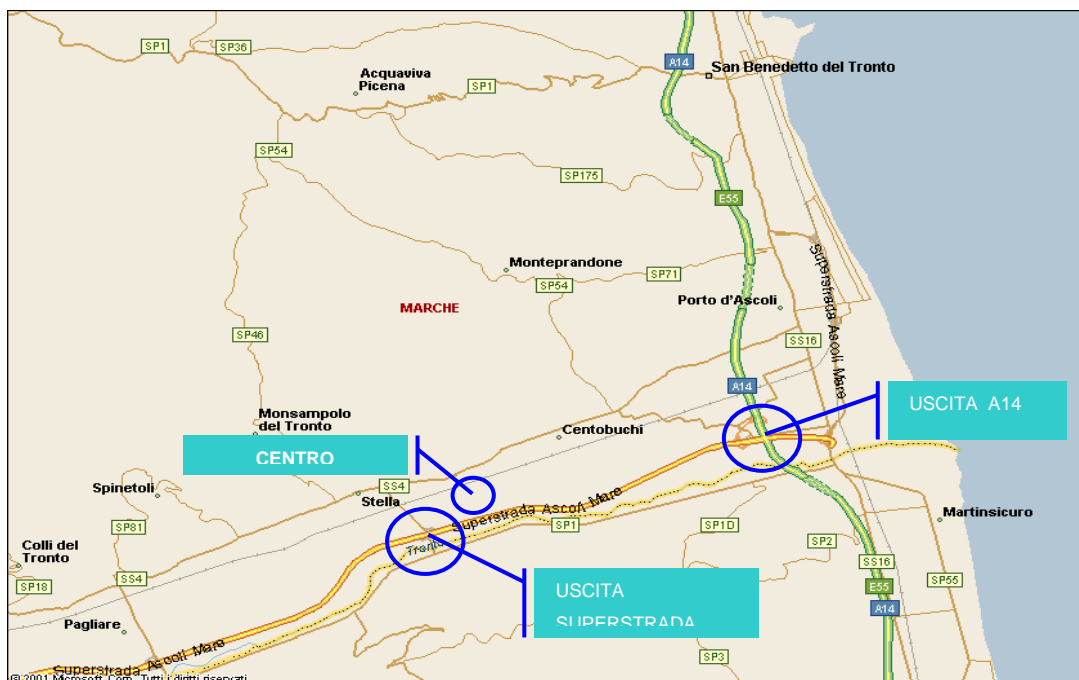
2.2 Centro Logistico Intermodale Orlando Marconi



ORLANDO MARCONI

MAGAZZINI GENERALI
PER LO STOCCAGGIO
E LA DISTRIBUZIONE

Il Centro Logistico Orlando Marconi sorge nella zona industriale **Contrada S. Anna di Monteprandone** (provincia di Ascoli Piceno) al confine tra Marche ed Abruzzo; è baricentrico rispetto alle province di Ascoli Piceno e Teramo. Dista 80 km circa dall'Umbria e 60 km circa dal Lazio. E' situato a 4 km dal casello di San Benedetto del Tronto dell' Autostrada Bologna - Bari A14 alla quale è collegato direttamente dalla superstrada Ascoli Mare (prima uscita Monsampolo).



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture



Dati tecnici:

- superficie fondiaria: 620.000 mq circa
- superficie coperta: 180.000 mq circa
- superficie per intermodale: 60.000 mq circa
- Raccordo ferroviario: composto da 4 binari di circa 1Km ciascuno; è posto a circa 6 km dalla stazione di Porto D'Ascoli (AP), sulla linea Milano-Bari-Lecce

Fabbricati

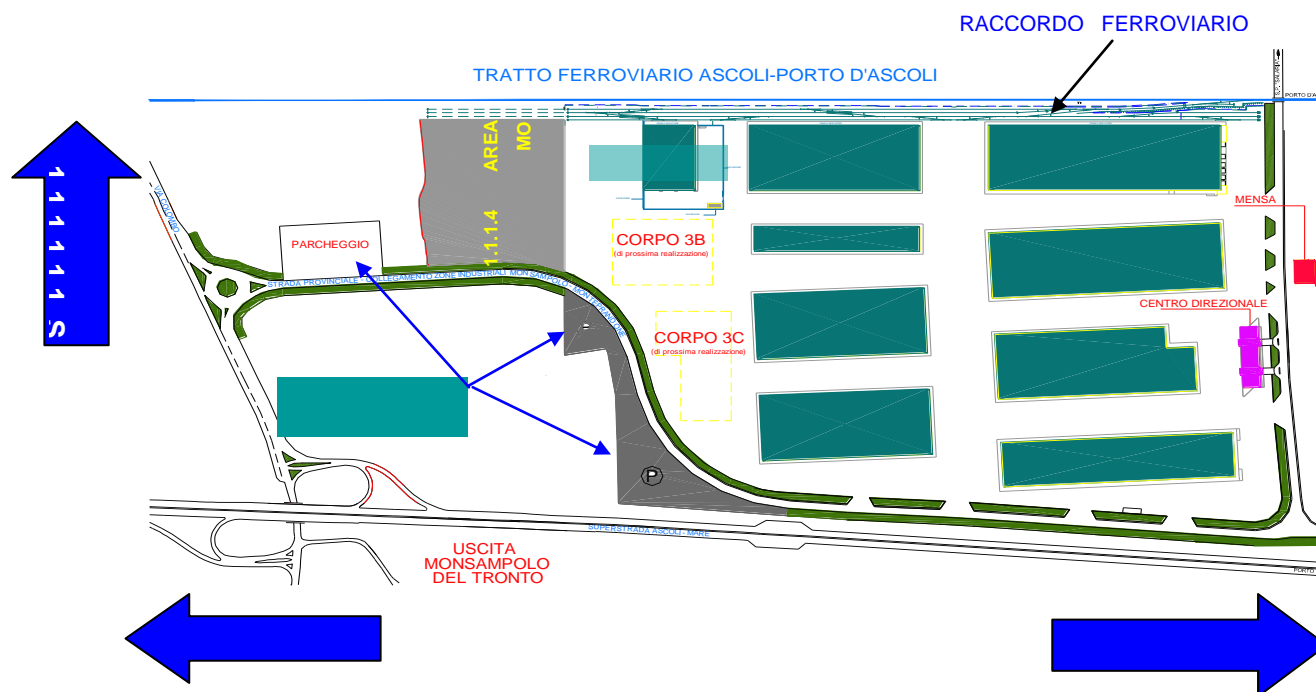
Il complesso immobiliare è costituito da nove grandi fabbricati, adibiti a depositi e magazzini ed è integrato, oltre che dai vasti piazzali pertinenziali, da una piccola palazzina uffici (ex fabbricato colonico), da varie cabine elettriche e da svincolo ferroviario di raccordo alla tratta Ascoli-Porto d'Ascoli.

Di fronte al cancello principale di accesso al complesso sono inoltre collocati un fabbricato adibito a mensa e ristorante e una palazzina uffici.

I nove fabbricati principali che compongono il complesso sono costituiti da capannoni di tipo industriale di grandi dimensioni disposti su un unico piano frazionati in più unità immobiliari. Alcune di queste risultano già occupate da primarie società a livello nazionale. Solo due immobili si differenziano dagli altri e più precisamente quello denominato Padiglione 4 che, per circa un quarto della superficie (cioè quella prospiciente via del Lavoro), è stato realizzato ed adibito quale cella frigorifera, e quello denominato Padiglione 9, l'unico posto in territorio del comune di Monsampolo del Tronto, che è stato realizzato su specifica richiesta della società Logista (ex Monopoli di Stato) e risulta tra l'altro completamente recintato con muro in pannelli di cemento armato dell'altezza di circa metri 5,00.

Tutti gli altri immobili e porzioni immobiliari sono costruiti con estrema semplicità funzionale e sono composti da grandi spazi adibiti a magazzinaggio, predisposti a tal fine con scaffalature di metallo a tutta altezza (metri 8-10) ed integrati da zona uffici-servizi che, nella tipologia standard comprendono

locali ad uso di uffici ed un gruppo di servizi igienici o, ove espressamente richiesto, sono state realizzate superfici più ampie, anche su piani soppalcati, adibite a servizi ed uffici. Tali immobili sono inoltre dotati di banchine di carico e scarico circostanti l'edificio tutte coperte con ampie tettoie metalliche.



Come precedentemente detto oltre ad i nove fabbricati principali il complesso è integrato anche da una palazzina (ex fabbricato colonico) posta tra i padiglioni 8 e 4, disposta su due piani ed adibita a centro informazione uffici ed appartamento del custode, da varie cabine elettriche e, nella parte frontestante il cancello principale di ingresso e dalla parte opposta della via del Lavoro, da fabbricato ad un piano adibito a bar ristorante, mensa, servizi e depositi.

L'intero complesso è inoltre dotato di vasti piazzali, (tutti sistemati con pavimenti industriali in CLS) adibiti a viabilità interna, spazi di manovra e parcheggi, ed è completamente recintato.

Per quanto attiene alle finiture queste, distinte per le varie tipologie di fabbricato e per zone funzionali che li compongono.

- Capannoni adibiti a depositi;
- Palazzina adibita a centro informazioni ed uffici ed appartamento del custode;

I nove fabbricati adibiti a deposito sono stati costruiti con strutture portanti verticali ed orizzontali prefabbricati, pareti di tamponamento perimetrale costituite da pannelli prefabbricati in C.A.P. di tipo orizzontale con finitura superficiale in pietrisco, copertura con lastra di grande luce intervallate da elementi traslucidi, solai di interpiano di tipo a lastra, manti di copertura in pannelli di alluminio tipo "ondulit".

La superficie degli immobili costituenti il complesso in oggetto, calcolata al lordo anche delle murature perimetrali risulta essere la seguente:

- Padiglione 1 superficie lorda circa mq 17.140
- Padiglione 2 superficie lorda circa mq 21.560
- Padiglione 3 superficie lorda circa mq 25.270
- Padiglione 4 superficie lorda circa mq 26.900
- Padiglione 5 superficie lorda circa mq 18.540
- Padiglione 6 superficie lorda circa mq 18.540
- Padiglione 7 superficie lorda circa mq 6.800
- Padiglione 8 superficie lorda circa mq 18.540
- Padiglione 9 superficie lorda circa mq 5.650
- Bar – ristorante mensa, superficie lorda circa mq 740
- Palazzina informazione- uffici, superficie lorda circa mq 310

Pertanto per una complessiva superficie lorda pari a circa mq 160.000 mentre l'intera area su cui ricade in complesso ha una superficie catastale pari a circa mq 600.000.

Per quanto attiene agli impianti il complesso è dotato di cabine di trasformazione elettrica, impianto frigorifero centralizzato per il Padiglione 4, impianti elettrici e di illuminazione sia dei singoli fabbricati che delle sistemazioni esterne, climatizzazione dei locali uffici con split e pompe di calore, impianti idrici-sanitari, rete della fognatura delle acque nere e miste e rete della fognatura delle acque meteoriche, rete impianto antincendio.

Destinazione

La destinazione del complesso immobiliare in oggetto, risultante dai documenti agli atti è di centro logistico.

Si fa presente che essendo il complesso ricadente in “zona Produttiva” lo stesso è ad oggi sia frazionabile che riconvertibile anche ad attività di tipo artigianale ed industriale.

Logistica merci - servizi offerti:

- magazzini a temperatura ambiente
- magazzini per prodotti refrigerati
- magazzini frigoriferi a -30° c
- magazzini doganali
- depositi iva
- transit point e cross docking
- scalo ferroviario raccordato su banchine e piazzali

Vincoli



Il complesso immobiliare in oggetto non è gravato da vincoli particolari né tanto meno quelli derivanti dalla Legge 1089/39.

Per quanto attiene al raccordo ferroviario presente all'interno del complesso e del suo allacciamento alla tratta di rete ferroviaria italiana, questo risulta regimentato e regolamentato con Contratto di allaccio alla Rete Ferroviaria Italiana stipulato in data 18/04/2003.



Stato di realizzazione del complesso immobiliare caratteristiche tecniche:

Numero corpi:

- già realizzati 9, pari a 160.000 mq circa
- da realizzare 2, pari a 20.000 mq circa
- di cui 3 corpi lungo il raccordo ferroviario

Principali caratteristiche dei fabbricati:

- i corpi hanno luci variabili da 30 mt a 34 mt, la profondità dei corpi varia da 60 mt a 90 mt;
- l'altezza minima sotto trave è di 10 mt;
- la pensiline di copertura, di 5,5 mt di profondità, lungo tutto il perimetro dei corpi a mt 4,5 di altezza;
- i piazzali di manovra in cemento armato con una distanza minima tra i corpi di 50 mt circa;
- le pedane idrauliche e serrande elettriche;
- la finestratura a nastro con sistema vasistas;
- la recinzione su tutto il perimetro della piattaforma.

Servizi Accessori:

- Locale per ristoro/mensa



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

- Stazione di servizio dotata di GPL e metano
- Officina meccanica per mezzi pesanti
- Depositi fiscali
- Magazzini doganali (9.900 mq)
- Ampia zona per l'atterraggio degli elicotteri
- Magazzini generali
- Distanza di 4 km circa dalla società S.E.I. elicotteri

Utenti già assegnati nei sei corpi di 160.000 mq realizzati:

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| • FERRERO | • CORRIERE EXECUTIVE |
| • INDESIT (GRUPPO MERLONI) | • DHL |
| • TOD'S (GRUPPO DELLA VALLE) | • SVAT TRASP. INT. FRIGORIFERI |
| • FATER SPA | • MINITRANSPORT SPA |
| • ARCO TRASPORTI | • MONDO MUSICA |
| • TARDINI AUTOTRASPORTI | • EQUIPE |
| • LOGISTA (EX-MONOPOLI DI STATO) | • FALEGNAMERIA ADRIATICA |
| • SDA | |

Possibili interventi migliorativi

La società Central Frigor Marconi S.r.l. ha realizzato un proprio Centro Logistico Intermodale in località Monsampolo, dotandolo anche in un collegamento alla rete ferroviaria nazionale mediante binario di raccordo allacciato direttamente alla tratta ferroviaria in esercizio Ascoli-Porto D'Ascoli al Km 10+772.

Le condizioni emanate dalla stessa R.F.I. per consentire l'entrata e l'uscita dei convogli da detto impianto, vista l'attuale infrastrutturazione, prevedono che il collegamento con la stazione di Porto D'Ascoli, avvenga in regime di interruzione con le inevitabili limitazioni operative:

- a) numero massimo di convogli inviati non superiore a due treni/giorno (uno con la consegna e uno per il prelievo dei veicoli);
- b) percorrenza della tratta alla velocità massima di circa 30 Km/h con rallentamento e verifica nel transito di ogni passaggio a livello incontrato (6) dell'effettiva chiusura, richiedendo anche il presenziamento con agente a terra;
- c) composizione massima dei convogli di circa 200 metri, misura massima ammessa dei tempi di attraversamento del convoglio ferroviario.



E' evidente quali siano le limitate capacità di trasporto che possono essere assicurate per l'attuale stato infrastrutturale.

E' opportuno evidenziare che la realizzazione di impianti tecnologici, atti a consentire la partenza e l'arrivo di treni nel raccordo, rivoluzionerebbero il modo di fare trasporto da questo sito, deriverebbe la possibilità di fare arrivare e partire treni con composizione fino a 500 metri e quantità di trasporti concepibili in funzione della circolazione dei treni e non più limitatamente alle possibili interruzioni giornaliere.

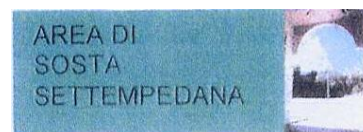
Quindi, la prevista elettrificazione ferroviaria della linea Ascoli-Porto D'Ascoli, e conseguentemente quella di almeno uno/due linee dello scalo, porterebbero anche al superamento dello scoglio del cambio di trazione e quindi alla riduzione dei costi di trasporto.

In termini di sviluppo, una maggiore capacità operativa del Centro Logistico, potrebbe portare vantaggi per tutte le realtà economiche del territorio.

2.3 Aree di Sosta

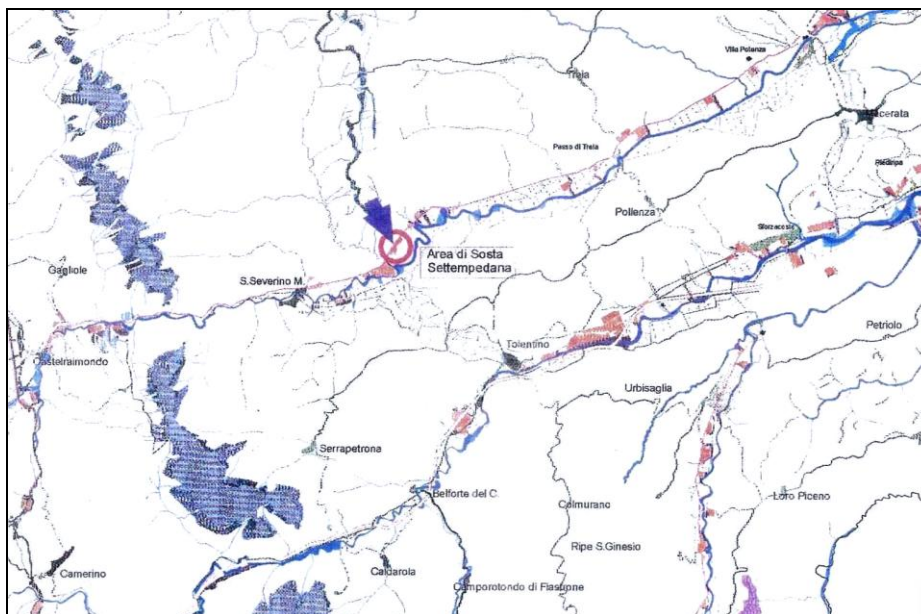
L'Area di Sosta Settempedana - San Severino Marche

La Società A.S.S. srl con sede a San Severino Marche in Via A. Meucci n. 19- Zona Industriale Pip 6) di Taccoli è stata costituita nel 1999 con lo scopo sociale di realizzare e gestire un'area di sosta attrezzata per automezzi pesanti principalmente nell'ambito comunale ed a servizio dell'intero territorio dell'alto Maceratese e comunque della provincia di Macerata.



I soci fondatori sono stati il COMUNE di San Severino Marche e la Società CON.TR.A.M. spa (Consorzio Trasporti Alto Maceratese, partner con esperienza nel settore dei trasporti) con quote di partecipazione del 50% ciascuno.

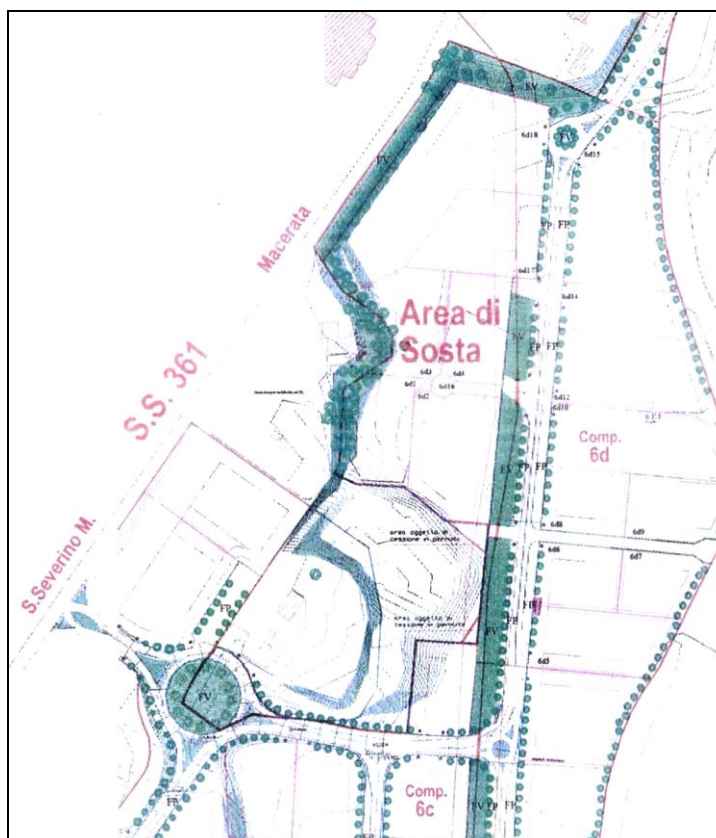
I due enti hanno voluto costituire una società avente per oggetto la progettazione, trasformazione, realizzazione, locazione di aree attrezzate per i servizi al trasporto delle merci su gomma, la gestione dei servizi comunque connessi alle aree attrezzate e destinati ai mezzi pesanti.





La Localizzazione

L'area di sosta è ubicata nel Comune di San Severino Marche (MC) vicino alla S.S. 361 Settempedana, nel tratto San Severino Marche – Passo di Treia, a circa 4 Km dal centro di San Severino Marche.



I Finanziamenti

La società ha realizzato l'infrastruttura con un intervento, che ha avuto un costo complessivo di oltre 1.700.000 Euro, beneficiando anche di un finanziamento della Comunità Europea di Euro 334.527,



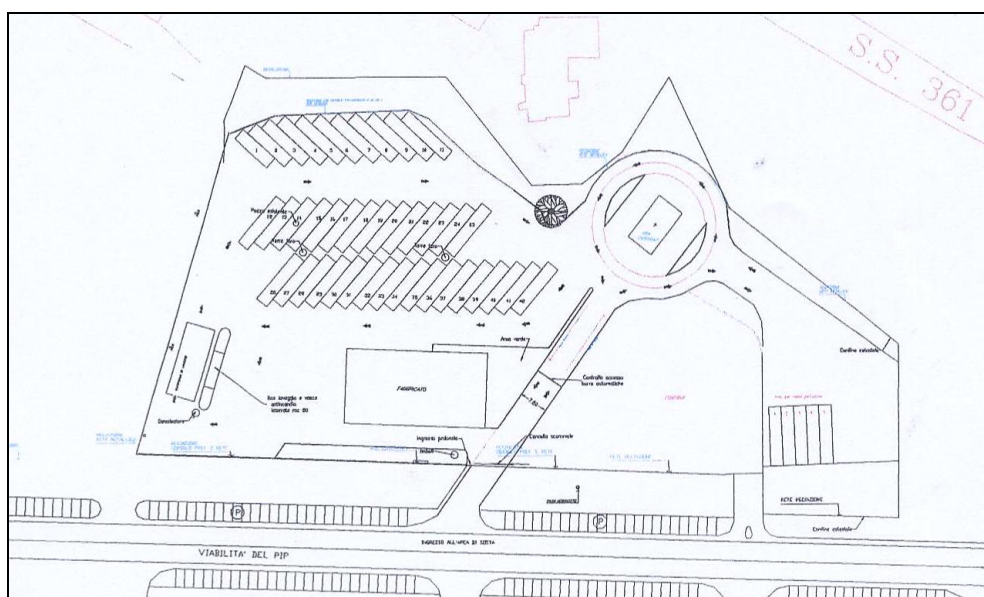
REGIONE MARCHE

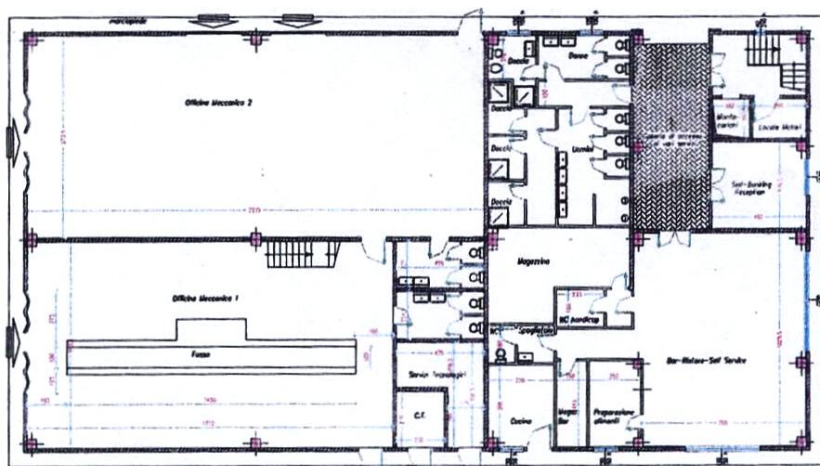
Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

così come stabilito dalla D.G.R.M. n. 2080 del 02 agosto 1999 e da quanto previsto dalla Misura 3.1.1. "Area si sosta per mezzi pesanti" del DOCUP Obiettivo 5b Marche – anni 1997/99 – Reg. (CEE) 2052/88 e successive modificazioni. Le altre risorse finanziarie derivano da versamenti dei soci che hanno impegnato complessivamente oltre 1.200.000 euro.

Oltre all'area di sosta per mezzi pesanti vera e propria, rappresentata da un rilevante spazio esterno, l'area è dotata di un fabbricato con annessa officina, uffici, spazi riservati ad eventuale mensa, servizi igienici, locali tecnici, abitazione custode, ecc., ultimamente è stato realizzato anche un impianto per il lavaggio dei mezzi ed un impianto per la revisione degli autocarri.





PIANTA PIANO TERRA



La Gestione

L'attività dei servizi logistici viene attualmente esercitata attraverso altre società a cui la A.S.S. srl direttamente o indirettamente ha affidato la gestione specifica, quale ad esempio l'officina per manutenzioni e riparazioni, la gestione degli spazi per parcheggio e deposito per mezzi pesanti, gestione degli spazi uso uffici per logistiche legate alle società proprietarie dei mezzi pesanti.

Nella provincia di Macerata, specialmente per l'entroterra, la A.S.S. risulta essere attualmente l'unica area dotata di servizi di supporto e di un centro di riparazione per mezzi pesanti, ed in particolare per autobus, autocarri e mezzi speciali.

Come accennato, attualmente la struttura è utilizzata da diverse società costituite ad hoc o per concessione ottenuta attraverso l'insediamento nell'area da altre localizzazioni.

In particolare l'attività di manutenzione dei mezzi pesanti, è esercitata dalla:

Società: SETTEMPEDANA SOSTA E MANUTENZIONI S.R.L.

Sede: San Severino Marche, via Antonio Meucci n. 19

Capitale sociale: euro 15.000 interamente versato



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Attività: Officina meccanica mezzi pesanti, riparazioni, gestioni stalli, lavaggio e revisione mezzi pesanti

Compagine sociale: CONTRAM spa, MARESCA & FIORENTINO spa, ASSEM spa, , ASSM spa, BRUTTI ENRICO snc, PIANGIARELLI srl

Investimenti realizzati: La società per lo svolgimento della propria attività ha contribuito a sviluppare la sede provvedendo a realizzare oltre 74.000 euro di investimenti, attraverso l'allestimento di una officina meccanica specializzata, una attività di revisione convenzionata con la MCTC di Macerata. Si è provveduto a realizzare un lavaggio specializzato per mezzi pesanti.

Fatturato: Nel corso degli ultimi tre anni la società ha aumentato costantemente il fatturato come da scheda indicata:

<i>anno 2007:</i>	442.243
<i>anno 2006:</i>	343.236
<i>anno 2005:</i>	316.109

Personale dipendente: Allo stato attuale sono occupati complessivamente n. 4 dipendenti, di cui n. 1 capofficina, n. 2 meccanici specializzati ed una impiegata.

L'attività di logistica di mezzi pesanti, relativamente alla sosta, al deposito ed ai servizi inerenti, è attualmente, attraverso un contratto di concessione, esercitata dalla:

Società: SINTEGRA SPA

Unità Locale e Sede Amm.va: San Severino Marche, via Antonio Meucci n. 19

Capitale sociale: euro 2.065.600 interamente versato

Attività: Fornitura di servizi nel settore della gestione e dei trasporti dei rifiuti solidi urbanii

Compagine sociale: COSMARI Cons.Obblig. Smaltim.Rifiuti , Morrovalle Ambiente spa, Macero Maceratese srl, Senesi srl, Consorzi.Serv.Integrati, Unendo spa, Eco Service srl, Puliecol soc.Coop.

Investimenti realizzati: La società per lo svolgimento della propria attività oltre ad utilizzare l'infrastruttura attrezzata, ha contribuito a sviluppare la sede provvedendo ad allestire con gli arredi e le attrezzature i vari uffici. Risulta essere il principale cliente dell'officina di manutenzione della struttura stessa .

Personale dipendente: La società, occupa un notevole numero di autisti svolgendo un servizio di raccolta e trasporto rifiuti urbani per quasi tutti i comuni della provincia di Macerata. Allo stato attuale, vi sono complessivamente n. 69 dipendenti.

Mentre un'altra attività che risulta essere svolta nell'area attrezzata è quella gestita dalla :

Società: NUOVA EDILBLOK Srl

Unità Locale e Sede Amm.va: San Severino Marche, via Antonio Meucci

Capitale sociale: euro 100.000 interamente versato



Attività: Costruzione manufatti in cemento e prodotti affini

Compagine sociale: Edilblok srl, Piviero Lorenzo, Piviero Romina e Piviero Cristina.

Investimenti realizzati: La società per l'uso dell'area per le proprie finalità di deposito materiali finiti ha contribuito a sviluppare ed a mettere in funzione l'area destinata a deposito.

Personale dipendente: La società, per la propria attività, allo stato attuale, occupa circa una quindicina di addetti.

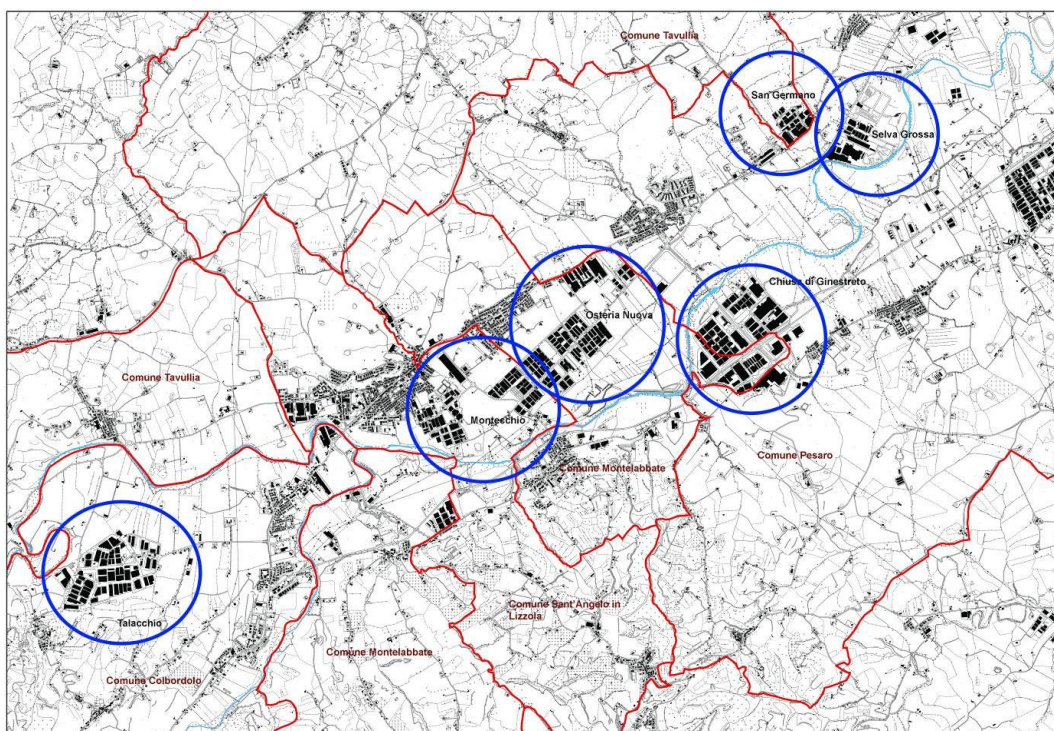
Pertanto l' Area di Sosta Settempedana, benchè ancora non pienamente a regime, con il completamento della infrastruttura di area di sosta per mezzi pesanti, ha contribuito a fornire e mettere a disposizione, nell'ottica del proprio scopo sociale, ed a favore del settore dei trasporti, una logistica per l'entroterra Maceratese, che attualmente viene utilizzata da rilevanti società pubbliche e private.

Aree di sosta nel distretto industriale della bassa val del Foglia: attuale offerta e possibili interventi migliorativi

Inquadramento del distretto

I principali poli produttivi che compongono il distretto sono:

aree produttive	Comune interessato				
	Colbordolo	Montelabbate	Pesaro	Sant'Angelo in Lizzola	Tavullia
Ontecchio				X	
Osteria Nuova		X			
Talacchio	X				
Selva Grossa			X		
San Germano					X
Chiusa Di Ginestreto		X	X		



Nella realtà territoriale del distretto industriale della Bassa Valle del Foglia si è assistito dagli anni 60 ad oggi alla polarizzazione di insediamenti produttivi che ogni singola realtà amministrativa ha realizzato con programmi urbanistici proprio e in assenza di un quadro di riferimento d'area vasta. Questo fenomeno ha prodotto una frammentazione dei servizi, compresi quelli relativi alla logistica delle merci.

In accordo con l'indagine condotta dall'ISFORT⁴ sul modello marchigiano della logistica, a seguito delle interviste realizzate con gli operatori dell'autotrasporto locale, nel distretto pesarese si evidenziano le seguenti caratteristiche:

1. *Il Modello logistico aziendale prevede attività produttive non attentamente programmate e gestite "all'impronta"; i processi logistici che le regolano sono spesso scarsamente standardizzati e fortemente centralizzati (trasporto delle merci gestito quasi come un servizio a chiamata)*
2. *La Domanda di logistica è elementare, quasi "basica"; la logistica coincide ancora con il trasporto; raramente l'impresa richiede servizi di logistica e quando ciò avviene ci si limita spesso al magazzinaggio;*
3. *L'Offerta di logistica è legata ad una fitta rete di piccoli trasportatori locali autonomi e ad alcune importanti realtà associative e cooperative del trasporto.*

Aree di sosta attrezzate presenti nelle aree produttive

Dalle indagini effettuate è emersa la carenza di aree idonee ad ospitare la sosta dei mezzi pesanti e ad offrire i necessari servizi all'autotrasporto.

Gli spazi pubblici di sosta presenti nelle aree produttive non risultano sfruttati in quanto carenti dei servizi primari, a partire dalla vigilanza. E' abitudine comune dei piccoli trasportatori locali di ricoverare il mezzo presso parcheggi in aree urbane limitrofe alle abitazioni, con conseguenti effetti negativi sulla sicurezza stradale, la circolazione e la sosta.

Attualmente nel distretto esistono due aree attrezzate per la sosta dei mezzi pesanti:

Area industriale Selva Grossa:

Autoparco in via del Vallo, nei pressi del casello autostradale, gestito da Parco Tir Pesaro Soc. Coop. Arl. La struttura di 27.000 metri quadrati è capace di accogliere centoventi mezzi pesanti ma è riservata ai soli associati di CARP e altre cooperative locali; non è dunque previsto il servizio conto terzi e non eroga servizi di logistica.

I servizi offerti agli associati sono:

- Piazzale di sosta per automezzi dei soci
- Impianto di lavaggio degli automezzi (gestione esterna)
- Fornitura del carburante
- Area bagni e doccia per gli autisti
- Servizio bar e tavola calda (gestione esterna)
- Miniforesteria al 1° piano della palazzina
- Area relax e servizi amministrativi
- Officina per manutenzione mezzi e allestimenti (in convenzione)

⁴ ISFORT, Workshop "Trasporti e logistica nelle Marche" Galileo-net Meeting finale Ancona, 13 Aprile 2007

- Spazi interni per uffici operativi, commerciali e amministrativi
- Piattaforma per la revisione annuale degli automezzi (in convenzione)
- Servizio di assistenza assicurativa (in convenzione)
- Gestione dei pedaggi autostradali (in convenzione federtrasporti)
- Carte di credito per l'acquisto del carburante

Area industriale Montecchio:

Il Comune di Sant'Angelo in Lizzola ha attivato una convenzione con privati per la gestione di un autoparco sito in via Arena a Montecchio, con circa 70 stalli sorvegliati dando priorità agli autotrasportatori con residenza in S'Angelo in Lizzola.

Il gestore privato offre servizi di base quali rifornimento benzine, lavaggio, ristoro.

Alle due aree si aggiungono le previsioni di altre realizzazioni, per le quali il Comune di Pesaro ha presentato istanza di finanziamento a valere sui fondi POR 2007-2013 come indicato nel paragrafo "Azioni Avviate", del Capitolo 1 e che di seguono si dettagliano:

Area industriale Osteria Nuova:

Il Comune di Montelabbate, all'interno di una nuova zona industriale sita in località Osteria Nuova via Pantanelli angolo via Buonarroti, ha previsto un'area destinata a parcheggio pubblico con caratteristiche idonee ad alloggiare un' autoparco di circa 70 stalli, la cui gestione sarà ceduta a privati con apposita convenzione; la conclusione delle opere è prevista per il 2010.

Area industriale Montecchio:

E' in fase di definizione la realizzazione di un autoparco per circa 70 – 80 stalli da parte del consorzio di autotrasporti TRANSITALIA riservato ai propri associati.

Come emerge dal quadro esistente e previsionale gli interventi sono rivolti principalmente a coprire le esigenze di associati a specifici consorzi di autotrasporto ed essenzialmente per servizi legati all'autotrasportatore e non per le funzioni di logistica delle merci.

Dalle indagini il distretto risulta inoltre sprovvisto di servizi di sosta per lungo periodo sulla direttrice di collegamento montelabbatese – centro urbano di Pesaro.

Definizione delle funzioni di integrazione delle aree individuate e dei possibili interventi migliorativi.

Con il progetto "Gestione Ambientale Integrata del Distretto Industriale e Artigianale Pesarese" si è cercato di fornire una prima risposta alle esigenze locali di migliorare l'offerta di servizi logistici, a partire dalla necessità di completare l'offerta di stalli in sicurezza dei mezzi e dei servizi all'autotrasportatore, anche conto terzi e con un primo approccio ai servizi di base per lo sviluppo di azioni di logistica.

Considerando la situazione delle realtà produttive esistenti, localizzate su tre poli principali posti lungo l'asse " S:P. Montelabbatese, S.P. Urbinate, carenti di infrastrutture idonee a sopportare un flusso



veicolare di mezzi di trasporto pesanti si è proceduto all'individuazione di un'area idonea per l'organizzazione di un nuovo autoparco a servizio dell'intera area distrettuale della Bassa Valle del Foglia

La previsione del nuovo autoparco è in linea con tutte le previsioni di intervento sulla viabilità che prevedono un collegamento dell'asse via delle Regioni con le due direttrici di distribuzione in riva destra e sinistra del fiume Foglia con la nuova bretella tra il casello autostradale di Pesaro-Urbino e l'asse primario di via delle Regioni, così come definito all'interno della conferenza di servizi tra L'Ente Autostrade e il Comune di Pesaro.

La direttrice di collegamento montelabbatese – centro urbano di Pesaro risulta sprovvista di servizi di sosta per lungo periodo, dalle analisi compiute rispetto alle previsioni urbanistiche e in accordo con gli Uffici Urbanistici del Comune di Pesaro si è individuata un'area posta lungo la direttrice via delle Regioni.

L'area, di mq. 37.000, si affaccia lungo la S.P. n.30 fronteggiando la zona industriale di Via Montanelli e ricadente all'interno delle previsioni urbanistiche del P.,R.G. del Comune di Pesaro in Zona produttiva di nuovo impianto, la quale recepisce sia le previsioni di viabilità proposte che la sua funzionalità.

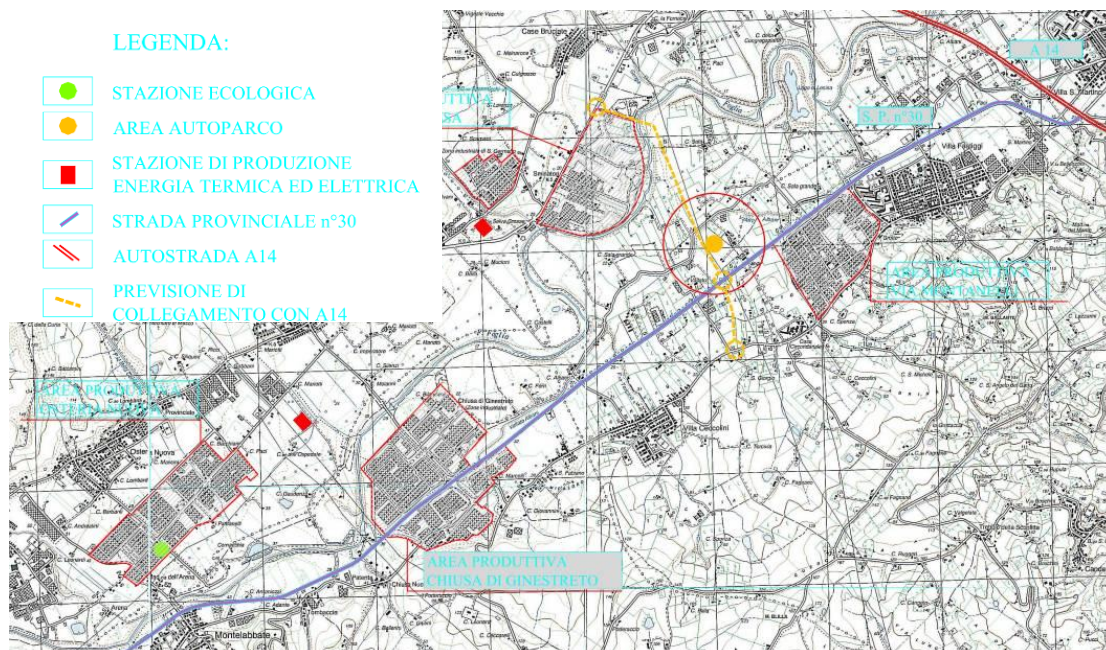
La nuova area di sosta autoparco deve essere vista di integrazione al sistema esistente, che assolve principalmente le necessità di sosta temporanea o riservata a associati di consorzi, e non le necessità di avere soste prolungate e servizi a livelli più ampi, legati a movimenti di merci e traffico non solo locali ma a più lunga percorrenza.

Si ritiene per tanto che il sistema autoparco possa considerarsi, con quelle che sono le risorse di aree di sosta lungo la direttrice "Valle del Foglia", una struttura integrata tale da garantire nel loro insieme un efficiente servizio al sistema dell'autotrasporto.

La progettazione prende spunto dall'individuazione di due punti funzionali, sinergici tra loro e nello stesso tempo autonomi.

Lo studio urbanistico prevede un'ampia zona destinata allo stallo dei mezzi pesanti (n. 110 soste) di idonee dimensioni con ampie zone di manovra, ed un'altra zona su cui è stato localizzato un sistema polifunzionale di infrastrutture di supporto all'autotrasporto e alla organizzazione di una prima filiera della logistica.

Le due aree si interconnettono tra loro mediante viabilità di progetto, che rende possibile l'accesso autonomo alle singole aree ed il collegamento alle restanti aree del comparto edificatorio.

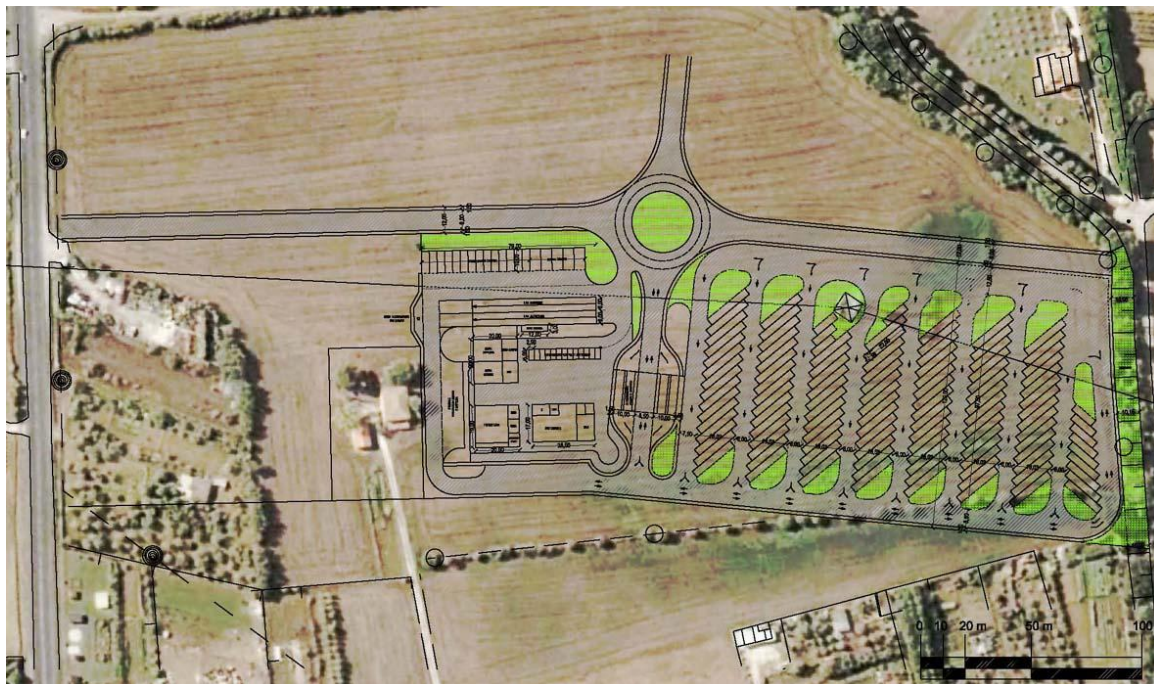


- **Area a parcheggio/stallo:** sono state dimensionate per la sosta di autoarticolati con dimensioni di ml. 22,00 Lung. ml. 3,50 larg.; le aree saranno sorvegliate mediante videocamere a circuito chiuso, opportunamente illuminate e comunque dotate di recinzioni idonee ed ingressi con schede magnetiche.
- **Area a servizi:** la progettazione è stata orientata a soddisfare le esigenze degli autotrasportatori sia dal punto di vista dei servizi finalizzati alla manutenzione del mezzo sia alle esigenze personali. L'intervento prevede strutture di primo servizio e infrastrutture dedicabili a servizi ulteriori all'autotrasporto o relativi alla organizzazione di funzioni di logistica, si è oltremodo pensato a dotare di impianto di lavaggio e bonifica delle autocisterne, servizio sollecitato dalle categorie degli autotrasportatori. Altri servizi previsti sono:
 - *Una struttura* fissa delle dimensione di ml. 20,00 x 20,00 ed altezze di ml 5,00, dotata di ponti elettrici oltre che di spazi per i depositi materiali.
 - *Foresteria e ristorante/bar:* servizi alla persona per il riposo di autotrasportatori di passaggio ed esteri, Il manufatto si attesta su ampie zone aperte e con dimensioni di ml.20,00 x 19,00 e un altro corpo di ml. 28,00 x 17,00 con altezze di utili di mt. 3,50.
 - *Servizio internet point:* servizio per facilitare gli autotrasportatori alla localizzazione dell'autoparco mediante informazioni satellitari, oltre ad un servizio di collegamenti internet, trasmissione fax, fotocopiatrici.
 - *Servizio camper:* Un occhio di riguardo è stato posto anche al servizio camperistico col previsione di stalli e dei servizi minimi di assistenza.

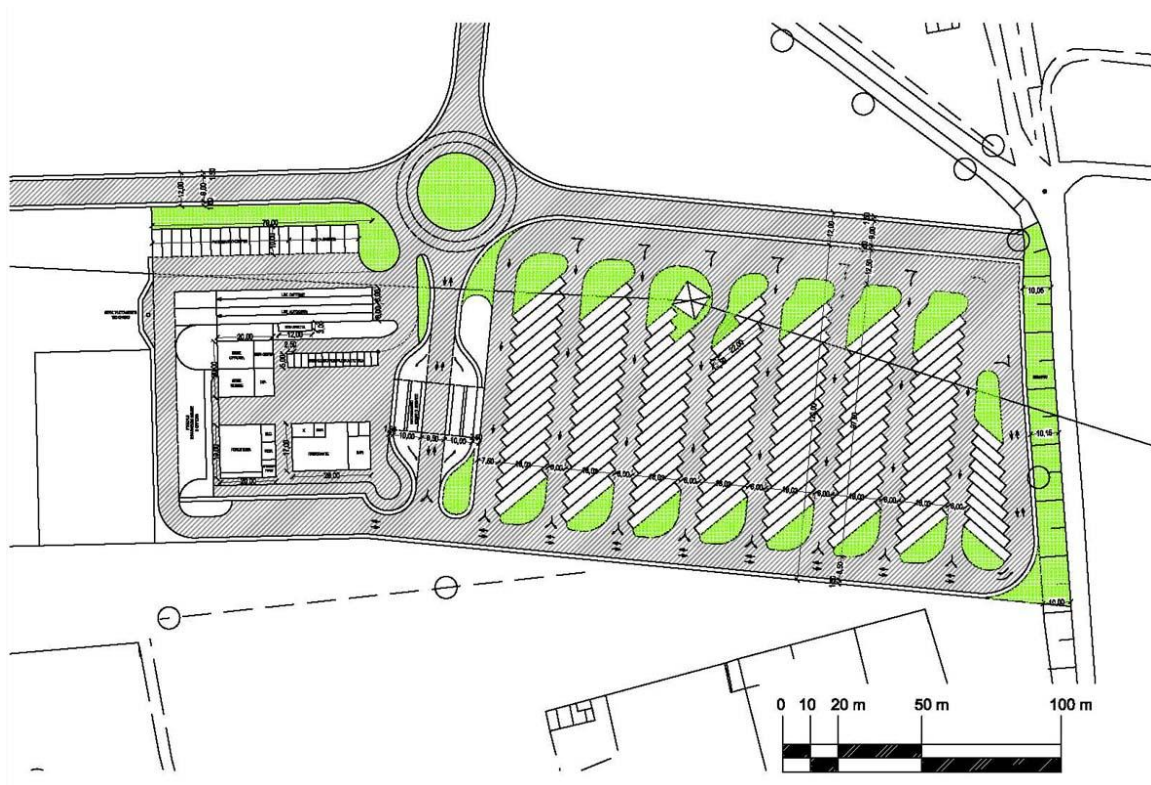
Naturalmente tutte le strutture possono essere organizzate accorpendo i volumi previsti o rimodulando gli stessi per ottimizzarne le funzioni.



Seguono gli schemi grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare.



Sovrapposizione dell'intervento sullo stato di fatto



Planimetria generale dell'intervento

Analisi dei costi nuova area

Le aree Parcheggio/stallo/viabilità saranno costituite da un pacchetto strutturale composto da massicciate formate da materiale arido di cava per uno spessore di cm. 60 oltre sovrastante strato di



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

stabilizzato arido di cava quale legante e livellante per uno spessore di cm. 10, il tutto compattato con utilizzo di idonee macchine.

La pavimentazione degli scoperti sarà realizzata con posa in opera di conglomerato bituminosi del tipo chiuso (BINDER) dello spessore di cm. 10, a delimitazione dei vari spazi saranno posti in opera cordoli prefabbricati in cemento del tipo carrabili.

L'area sarà dotata di quelle infrastrutture necessarie al regolare svolgimento delle singole attività e comprenderanno impianto fognante del tipo separato , vasche di accumulo dei liquidi derivanti da fasi lavorative dell' officina , impianto idrico ed antincendio con predisposizione di idranti sotto suolo sia nelle zone di stallo che nelle zone a servizio, impianto elettrico e di correnti deboli, oltre ad impianto di videocamere a circuito chiuso, impianto di illuminazione composto da pali rastremati e corpi illuminanti a norma, Impianto gas/metano di alimentazione cucina e termico, a tal proposito saranno installati sulle coperture degli stabili idonei impianti di pannelli solari termici e fotovoltaici, la recinzione saranno realizzate da pannelli prefabbricati in acciaio mitigati da posa di arbusti sempreverdi e alberature autoctone.

Un occhio di riguardo sarà sicuramente posto nello studio del verde che dovrà prevedere aree di filtro tra le strutture ricettive e la restante parte del comparto.

Immobili saranno realizzati con strutture prefabbricate in c.a.p. poggianti su fondazione in c.a. gettato in opera, tamponamenti con pannelli prefabbricati in cemento dello spessore di cm.24, solai di copertura con lastre in c.a.p. con sovrastante pannelli coibentanti e guaine di impermeabilizzazione, infissi esterni in alluminio preverniciato compresi vetri termici, pavimentazione delle parti uffici e gommista in cls del tipo industriale dello spessore di cm. 20 le restanti zone con piastrelle in gres porcellanati del tipo opaco, impianti tecnologici a norma.

Descrizione	Capitolo
OPERE STRADALI	1.205.584,00
FOGNATURA	261.127,73
RETE IDRICA	68.676,23
RETE GAS	8.876,40
RETE ENEL	8.259,80
RETE TELECOM	8.777,80
RETE ILLUMINAZIONE PUBBLICA	67.162,50
SISTEMAZIONI ESTERNE	59.478,08
FABBRICATI	658.575,50
Importo lavori	2.346.518,04

Implementazioni dell'offerta dei servizi logistici

La realizzazione dell'autoparco può essere l'occasione per introdurre nuove tipologie di servizi più strettamente attinenti alla sfera della logistica per l'ottimizzazione della movimentazione delle merci, a partire dai flussi interni al distretto.

In particolare si ritiene che l'obiettivo strategico sia completare e rendere integrate le funzioni di offerta alla logistica da parte degli operatori esistenti e agevolare l'introduzione di nuovi servizi logistici da parte degli stessi.

Per facilitare il processo di integrazione e di innovazione del settore si individua la possibilità di introdurre per il distretto industriale la *figura del broker della logistica*: uno strumento in grado di supportare il processo di aggregazione dei carichi delle imprese produttive sulla base dei loro fabbisogni di trasporto quotidiani.

Il broker è una figura a servizio delle imprese che le aiuta a collaborare tra loro e con i fornitori di servizi di logistica merci. Egli non è quindi un nuovo operatore della logistica ma parte integrante delle funzioni logistiche delle imprese produttive.

Il funzionamento del servizio erogato dal broker, (un esempio di applicazione è presente nel distretto produttivo modenese), si basa su un sistema informativo avanzato e sul personale specializzato in riorganizzazione dei carichi e organizzazione di "servizi di prima logistica", che consentono lo scambio di informazioni tra le imprese di produzione e tra queste e l'autotrasporto per la pianificazione dei carichi e dei relativi servizi di spedizione.

Per facilitare l'attività si individua la possibilità di introdurre nell'*area destinata ai servizi* del nuovo autoparco sia l'ufficio del broker della logistica che le infrastrutture necessarie alla ricomposizione dei carichi.

I servizi che possono essere offerti dal broker della logistica sono:

- Aggregazione dei carichi fra più aziende per trasporti verso destinazioni comuni
- Ottimizzazione dei trasporti a favore della singola azienda
- Servizio informativo sulle offerte e le occasioni di stoccaggio
- Servizio informativo sulle offerte e le occasioni di trasporto
- Collaborazione di vicinato sulle soluzioni di stoccaggio
- Ottimizzazione dei trasporti sia verso l'Italia che l'Europa e altri continenti
- Collaborazione di vicinato per trasporti eccezionali

Il funzionamento del Broker della Logistica, su modello dell'esperienza modenese, è di seguito semplificato:



1. Ciascuna azienda / utente registrata al servizio del broker invia le proprie richieste di servizio di trasporto utilizzando uno dei canali disponibili (ad esempio un portale apposito ma inizialmente anche un file tipo Excel).
2. Il Broker aggrega le richieste giunte e le pianifica cercando la migliore soluzione possibile, soluzione che può coinvolgere sia le flotte interne (se organizzate per il trasporto conto terzi) sia quelle dei trasportatori esterni.
3. Il Broker comunica ai trasportatori selezionati le missioni di trasporto già valorizzate con i rispettivi listini, e chiede loro conferma. In caso di mancata conferma seleziona altri trasportatori o ripianifica le missioni.
4. Per ciascuna delle missioni confermate il Broker informa le aziende utenti sul mezzo prenotato e sugli orari del suo passaggio presso i siti da visitare, nonché la quota di costo della missione a carico della singola azienda.

La pianificazione può avvenire due volte al giorno e comunque a seconda delle esigenze delle aziende utenti.

A fine mese il broker predispone una fattura pro-forma che comunica a ciascuna azienda il riepilogo dettagliato dei costi per ciascuna missione e per ciascun trasportatore. Un analogo riepilogo è inviato ai trasportatori che sapranno così quali cifre fatturare a ciascuna delle aziende servite.

La possibilità di fornire il servizio di stoccaggio temporaneo delle merci aumenta la gamma dei servizi che possono essere offerti alle aziende e le possibilità di collegamento a servizi erogati anche verso altre piattaforme logistiche di intercambio e di spedizione tra aree sub regionali.

Per l'implementazione del Broker della logistica e per l'avvio dei primi servizi per la logistica interna al distretto occorre sviluppare un'attività preparatoria volta a:

- ricostruire gli attuali modelli organizzativi delle imprese rispetto alla logistica aziendale
- coinvolgere gli attuali operatori che offrono servizi di logistica – trasporti
- individuare un gruppo iniziale di aziende manifatturiere disposte a sperimentare il servizio
- individuare il soggetto in grado di operare da broker (con il supporto eventuale del Gestore Unico dell'Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata)

Indicazioni per la gestione integrata della logistica merci in riferimento all'ipotesi del gestore unico

Con il progetto "Gestione Ambientale Integrata del Distretto Industriale e Artigianale Pesarese", coerentemente con l'impostazione delle linee guida regionali sulle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate, si sono ricercate per ogni argomento di approfondimento (rifiuti, energia, logistica e trasporti, paesaggio) le possibili funzioni che il possibile Gestore Unico (previsto dalla disciplina delle APEA) può implementare per il coordinamento degli interventi strategici nel territorio distrettuale, compresa la ricerca di partner aziendali privati in grado di sostenere anche gli investimenti necessari



per la realizzazione delle infrastrutture.

Per il settore logistica e trasporti si ritiene che il rapporto tra trasporto (in particolare trasportatori e relative organizzazioni) e *Gestore Unico* (GU), può avvenire attraverso l'implementazione dei piani e dei sistemi di gestione della mobilità sostenibile, piuttosto che la realizzazione e gestione diretta di infrastrutture quali il nuovo autoparco che può essere invece demandata alle società qualificate che già operano nel territorio e che hanno espresso interesse in tal senso.

In particolare il GU potrebbe rappresentare il soggetto a cui le aree industriali dei singoli comuni "appaiono" come un unico sistema da co-programmare sia sulle funzioni di domanda di trasporto collettivo che di mobilità merci.

I due flussi in alcuni casi potrebbero essere sdoppiati sulla rete infrastrutturale per permettere una nuova classificazione funzionale tale da garantire una efficienza maggiore sia agli spostamenti che al tema della sicurezza e qualità ambientale.

Il mix di strumenti pianificatori e gestionali rappresenta l'unica risposta concreta alla difficoltà di coordinamento sia territoriale che tematica.

La stessa pianificazione territoriale classica troverebbe un forte giovamento dal coordinamento delle iniziative di pianificazione dei singoli enti preposti. Le azioni che il GU potrà avviare dovranno tendere al completamento delle funzioni tra aree della sosta, della logistica merci e della logistica urbana verso un sistema integrato di dotazioni sia infrastrutturali che gestionali.

Il GU potrebbe rappresentare il soggetto coordinatore dei mobility manager dei singoli enti territoriali, delle aziende e dei gestori del TPL in una sorta di conferenza tematica permanente e al tempo stesso l'organizzatore di servizi avanzati di supporto alla logistica delle merci.

Attualmente le aree produttive non rappresentano un unico sistema generatore o attrattore di traffico ma un insieme di infrastrutture miste all'urbano all'interno dei singoli comuni. Questo non permette la definizione di un piano del trasporto merci e della logistica organizzato su tutto il distretto; esigenza primaria per un approccio gestionale ottimizzato.

In sintesi le funzioni del GU in qualità di "mobility manager d'area vasta" e di facilitatore ai servizi di logistica merci possono essere:

- monitoraggio e proposte di integrazione degli interventi degli Enti Locali del distretto sulle politiche e sugli interventi per la sosta e la circolazione del traffico merci e del trasporto collettivo delle persone; tale attività va coordinata con i mobility manager locali, in particolare il MM del Comune di Pesaro che ha già in attivo interventi per gli spostamenti casa – lavoro.
- Mediazione e assistenza alle esigenze del settore dell'autotrasporto, in particolare per la sosta organizzata e la logistica merci; la modalità di lavoro che ha portato al progetto preliminare dell'autoparco, attraverso il coinvolgimento diretto delle amministrazioni locali e delle realtà economiche del settore, è un esempio di come operare sul territorio.



- Ricerca di finanziamenti per la realizzazione degli interventi individuati ma anche per realizzare indagini specifiche sull'area distrettuale (a partire dalle analisi Origine – Destinazione merci e persone)
 - Promozione della cultura della logistica presso le aziende locali e gli operatori del trasporto, dato che attualmente l'offerta di logistica coincide grossomodo con il trasporto.
 - Facilitare l'avvio del broker della logistica, curando i rapporti tra aziende – operatori logistici – amministrazioni locali.
-

Aree Sosta Finanziate Dall'albo Autotrasportatori

Come è noto nel nostro Paese il trasporto su strada, sia di passeggeri che soprattutto di merci, è di gran lunga la modalità prevalente. In tale contesto è fortemente sentita dagli operatori del settore l'esigenza, sia sui tracciati autostradali che sulla viabilità statale a più elevata percorrenza, di una **rete di aree di sosta attrezzate** che consentano il più agevole rispetto dei tempi di guida e di riposo, la sosta dei mezzi in condizioni di sicurezza, un adeguato comfort per i conducenti.

Il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, avvalendosi di fondi espressamente destinati dalla legge alla tutela della sicurezza della circolazione stradale e dell'ambiente, ha promosso un contributo a fondo perduto a quei soggetti pubblici o privati che disponessero di un progetto cantierabile, già approvato dalle competenti Autorità, teso a realizzare un'area di sosta per veicoli commerciali.

Un'apposita commissione nominata dal Comitato Centrale ha provveduto a valutare le numerose richieste pervenute, l'idoneità dei soggetti presentatori, il rispetto delle condizioni stabilite nei bandi e nei relativi capitolati.

Il Comitato Centrale dell'Albo ha cofinanziato la costruzione di aree di servizio attrezzate per la sosta dei veicoli pesanti, 22 fino ad oggi i progetti approvati.



Delle 22 aree finanziate, 10 sono già operative:

- Area doganale interna porto mercantile La Spezia (innesto A15 Fornola / SP svincolo Stagnoni)
- A 14 Bologna Bari Taranto (tratto Bologna / Rimini Sud)
- Fiorenzuola d'Arda A1 Milano Napoli (tratto Piacenza / Bologna)



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

- Civitanova Marche (MC) Z.I. Loc. S. Maria Apparente
- A1 Milano Napoli (tratto Chiusi / Orte)
- S.Benedetto del Tronto(AP) - Uscita A14
- A1 Milano Napoli (tratto Fiano Romano / S.Cesareo)
- Polo Logistico Interporto Catania - Piacenza, Via Coppalati
- Fano - Z.I.- Bellocchi E 78 / A 14
- A14 Uscita casello Pesaro Urbino (Loc. Selvagrossa)

Tra le 22 aree di servizio attrezzate per la sosta dei veicoli pesanti, quattro risultano ubicate nel territorio della Regione Marche; tre di queste sono già operative, mentre una è in fase di ultimazione dei lavori:

ENTE AMMESSO ALLA REALIZZAZIONE	DISLOCAZIONE DELL'AREA DI SOSTA	INTERVENTO	INVESTIMENTO PREVISTO	CONTRIBUTO DELL'ALBO	STATO DEI LAVORI	DIMENSIONI	NUMERO STALLI PREVISTI
P.T.P. Parco TIR Pesaro Soc. Coop. r.l. – Pesaro	Loc. Selvagrossa Uscita A14 Casello Pesaro Urbino	Realizzazione ex novo	3.000.000	882.960,00 + 117.040 in corso di erogazione	Lavori ultimati - area di sosta operativa	27.000 mq	121
Fano Transervice Soc. Cons. r.l. Sant'Ippolito (PU)	Fano - Z.I.- Bellocchi E78/A14	Realizzazione ex novo	1.670.400	617,040,00 + 134.640 in corso di erogazione	Lavori ultimati. Area di sosta operativa	35.000 mq	29
Consorzio Autoparco il Vallato Civitanova Marche (MC)	Civitanova Marche (MC) Z.I. Loc. S. Maria Apparente	Realizzazione ex novo	8.628.475	1.032.913,80	Realizzato 3° stralcio funzionale dei lavori per importo superiore all'80% dell'investimento. Conclusione dei lavori prevista a breve	89.508 mq	68
La Sosta s.r.l. di S.Benedetto del Tronto (AP)	S.Benedetto del Tronto (AP) - Uscita A14	Realizzazione ex novo	6.217.985	1.032.913,80	Lavori ultimati. Area operativa	30.000 mq	90

Inoltre il Comitato Centrale sta mettendo a punto un sistema informatico per la messa in rete delle aree di sosta attrezzate. Affinché un'area di sosta dedicata ai veicoli pesanti possa appartenere al sistema delle aree di sosta, sono considerati indispensabili i seguenti requisiti:

1) *Generali:*

- hotel,
- servizi igienici,
- docce,
- minimarket,
- lavanderia (anche self-service),
- autolavaggio,



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

- gommista,
- officina meccanica / elettrauto,
- alimentazione elettrica carri frigo,
- sale di attesa,

2) Dedicati alla security:

- recinzione,
- illuminazione,
- sorveglianza,

3) Dedicati alla safety:

- Antincendio.

P.T.P. Parco Tir Località Selvagrossa Pesaro



L'area

Il Parco Tir è stato realizzato il località Selvagrossa di Pesaro, in un'area ricompresa all'interno di un Piano Particolareggiato Convenzionato, denominato Selva Grossa. Il Comune di Pesaro, proprietario dell'area, ha destinato la stessa ad autoparco per Tir e ad i relativi servizi, al fine di dare una risposta propositiva e concreta al problema del parcheggio dei mezzi pesanti.

La zona dell'intervento, sostanzialmente priva di edificato, è abbastanza pianeggiante, con alberature rade e con piccoli fossi di regimazione delle acque di campagna.

In considerazione dell'ubicazione del Parco TIR, la progettazione ha avuto particolare riguardo all'approfondimento dei due aspetti considerati rilevanti :

1. la previsione di una impiantistica completa e sofisticata per la tutela dell'inquinamento dei suoli e soprattutto delle acque di falda;
2. uno studio specifico dei caratteri botanico-vegetazionali esistenti e di previsione, così da tutelare paesaggisticamente l'area e il contesto circostante.



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

L'intervento

L'intervento consiste sostanzialmente nella realizzazione di un ampio piazzale per la sosta dei mezzi e di alcuni edifici a stretto servizio del parco quali:

- palazzina uffici-servizi;
- officina-deposito;
- stazione di rifornimento;
- stazione di autolavaggio.

Inoltre, tutta l'area, è stata opportunamente fornita di un impianto di sicurezza antintrusione e dalla predisposizione per una autoprotezione su componenti di impianto e cavi.

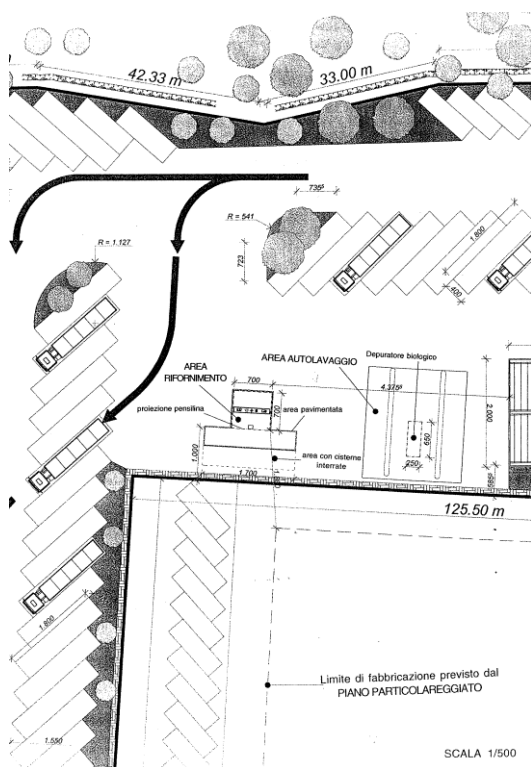


L'intero autoparco risulta rivestito da 3 diversi tipi di manti superficiali, che garantiscono un grado di porosità elevato, per consentire la permeabilità delle acque di piazzale, successivamente incanalate verso il depuratore che effettua il trattamento biologico anche delle acque reflue provenienti dall'impianto di lavaggio automezzi.

La sistemazione del verde è stata realizzata cercando di attenuare l'impatto ambientale prodotto dalla realizzazione della struttura, in particolare attraverso:

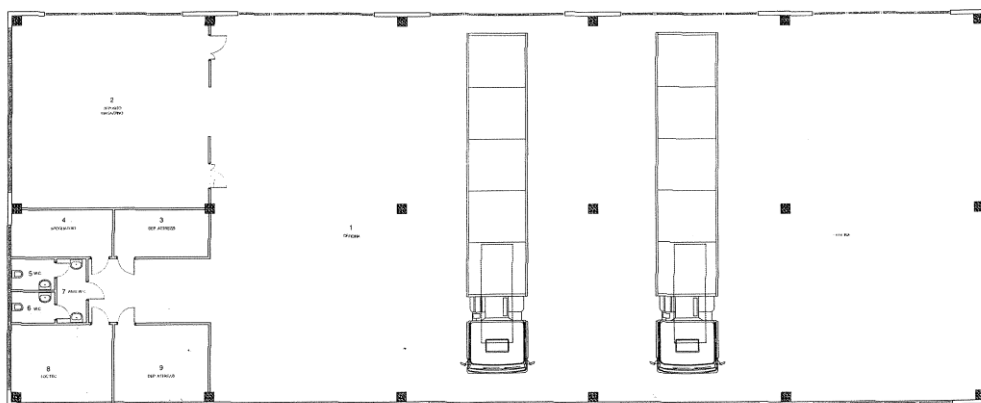
- l'inserimento di vegetazione arborea e arbustiva, nella fascia perimetrale e in aiuole centrali, con funzioni di schermo visivo e barriera filtrante;
- inverdimenti pensili, a copertura dell'edificio destinato ad ospitare gli uffici e dell'area esterna occupata dalla vasca di prima pioggia, volti a creare superfici verdi permeabili capaci di fornire

- officina
- 2) Dedicati alla security
- illuminazione



La Gestione

La Ditta "PARCOTIR Pesaro Soc. Coop. A.r.l.", a seguito di convenzione con il Comune, ha progettato e realizzato la struttura ed ora gestisce l'autoparco stesso.



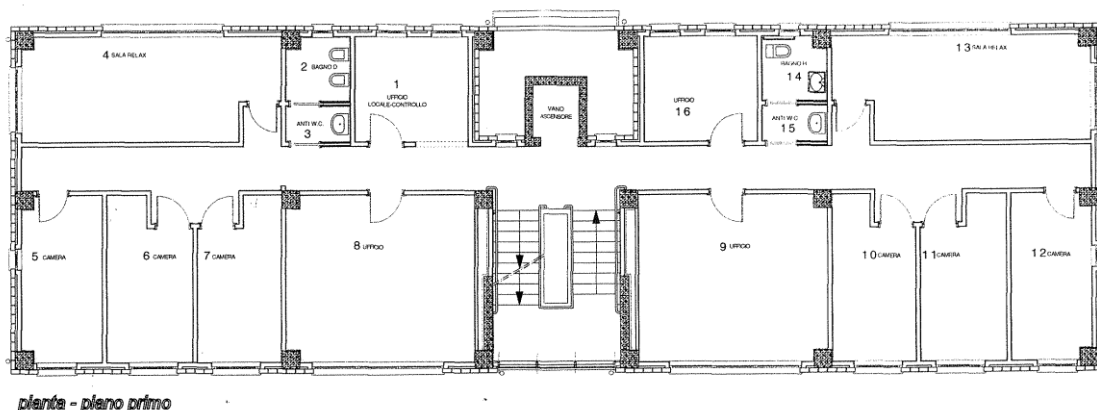
Officina - Pianta piano terra



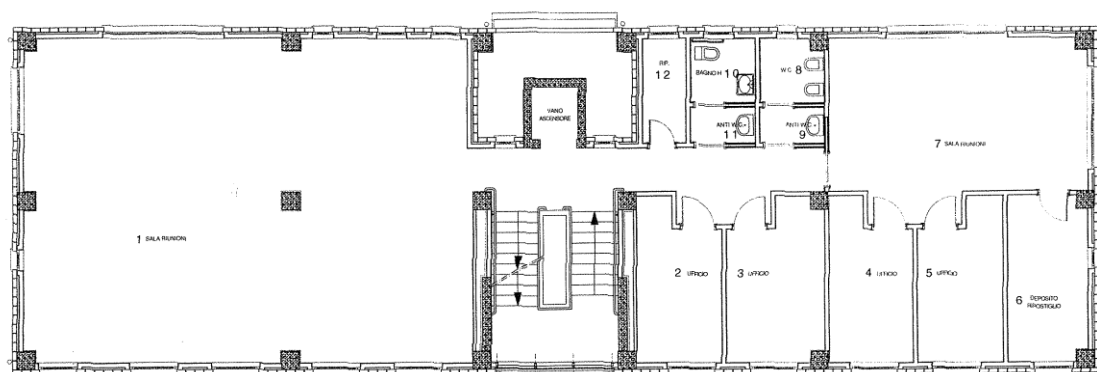
REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

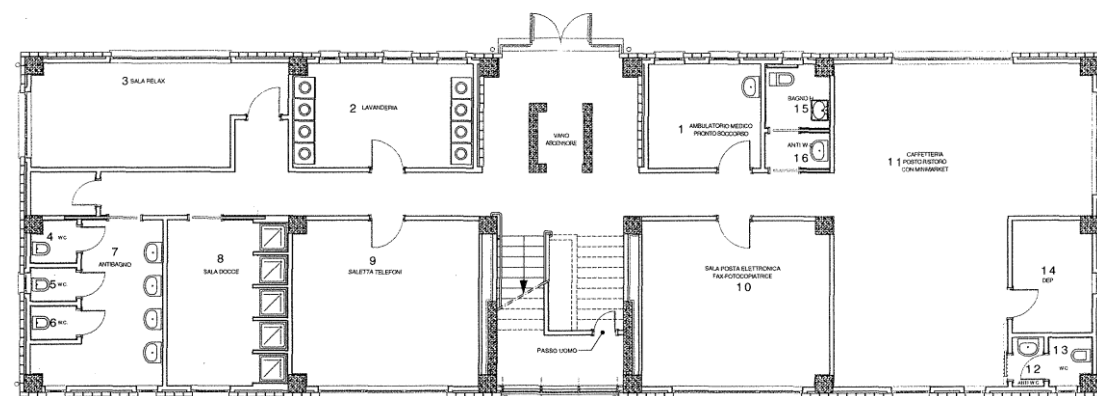
Mobilità e Infrastrutture



pianta - piano primo



pianta - piano secondo



pianta - piano terra

Edificio - piante 3 livelli



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Fano Transervice Soc. Cons. R.L. Sant'ippolito (Pu)**Ampliamento area ristoro e foresteria -**L'area

Per la sua collocazione l'area di sosta si pone come supporto al flusso logistico in transito destinato al porto di Ancona, che dista 60 chilometri, al porto di Ravenna, che dista 115 chilometri, e in generale ai flussi di merce che transitano lungo la dorsale adriatica.

Obiettivo primario, dei diversi interventi realizzati negli anni, è quello di spostare il traffico e di parcheggiare i mezzi pesanti al di fuori della città, ovvero verso la zona industriale fanese.

Nel definire la collocazione dell'area è opportuno fare cenno anche all'ambiente in cui essa è collocata, ovvero a soli 20 chilometri dalle più imponenti realtà di trasporto cooperativo della provincia, che nel loro insieme rappresentano un flusso continuo in transito di 1.000 mezzi al giorno.

L'area in oggetto, di proprietà del Comune di Fano, si estende per circa 3,5 ettari, è collocata al centro della zona industriale fanese, a soli 2,1 Km dal casello autostradale e a 800 metri dalla Fano-Grosseto, idealmente, quindi, in un punto privilegiato per le soste obbligatorie di riposo dei conducenti. Ottimamente collegata con svincoli stradali già esistenti, attorno ai quali si è sviluppata un'area a elevata densità commerciale/produttiva.

La Storia

L'area di sosta sita a Fano – Z.I. Bellocchi è la prima realizzazione del piano trasporti della Regione Marche. Essa rappresenta la prima realtà del genere del centro Italia, in quanto portata a termine dal Comune di Fano con la partecipazione di tutte le istituzioni pubbliche marchigiane (Regione, Provincia) e che ha continuato nel corso del tempo ad essere punto di incontro tra obiettivi pubblici e necessità private.

Il cofinanziamento, da parte della Regione Marche per 470.000 Euro e della Provincia di Pesaro e Urbino per 100.000 Euro, ha reso possibile la realizzazione di:

- Edificio adibito a punto di ristoro dotato di servizi;
- Area asfaltata su cui si sono tracciati 62 stalli riservati alla sosta di mezzi pesanti delle dimensioni di mt. 19 di lunghezza e di mt. 4,5 di larghezza, dotato di sistema antincendio autonomo;
- Impianto di illuminazione con rilevatori di luminosità.

La Fanotranservice, gestore della struttura, ha realizzato con propri fondi:

- Impianto di automazione per l'ingresso controllato dell'area;
- Impianto di videosorveglianza collegato a centrale di sicurezza;
- Impianto di erogazione gasolio per autotrazione destinato all'utenza dell'area, completamente



automatizzato;

- Box di servizio per guardiana.

L'intervento

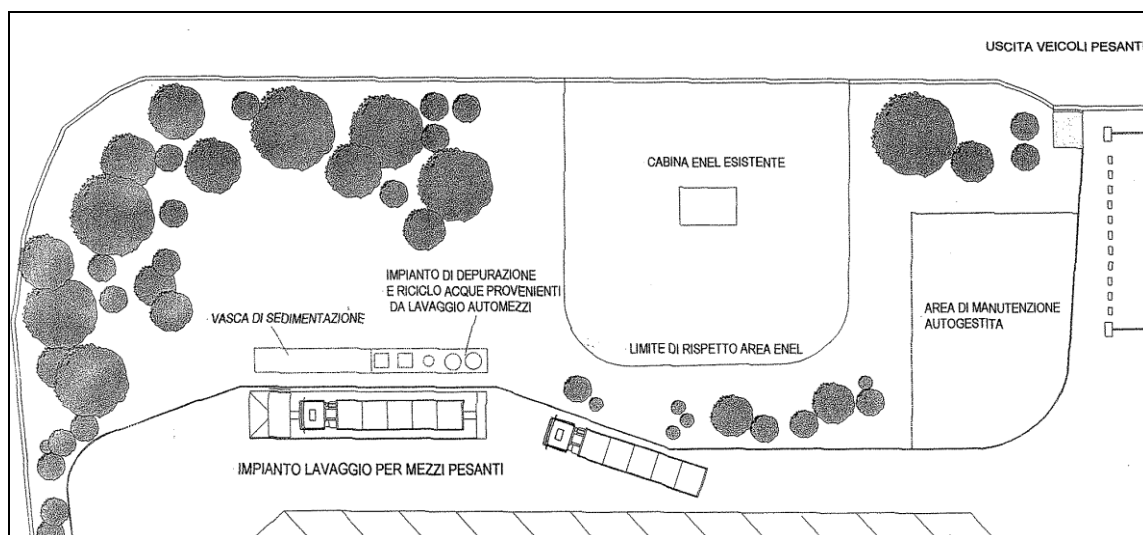
L'intervento, realizzato con i finanziamenti del Comitato Centrale dell'Albo autotrasportatori, ha di fatto completato una struttura in parte esistente e con grandi potenzialità di servizio.

Il progetto di ampliamento ha previsto: nell'area ristoro l'aumento degli spazi destinati al ristoro, alla cucina e alla dispensa, in adiacenza a questo, una zona destinata a foresteria –dormitorio, dotata di servizi, saletta fotocopiatrice-posta elettronica e sala telefoni-fax.

Inoltre, nel parcheggio dell'area ristoro, sono stati realizzati dei nuovi parcheggi auto, alcuni dei quali destinati a portatori di handicap, ubicati nelle vicinanze degli accessi degli edifici.

La nuova stazione di autolavaggio, con il nuovo impianto di lavaggio altamente automatizzato, è stata progettata ponendo particolare attenzione allo smaltimento delle acque reflue del lavaggio, per scongiurare pericolo di inquinamento ambientale, che defluiscono verso un impianto di depurazione biologico.

Nel lato nord è stata realizzata un'area di manutenzione autogestita con un punto di raccolta degli olii esausti e di materiale di scarto da destinare ad apposito processo di smaltimento. Tale investimento si integra con la presenza di elettrauto e gommista a non più di mt. 100 dall'ingresso dell'autoparco, che va a completare il range di servizi cui l'autotrasportatore-cliente può attingere direttamente.



Nel lato ovest, a completamento dell'esistente parcotir, è stata realizzata un'area sosta per ulteriori 29 stalli per mezzi pesanti, di cui 19 attrezzati con colonnine per la fornitura di energia elettrica a mezzi pesanti con rimorchi frigo, al fine di garantire la piena conservazione delle merci trasportate.

A sud di questa area di completamento del piazzale sosta, è stata realizzata una Pesa a Ponte.



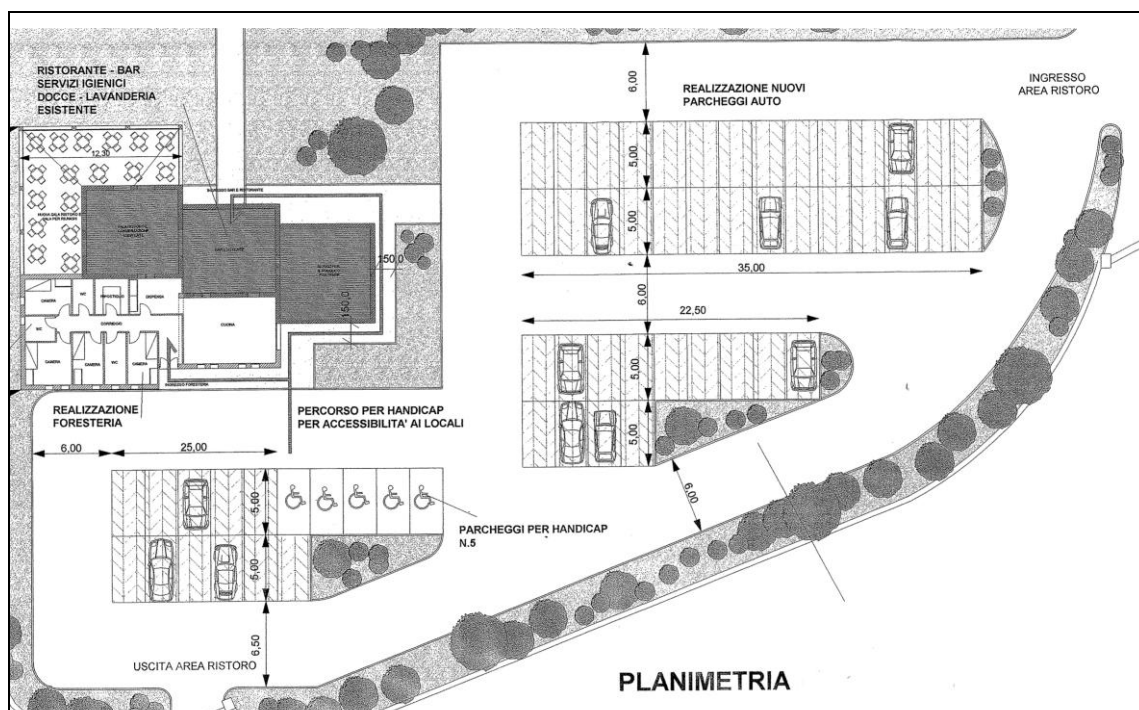
Inoltre, nel lato sud del parcotir, è stato realizzato un parcheggio “verde” destinato alle autovetture, di servizio al punto ristoro e agli autotrasportatori che, collocando abitualmente il mezzo pesante all'interno dell'area parcotir, usufruiscono degli spazi auto disponibili. Nell'area sono collocati n. 60 posti auto, di cui 5 destinati a persone portatrici di handicap.

Il manto di finitura è costituito da blocchetti di betonella in cemento forati per permettere la crescita dell'erba. Gli spazi che delimitano la viabilità all'interno del parcheggio sono ricoperti a verde. In tale area è stato realizzato un impianto di irrigazione con irrigatori a turbina.

Tutta l'area è servita da un impianto di sicurezza antintrusione con automezzi conformi alle norme obbligatorie di sicurezza UNI 8612 e conformi alla Legge n. 46/1990 ed al D.P.R. 447/91.

Inoltre l'impianto è predisposto per avere una autoprotezione su componenti di impianto e cavi e i collegamenti in cavo schermato multipolare sono non propaganti incendio a norma CEI 20-22, con l'obiettivo di garantire la sosta di mezzi con a bordo carichi di valore.

La sicurezza del parcheggio è stata migliorata grazie alla realizzazione lungo tutto il perimetro, di una nuova recinzione con rete metallica posta su muro in cemento armato, in sostituzione di quella in rete plastificata.



Il Quadro Economico

	Descrizione dell'investimento	Costo
A	Parcheggio verde destinato alle autovetture, di servizio al punto di ristoro e agli autotrasportatori che, collocando abitualmente il mezzo all'interno dell'area, usufruiscono degli spazi auto disponibili.	141.942,71
B	Completamento piazzale area sosta per ulteriori 29 stalli.	200.113,71



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

C	Riadattamento del sistema antincendio al fine di individuare un numero di dieci stalli da destinare alla sosta di mezzi con carichi in ADR. Tali aree sono collocate nella parte a nord-est dell'attuale piazzale, al centro di una rete antincendio potenziata e in posizione diametralmente opposta alla collocazione dell'attuale edificio "Ristoro".	50.000,00
D	Aree ad elevato controllo e garanzia di sicurezza tramite sistema elettronico di rilevazione presenza del mezzo e telesorveglianza, con l'obiettivo di garantire la sosta di mezzi con a bordo carichi di valore.	53.000,00
E	Realizzazione di colonnine per la fornitura di energia elettrica a mezzi pesanti con rimorchi frigo, per garantire della piena conservazione delle merci trasportate.	70.000,00
F	Realizzazione di un impianto di lavaggio per mezzi pesanti, aperto al pubblico, altamente automatizzato e con elevata velocità di lavaggio.	321.698,20
G	Realizzazione di pesa a ponte.	48.379,51
H	Sostituzione della recinzione esistente con nuovo muretto in cemento armato e rete metallica di sicurezza.	276.572,62
I	Area di manutenzione autogestita con relativo punto di raccolta olii esausti e materiale di scarto da destinare ad apposito processo di smaltimento.	63.630,00
L	Ampliamento locale ristoro per inserimento locali ad uso foresteria e dormitorio.	122.629,94
Importo Lavori		1.347.966,49
IMPORTO ALVORI arrotondato		1.347.960,00
+ IVA 20% su lavori		269.592,00
TOTALI LAVORI comprensivo di IVA 20%		1.617.552,00
Spese tecniche comprese di IVA 20%		52.848,00
Totale spesa Euro		1.670.400,00

I Servizi Offerti

I servizi offerti a chi si ferma nell'area di sosta sono:

- 1) Generali
 - ambulatorio medico-pronto soccorso
 - lavanderia
 - sala relax
 - sala doccie
 - servizi igienici
 - saletta telefoni
 - sala posta elettronica – fax – fotocopiatrice
 - camere
 - stazione di rifornimento
 - autolavaggio
 - officina
- 2) Dedicati alla security
- 3) Dedicati alla safety



La Gestione

Dopo un parziale completamento dei lavori è stata siglata nel 2001 la convenzione tra il Comune di Fano e la Fanotranservice S.r.l., società di gestione creata da operatori del mondo dei trasporti e sostenuta dalle associazioni di categoria artigiane e industriali.



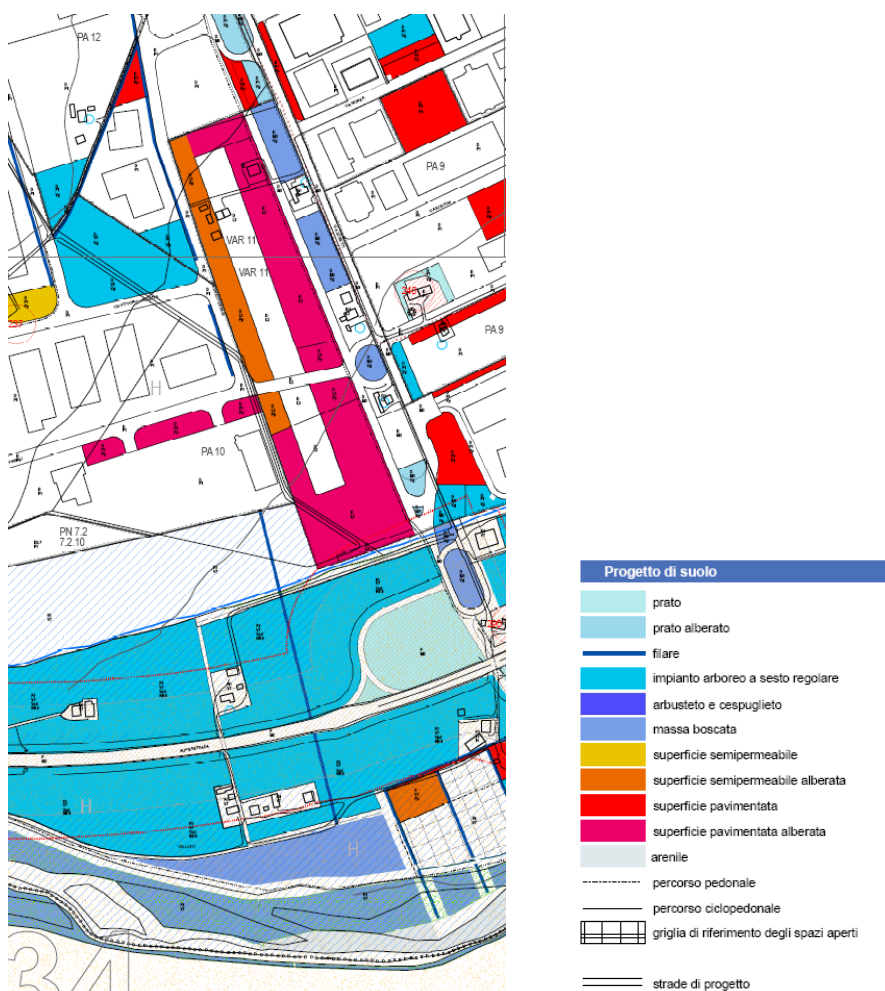
Consorzio Autoparco “Il Vallato” Civitanova Marche (Mc)- Area di Sosta Attrezzata -

L'area

L'intervento riguardante la realizzazione dell'Area di sosta attrezzata coinvolge una vasta area ricadente all'interno del territorio del Comune di Civitanova Marche, nella località zona industriale “A” in località S. Maria Apparente, in prossimità del nuovo svincolo della superstrada a circa Km 3 dall'entrata dell'Autostrada Bologna-Taranto.

L'area in cui è inserito l'autoparco è situata in prossimità dell'accesso alla superstrada della Valle del Chienti, ad una distanza di circa due chilometri dall'uscita dell'autostrada A14.

Il progetto coinvolge l'area individuata dalla Variante al PRG, approvata con Delibera CC n. 93 del 02/09/1999, ed in esso denominate “Centro Servizi” e “Area di sosta attrezzata”.



Estratto del PRG comune di Civitanova

La suddetta Variante al PRG individua cinque perimetri edificabili all'interno dell'area destinata a “Centro Servizi” ed un unico perimetro edificabile all'interno dell' “Area di sosta attrezzata”.



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

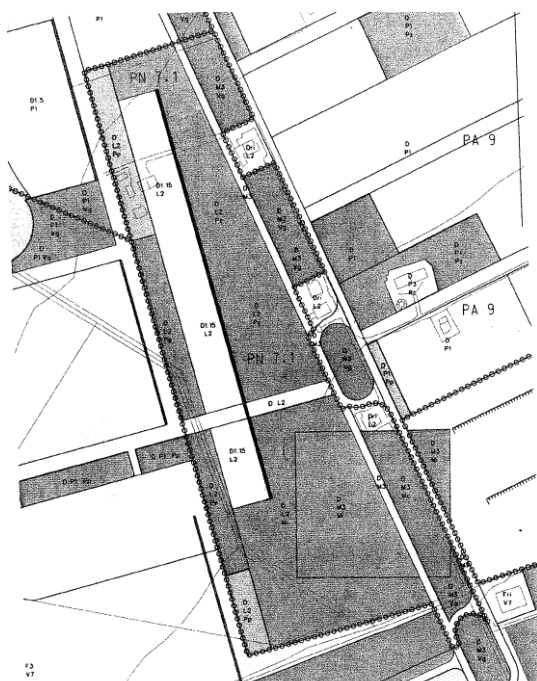
L'accesso all'area avviene in tre punti: il primo, lungo la corsia est del grande anello di svincolo, a ridosso della stazione di rifornimento; il secondo ed il terzo avvengono dagli adiacenti parcheggi pubblici del centro servizi, a est ed a ovest degli edifici.

La vasta superficie, su cui insiste il nuovo edificio, in parte resta di pertinenza della stazione di rifornimento di carburante, che scavalca la grande rotatoria.

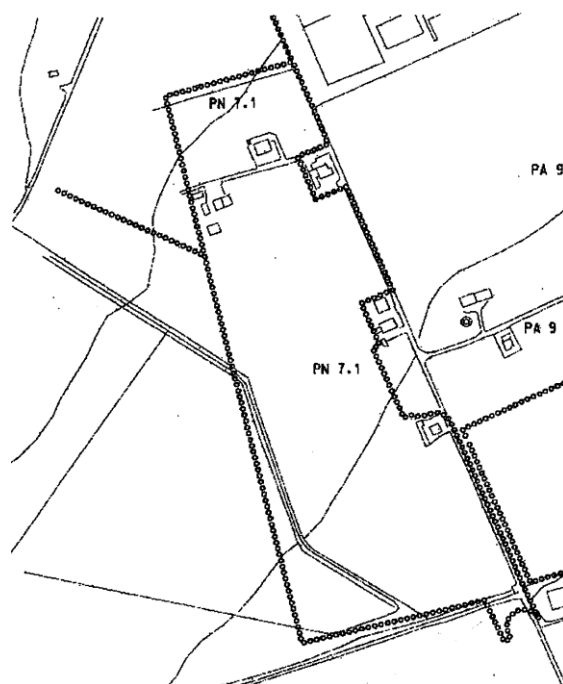
Le caratteristiche, funzionali e dimensionali dell'intervento, lo qualificano come significativo sia per la zona industriale di Civitanova Marche che per ambiti più estesi.

Gli spazi aperti sono concepiti per permettere la movimentazione dei veicoli industriali, nonché la sosta sia per il ristoro che per il pernottamento degli autotrasportatori.

Una parte significativa dell'area di sosta è a servizio dell'attività doganali e a sua volta include una recinzione con funzione di area di custodia temporanea, dove accogliere, secondo gli standard correnti, i veicoli per i quali si richiedano esami ed attese prolungate.



Estratto del PRG adottato



Schema delle norme che regolano le quantità edilizie e gli standard urbanistici

bile, con le zone propriamente di sosta e quelle prossime ai blocchi edilizi identificate da masselli calcestruzzo, diversi dalle grandi superfici in conglomerato bituminoso trattato con coloranti, che rivestono la maggior parte del suolo.

Una fascia alberata, collocata verso il confine ovest, lungo la quale si attesta una "fila" di posti auto, a sua volta integrata da una seconda, ubicata dalla parte opposta, vicino ad una delle aree verdi.

L'intervento

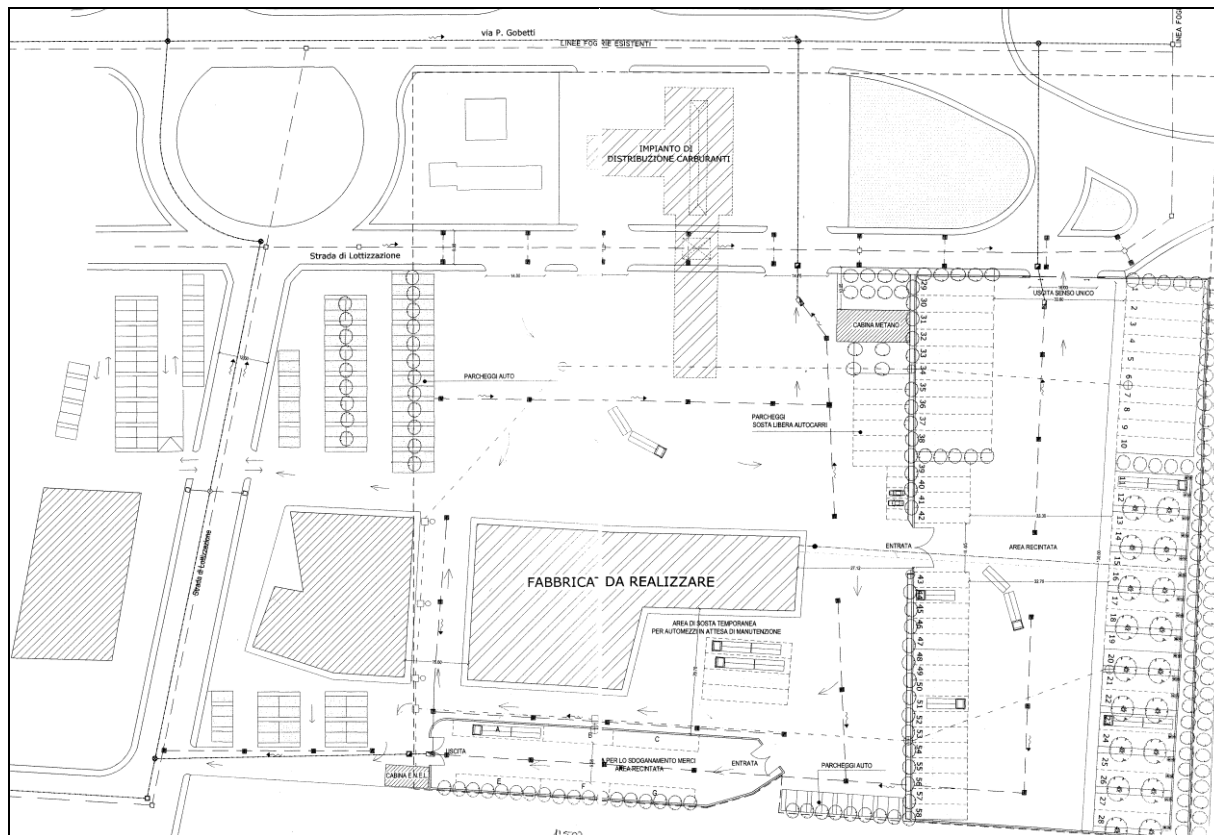


REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Nell'Area di sosta attrezzata, della superficie complessiva pari a mq 30.761, sono state realizzate strutture di notevole rilevanza a servizio del settore autotrasporti; piazzali per la sosta degli autoarticolati della superficie di mq 17.154, un impianto di distribuzione carburanti della superficie di mq 5.556 ed un edificio destinato in parte ad autofficina ed in parte ad uffici doganali.



planimetria progetto

Secondo un'intuizione già presente nella relazione a corredo della variante del PRG, è evidente la necessità di conferire al progetto "unitarietà", in particolare, con il complesso degli edifici esistenti che assumono l'aspetto di briglia di fondovalle.

Da ciò la scelta di realizzare un edificio che nella sua lunghezza segue i limiti di profondità dei corpi di fabbrica esistenti, ad eccezione della testa meridionale, trattata come un solido unico composto da volumi appartenenti al "centro servizi" ed alla "sosta attrezzata"; questa parte, situata tutta al di là dell'importante strada che attraversa l'area progetto, non è stata fisicamente collegata con la restante edificazione e si caratterizza per le specifiche soluzioni di rivestimento.

L'edificio è organizzato in due volumi, congiunti in senso nord-sud, con limite di altezza fissato in sei metri e con un massimo di due piani.

La porzione a ovest ospita un officina adatta anche a servire veicoli industriali, funzionalmente connesse con l'area di sosta attrezzata.



La porzione a est contiene al piano terra un centro di ristorazione, con mensa e bar, mentre al primo piano si trovano gli uffici doganali.

La struttura portante dell'edificio è realizzata con telaio in cls armato, con passi regolari ove possibile, per consentire l'uso, almeno parziale, di solai prefabbricati, localmente integrati da porzioni di gettati in opera o in laterocemento.

Gli spazi aperti sono stati disegnati di concerto con l'elaborazione degli edifici.

La destinazione preminente delle aree scoperte è stata dettata da ciò che prevede la normativa vigente per quanto concerne la dotazione di parcheggi; perciò da una parte le soste cedute come standard pubblici e dall'altra quelle derivanti dall'applicazione della "legge Tognoli". La scelta progettuale è stata quella di evidenziare la differenza tra la densità del parcheggio pubblico e i parcheggi sul fronte est, inframezzati da superfici verdi e caratterizzati da diverse pavimentazioni, in modo tale da determinare una successione di spazi contigui ma capaci di fruizioni diverse.

Il Quadro Economico

	CATEGORI OPERE	COSTI OPERE
A	Opere di urbanizzazione primaria <i>strada di lottizzazione di accesso all'area di sosta attrezzata</i>	€ 198.412,43
B	Piazzale area sosta <i>piazzale annesso al fabbricato per la sosta degli autoarticolati</i>	€ 1.147.972,74
C	Fabbricato area sosta <i>edificio destinato in parte ad autofficina, in parte alla ristorazione ed in parte ad uffici doganali</i>	€ 2.626.983,91
D	Impianto distribuzione policarburanti	€ 1.262.234,19
E	Somme a disposizione	€ 2.957.764,68
	<i>Acquisto area</i>	€ 1.862.622,47
	<i>Costo costruzione</i>	€ 52.614,78
	<i>Imposte</i>	€ 227.241,04
	<i>Oneri amministrativi</i>	€ 44.078,31
	<i>Oneri finanziari</i>	€ 309.874,14
	<i>Oneri utenza</i>	€ 23.240,56
	<i>Progettazione e direzione lavori</i>	€ 261.780,16
	<i>Spese generali</i>	€ 176.313,22
TOTALE		€ 8.193.367,95

PIANO FINANZIARIO

• Partecipazione consorzio autoparco il Vallato € 7.160.453,95

di cui:

fondi propri autofinanziamento € 4.418.411,30

prestiti € 2.742.042,65

• Contributo Albo € 1.032.914,00



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

I Servizi Offerti

I servizi offerti a chi si ferma nell'area di sosta sono:

1) Generali:

- ristorante;
- servizi igienici,
- officina meccanica
- uffici doganali
- impianto distribuzione carburanti;

2) Dedicati alla security:

- recinzione,
- illuminazione,
- sorveglianza,

3) Dedicati alla safety:

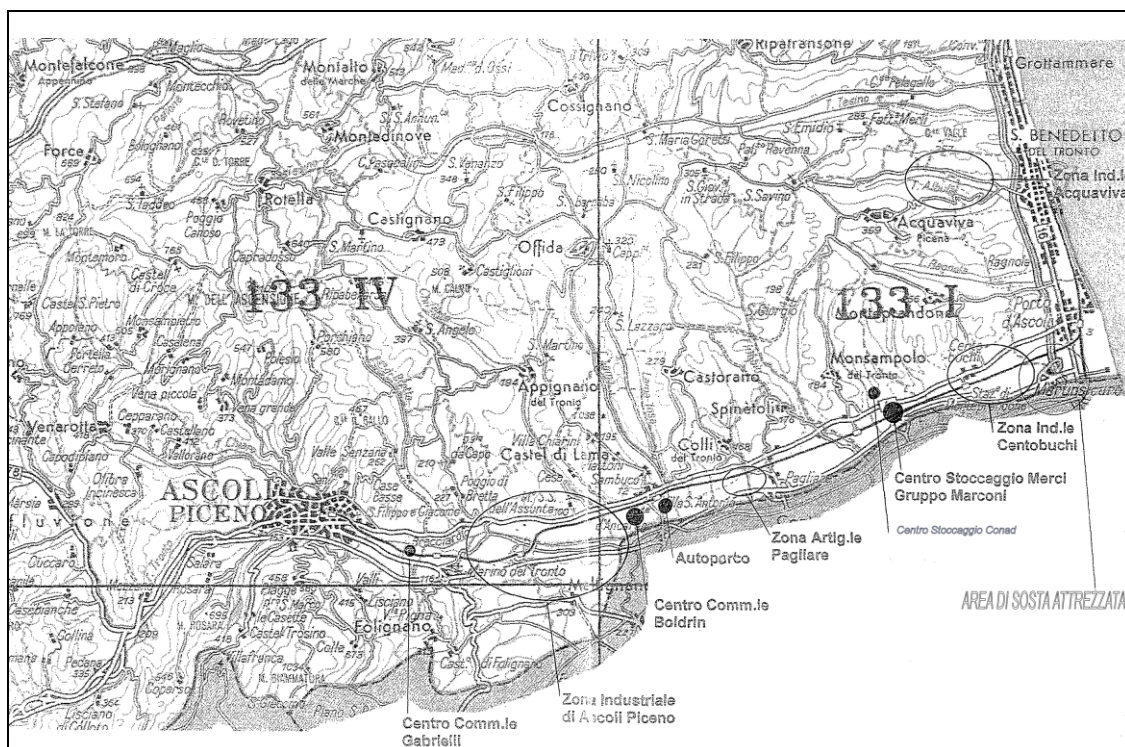
- antincendio

La Sosta Srl San Benedetto Del Tronto (Ap) -Area di Sosta Attrezzata-

L'area

L'intervento interessa un'area di proprietà della ditta "La Sosta Srl", con sede in San Benedetto del Tronto. L'assetto societario della "La Sosta Srl" vede la partecipazione di operatori economici legati al mondo dell'autotrasporto e quindi bene a conoscenza delle esigenze operative delle aziende trasportatrici.

La complessa proprietà della "La Sosta Srl" riguarda un terreno di circa 30.000 mq, delimitato dalla via San Giovanni e dal confine autostradale.



Sotto il profilo urbanistico l'area risulta essere zona destinata alla viabilità che consente, per intervento diretto, la realizzazione di "aree di parcheggio con relativi servizi, quali stazioni di servizio per autoveicoli e rifornimento carburanti, bar, tavole calde, ecc." (art. 46 delle N.T.A. della Variante Generale del PRG del Comune di San Benedetto del Tronto)

Su tale area la società ha realizzato un progetto integrato consistente in un'area di sosta attrezzata per l'autotrasporto in transito e locale con annesso un edificio di servizio (bar, tavola calda, servizi igienici, market, sala telecomunicazioni, lavanderia), nel risanamento conservativo di un edificio da destinare ad uffici, ambulatorio medico e foresteria e nella costruzione di un nuovo impianto di distribuzione di carburanti.

L'idea dell'area di sosta attrezzata nasce da considerazioni sull'evoluzione del mondo del trasporto con particolare riferimento al territorio adriatico.



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Il settore dell'autotrasporto necessita di un'offerta di servizi ed infrastrutture atti al miglioramento delle condizioni di operatività, consapevoli di ciò, i soci della "La Sosta Srl", hanno iniziato a pensare, dal 1999, alla costruzione di un punto di riferimento per la fornitura di tutta una serie di servizi personalizzati.



Individuazione dell'area

In considerazione del fatto che la dorsale adriatica è una delle fasce a più elevata intensità di traffico pesante, la società "La Sosta Srl" ha individuato l'area in prossimità del casello autostradale A14 di San Benedetto del Tronto come ottimale per la realizzazione dell'area di sosta, in quanto collocato in zona baricentrica rispetto alla movimentazione dei mezzi pesanti

Il casello autostradale in questione è di facile fruizione da parte dei veicoli pesanti perché situato in una zona completamente pianeggiante e perché prossimo alla sede autostradale, ciò consente di approssimare l'area di sosta ad un'area di servizio autostradale, in quanto il trasportatore affronterebbe le stesse difficoltà di una sosta in una normale area di servizio.

Inoltre il tratto adriatico della A14 è sprovvisto di aree di servizio con ampi spazi e quindi con particolari attenzioni ai veicoli pesanti.

Altre considerazioni sono state fatte in funzione del fatto che nel periodo estivo le Regioni Marche ed Abruzzo vietano ai mezzi pesanti il transito nei percorsi nord-sud e viceversa sulle strade statali, obbligandoli a transitare sul tratto autostradale, creando enormi problemi di scorrimento e l'esigenza

di spazi in cui sostare per tempi medio-lunghi.

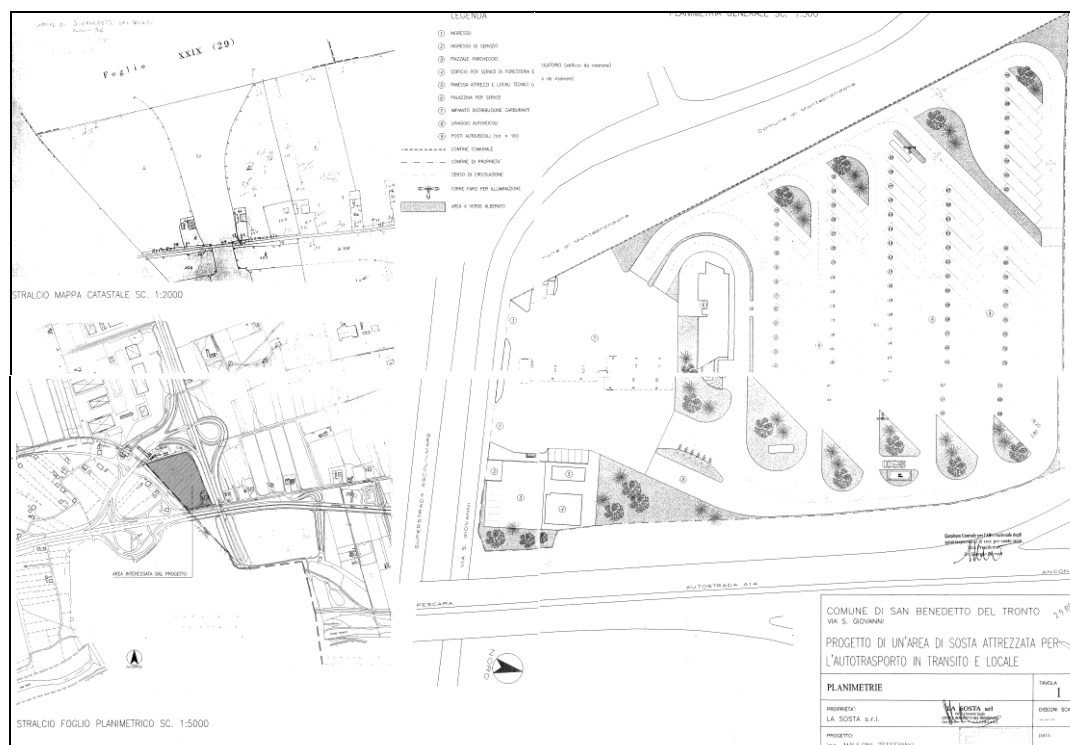
Altra caratteristica dell'area è la prossimità ad altri percorsi viari importanti oltre a quello autostradale.

Infatti l'area di sosta:

- è a ridosso dello svincolo per Montepandone della Superstrada Ascoli-Mare , bretella di scorrimento veloce che taglia tutta la Valalta del Tronto;
- dista non più di 500 mt dalla strada statale Adriatica;
- dista non più di 1000 mt dalla strada statale Salaria che storicamente congiunge il versante Adriatico con quello Tirrenico.

Per quanto riguarda la vicinanza ad aree industriali, l'area di sosta si trova:

- a circa 1 Km dal nucleo industriale di Centobuchi di Montepandone (AP);
- a circa 5 Km dalla zona industriale di Pagliare del Tronto
- a circa 5 Km dal nucleo industriale di Acquaviva Picena;
- a circa 10 Km dal nucleo industriale di Ascoli Piceno.



Planimetria dell'intervento

Inoltre, la zona limitrofa all'area di sosta, è caratterizzata dalla presenza di strutture pubbliche e private, di recente costruzione, che molto influenzano sul volume di traffico pesante e che la fanno definire come una zona ad intenso traffico, e sono:

- il Centro Agro-Alimentare, che raccoglie commercianti dell'ortofrutta da tutto il centro Italia, a circa 100 mt;
- l'Autoporto, per lo smistamento merci, a ridosso della zona industriale di Ascoli Piceno;



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

- il Polo per lo stoccaggio frigorifero, di circa 220.000 mq (gruppo Marconi), a meno di un Km;
- il Polo per lo stoccaggio merci, di circa 125.000 mq (gruppo Marconi), a circa 3 Km;
- il Centro di stoccaggio Conad, a circa 4 Km;
- la Dogana di San Benedetto del Tronto.

La stessa zona limitrofa si sta caratterizzando, nell'ultimo periodo, per l'insediamento di grossi centri commerciali, con superfici superiori a 100.000 mq:

- Centro commerciale Coop, a non più di 500 mt;
- Centro commerciale Boldrin, a circa 10 Km;
- Centro commerciale Gabrielli, a circa 15 Km;
- Centro commerciale Val Vibrata, a circa 15 Km.

L'intervento

La dimensione dell'area di sosta è di complessivi 25.000 mq.

All'interno di tale area sono individuate le seguenti zone:

- a) area di sosta vera e propria;
- b) spazio per impianto di autolavaggio;
- c) fabbricato di nuova costruzione, destinato a servizi;
- d) fabbricato ristrutturato, destinato ad ambulatorio medico e foresteria.



Area destinata alla sosta.

Nell'area destinata a parcheggio sono stati realizzati 90 posti per autoveicoli pesanti, per circa 18.500 mq complessivi. Ventisette di questi posti-camion, sono attrezzati per la sosta di veicoli in regime di temperatura controllata.

Nell'angolo nord-est dell'area di sosta, quindi in zona decentrata rispetto al fabbricato servizi e al fabbricato foresteria, sono stati ricavati, con apposita separazione, nove stalli dedicati alla sosta dei veicoli che trasportano merci pericolose. Tale zona è stata dotata di particolari sistemi di sicurezza.

L'area parcheggio è inoltre dotata di appositi stalli dedicati alle soste momentanee e stalli riservati ad autocarri con dimensioni di mt 13 x 3.65.

Inoltre l'area di sosta ha una apposita stazione per la manutenzione autogestita dei veicoli.

L'area di sosta è interamente recintata e custodita, tramite televigilanza, e l'ingresso avviene attraverso un sistema di controllo meccanizzato e telecomandato, le cui sbarre sono governate da un addetto alla vigilanza.

La circolazione all'interno dell'area è del tipo a senso unico e si sviluppa in senso antiorario senza incroci, su una viabilità perimetrale di larghezza maggiore e corsie di manovra di larghezza ridotta per il parcheggio negli appositi spazi. Questi ultimi, disposti a pettine e aperti su due corsie parallele, consentono un'agevole manovra sia in ingresso che in uscita.

Il piazzale è illuminato da fari posti su due torri alte 25 mt, dislocate in maniera di non avere zone d'ombra, per il controllo visivo costante dell'area custodita e per consentire nelle ore notturne la viabilità in ottime condizioni di visibilità e sicurezza.

L'intera area a parcheggio è dotata di idonee pendenze e sistemi di raccolta per garantire un rapidissimo deflusso delle acque meteoriche.

Ampie zone di verde, perimetrale da cordoli stradali e provviste da cordoli stradali e provviste di opportuna alberatura, delimitano e proteggono gli spazi di sosta. Le essenze arboree utilizzate sono quelle più adatte e più abitualmente usate nell'ambito del territorio comunale (pini, lecci, tigli, ligustri ecc.)

Spazio impianto autolavaggio.

Nella zona di ingresso dell'area di parcheggio è stato previsto il posizionamento di un impianto di lavaggio mezzi.

Fabbricato servizi e fabbricato foresteria.

A sud dell'area interessata è prevista la realizzazione di un edificio in cui trovano posto tutti i servizi necessari agli utenti del parcheggio.

Dal punto di vista architettonico l'edificio è costituito da due evidenti volumi raccordati dal blocco dei collegamenti verticali e da due porticati sui fronti nord e sud.

Il volume centrale offre la possibilità di accesso dall'area di sosta tramite una doppia rampa che permette di superare il dislivello di 1 mt rispetto al piano del marciapiede e dalla stazione di servizio, attraverso una breve rampa di scala e un ampio ascensore.

Dall'atrio del piano rialzato si accede sul lato ovest ai servizi igienici per gli utenti e ad un piccolo market, mentre sul lato est vi sono, oltre ai servizi igienici, locali ad uso specifico (locale lavanderia a gettone, locale per telefoni, fax, fotocopiatrici, stazione internet).



Al primo piano sono ubicati un bar, sull'ala ovest dell'edificio e una tavola calda, sull'ala est.

Il locale destinato a tavola calda e il bar sono dotati di ampie superfici vetrate sui lati nord e sud per consentire ai camionisti un controllo visivo diretto del proprio veicolo in sosta ed hanno una copertura leggera realizzata con struttura in legno lamellare e pannelli in legno coibentati ed impermeabilizzati, che consente la fruizione di ampi spazi liberi.

Dal punto di vista costruttivo, l'edificio sarà realizzato con una struttura portante in c.a., costituita da platea di fondazione, pilastri, travi e solai. Il tamponamento sarà in muratura a cassa vuota intonacata e provvista di adeguata coibentazione.

Nella parte sud-ovest è stato recuperato un fabbricato colonico i cui spazi interni sono utilizzati come ambulatorio medico e uffici amministrativi, con i relativi servizi igienici al piano terra, mentre il primo piano ospita una foresteria composta da cinque camere con bagno, nel piano sottotetto si trova l'archivio. I tre piani sono collegati con un ascensore.

Impianto distribuzione carburante.

Inoltre "La Sosta Srl" ha realizzato un impianto di distribuzione carburante, su un'area di 5.500 mq circa, adiacente all'area di sosta, pur essendo separata fisicamente da apposita recinzione metallica.



Tale realizzazione esterna dell'impianto rispetto all'area di sosta è stata determinata dalle ferree leggi in materia di autorizzazione alla vendita di carburante, le quali vietano la limitazione all'utilizzo delle pompe di distribuzione. Un impianto di distribuzione carburante, interno all'area di sosta, avrebbe comportato per i trasportatori interessati l'obbligo della partecipazione ad un consorzio di gestione, pertanto, l'impianto di distribuzione carburanti, è stato posizionato esternamente. Tuttavia sono state collocate, nella zona più vicina all'area di sosta, le pompe di distribuzione gasolio, riservate agli utenti dell'area.

Officina



REGIONE MARCHE

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture

Essendo presenti nelle immediate vicinanze dell'area di sosta diverse officine specializzate nella manutenzione dei mezzi pesanti, la società "La Sosta Srl" ha scelto di non inserire nessuna officina internamente all'area, ma di ricorrere ad apposite convenzioni con le officine limitrofe, onde poter comunque garantire il servizio di manutenzione specializzata.

Impianti.

Sia l'edificio che il piazzale di sosta sono provvisti di tutti gli impianti necessari per il loro uso, secondo la normativa inerente al consumo di energia; pertanto:

- impianto elettrico, previsto separato per la forza motrice e per l'illuminazione;
- impianto di riscaldamento e condizionamento, azionato da apposita centrale termica a gas;
- impianto idrosanitario, per tutte le utenze di acqua interne e d esterne;
- impianto di scarico e di smaltimento delle acque reflue.

Lo smaltimento dei liquami provenienti dagli scarichi di tipo civile avviene nella pubblica fognatura, previa depurazione in fosse settiche Imhoff della capacità complessiva di 25mc.

Per lo smaltimento delle acque di piazzale sono state realizzate una serie di pozzetti di raccolta con griglie carrabili poste lungo le corsie di accesso ai parcheggi e nel piazzale per il rifornimento carburanti. Tali pozzetti, collegati tra loro, fanno confluire l'acqua in due collettori che convogliano le acque reflue nell'impianto di depurazione primario.

Inoltre si è previsto il trattamento delle acque provenienti dall'impianto di lavaggio e delle acque di piazzale di prima pioggia.

Il Quadro Economico

PIANO FINANZIARIO			
Fonti di Approvvigionamento			
Investimento Complessivo	€ 6.217.984,52	Contributo Albo	€ 1.032.913,80
		Operazione di Leasing Immobiliare	€ 3.192.484,88
		Operazione di Leasing Strumentale	€ 520.717,67
		Autofinanziamento	€ 1.471.868,19
Totale Impieghi	€ 6.217.984,52	Totale Fonti	€ 6.217.984,52

I Servizi Offerti

I servizi offerti a chi si ferma nell'area di sosta sono:

1) Generali:

- tavola calda;



- servizi igienici,
- impianto distribuzione carburanti;
- autolavaggio;
- ambulatorio medico;
- foresteria;
- piccolo market;
- lavanderia a gettoni;
- locale telefono, fax, fotocopiatrici, stazione internet;
- stazione autogestita per manutenzione mezzi;

2) Dedicati alla security:

- recinzione,
- televigilanza;
- illuminazione,
- zona per veicoli che trasportano merci pericolose;

3) Dedicati alla safety:

- antincendio