



**REGIONE MARCHE**

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

# **PIANO REGIONALE INFRASTRUTTURE, TRASPORTO MERCI, LOGISTICA**

Scheda **5**

## ***INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE***

# **PARTE 1**

## **LE INFRASTRUTTURE VIARIE NELLE MARCHE**



## INDICE

1	INQUADRAMENTO TERRITORIALE .....	2
1.1	Dotazione di infrastrutture stradali .....	2
1.2	Raffronto delle infrastrutture stradali in Italia.....	7
2	LE INFRASTRUTTURE NELLA PIANIFICAZIONE REGIONALE .....	10
2.1	IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI .....	10
2.1.1	Viabilità stradale .....	11
2.1.2	Sistema ferroviario .....	12
2.1.3	Sistema portuale e cabotaggio .....	13
2.1.4	Sistema aeroportuale .....	13
2.1.5	SISTEMA SCAMBI INTERMODALI .....	13
2.2	PIANO D'INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	14
2.3	INDIVIDUAZIONE DELLA RETE VIARIA REGIONALE.....	19
3	IL DECENTRAMENTO AMMINISTRATIVO (D.Lgs. 112/98) .....	22
4	LE INFRASTRUTTURE NELLA PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA.....	37
4.1	INTESA GENERALE QUADRO .....	37
4.2	Accordo di Programma Quadro per la Viabilità Stradale (APQ Viabilità).....	37
4.3	Investimenti dell'ANAS spa.....	42
5	LA SICUREZZA STRADALE NELLA REGIONE MARCHE .....	45
5.1	ASPETTI GENERALI .....	45
5.2	LA MOBILITA' .....	46
5.3	INCIDENTALITÀ: DATI QUANTITATIVI .....	48
5.3.1	Stato dell'incidentalità al 2006 .....	48
5.3.2	Evoluzione nel periodo 200-2006 .....	49
5.4	ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE .....	55
5.5	CENTRO PER LA SICUREZZA STRADALE DELLA REGIONE MARCHE .....	67
6	IL PROGETTO DI RETE .....	72
6.1	LA RETE PRINCIPALE .....	72
6.2	CRITERI PER LA CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE .....	74
6.3	CRITERI PER IL FINANZIAMENTO .....	75
6.4	PROGRAMMA DI INVESTIMENTI SULLA RETE.....	76

# 1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Le Marche sono costituite, morfologicamente, da una fascia litoranea continua e pianeggiante di circa 200 km. sulla quale si sono storicamente sviluppati i maggiori insediamenti urbani quali: Pesaro, Fano, Senigallia, Falconara, Ancona, Porto Recanati, Civitanova Marche, Porto S.Giorgio e San Benedetto del Tronto, e che, fatta eccezione per brevi tratti, si presenta oggi come una città lineare.

Su tale fascia litoranea si attestano una serie di valli trasversali (est-ovest) che partendo dalla catena degli Appennini si innestano sulla fascia litoranea; anche lungo queste valli si è storicamente sviluppata l'urbanizzazione residenziale e produttiva, che registra negli ultimi due decenni notevoli impulsi alla crescita.

In queste aree, costiere e vallive che presentano la tipica conformazione “a pettine”, sono state localizzate le principali infrastrutture di trasporto di interesse nazionale ed interregionale sia lineari, strade e ferrovie, che puntuali, porto, aeroporto, interporto, ecc. I collegamenti intervallivi e vallivi minori sono costituiti da infrastrutture di interesse regionale o provinciale.

## 1.1 Dotazione di infrastrutture stradali

Il territorio della regione Marche è dotato di una rete stradale costituita da autostrade, strade statali e provinciali per un totale di 6504 km.

In termini quantitativi, la disponibilità di strade ripartita per province, regione e Italia, e il rapporto con la popolazione e la superficie territoriale, indicatori valutativi maggiormente utilizzati, sono riportati nelle tabelle che seguono:

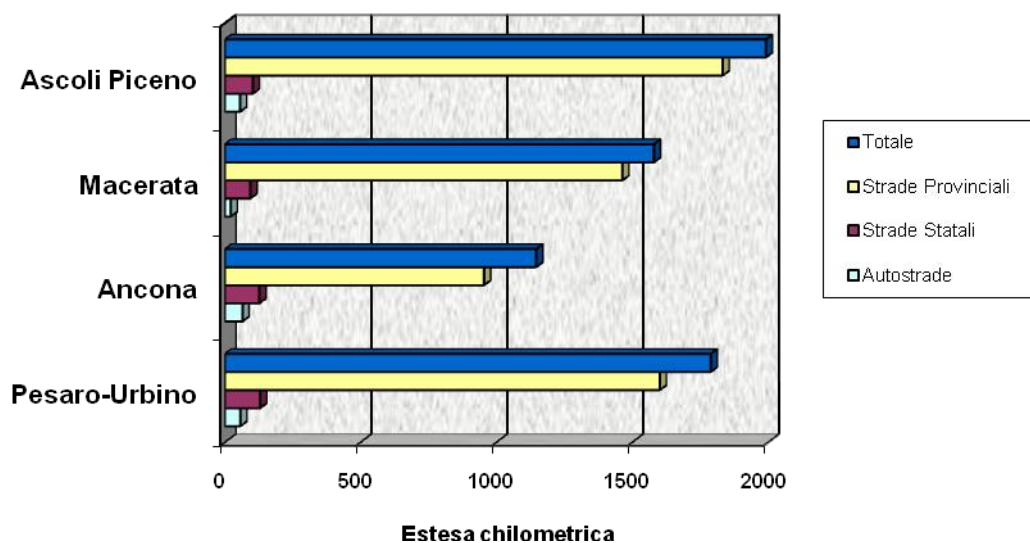
**Dotazione di infrastrutture stradali per tipo e per Provincia**

Area	Autostrade (km)	Strade Statali (km)	Strade Provinciali (km)	Totale (km)
<b>Pesaro-Urbino</b>	57	130	1601	1788
<b>Ancona</b>	65	127	954	1146
<b>Macerata</b>	22	94	1463	1579
<b>Ascoli Piceno</b>	56	103	1832	1991
<b>Marche</b>	200	454	5850	6504
<b>Italia</b>	6532	17250	151570	175352

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti 2004, ANAS spa, Province



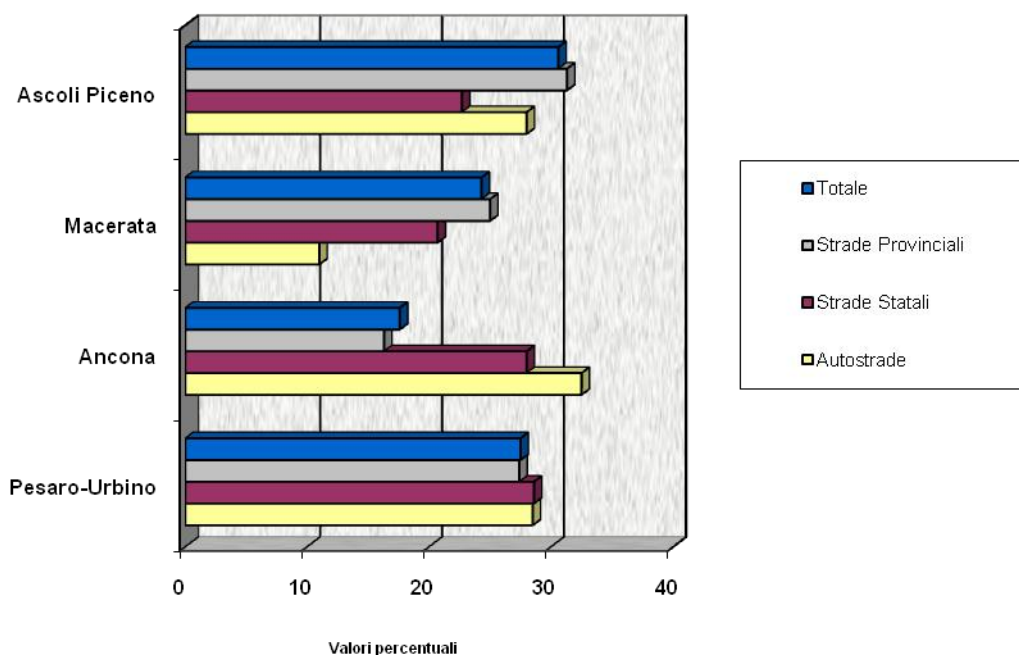
Raffronto tipologia di strade per Provincia



Ripartizione percentuale della dotazione di strade

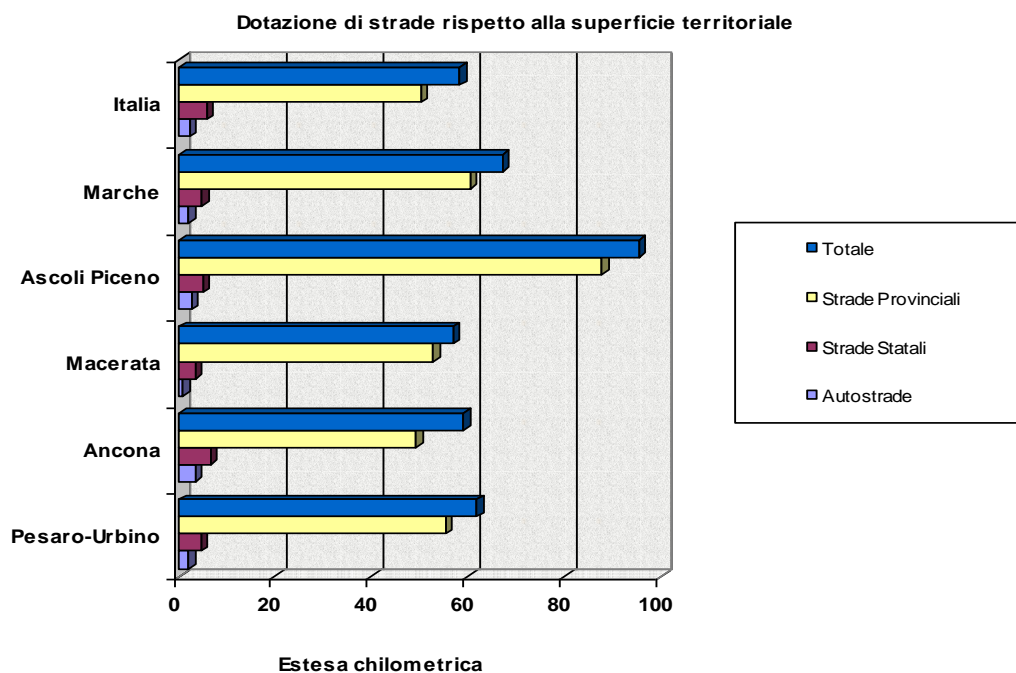
Area	Autostrade	Strade Statali	Strade Provinciali	Totale
<b>Pesaro-Urbino</b>	28,5	28,6	27,4	27,5
<b>Ancona</b>	32,5	28,0	16,3	17,6
<b>Macerata</b>	11,0	20,7	25,0	24,3
<b>Ascoli Piceno</b>	28,0	22,7	31,3	30,6
	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Marche</b>	3,1	2,6	3,9	3,7
<b>Italia</b>	100,0	100,0	100,0	100,0

Ripartizione percentuale per tipologia di strade



Dotazione di strade ogni 100 kmq di superficie

Area	Superficie territoriale (kmq)	Autostrade (km)	Strade Statali (km)	Strade Provinciali (km)	Totale (km)
<b>Pesaro-Urbino</b>	2892	1,97	4,50	55,36	61,83
<b>Ancona</b>	1940	3,35	6,55	49,18	59,07
<b>Macerata</b>	2774	0,79	3,39	52,74	56,92
<b>Ascoli Piceno</b>	2087	2,68	4,94	87,78	95,40
<b>Marche</b>	9693	2,06	4,68	60,35	67,10
<b>Italia</b>	301312	2,17	5,72	50,30	58,20



### Dotazione di strade ogni 10.000 abitanti

Area	Popolazione residente 2004	Autostrade (km)	Strade Statali (km)	Strade Provinciali (km)	Totale (km)
<b>Pesaro-Urbino</b>	365249	1,56	3,56	43,83	48,95
<b>Ancona</b>	461345	1,41	2,75	20,68	24,84
<b>Macerata</b>	313225	0,70	3,00	46,71	50,41
<b>Ascoli Piceno</b>	378961	1,48	2,72	48,34	52,54
<b>Marche</b>	<b>1518780</b>	<b>1,32</b>	<b>2,99</b>	<b>38,52</b>	<b>42,82</b>
<b>Italia</b>	<b>58462375</b>	<b>1,12</b>	<b>2,95</b>	<b>25,93</b>	<b>29,99</b>

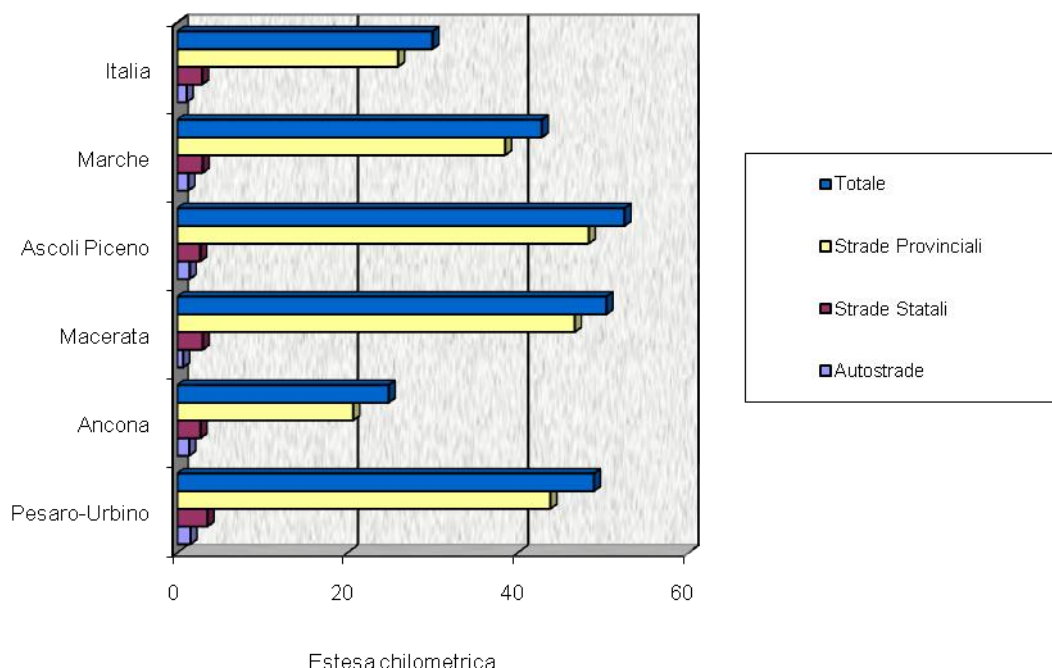
**Ripartizione percentuale della rete viaria per tipologia di strade tra le varie regioni**

Regioni	Autostrade	Strade Statali	Strade Provinciali	Totale
Piemonte	12,4	4,1	13,9	12,9
Valle d'Aosta	1,7	0,9	0,3	0,4
Lombardia	8,8	5,6	6,8	6,8
Trentino Alto Adige	2,9	0,0	3,3	3,0
Veneto	7,3	4,4	5,8	5,7
Friuli Venezia Giulia	3,2	3,0	1,9	2,0
Liguria	5,7	0,7	2,3	2,3
Emilia Romagna	8,7	6,8	6,0	6,2
<b>Italia Settentrionale</b>	<b>50,7</b>	<b>25,5</b>	<b>40,4</b>	<b>39,3</b>
Toscana	6,5	5,3	6,5	6,4
Umbria	0,9	3,4	2,4	2,4
<b>Marche</b>	<b>2,6</b>	<b>3,0</b>	<b>4,0</b>	<b>3,8</b>
Lazio	7,2	2,9	5,9	5,7
<b>Italia Centrale</b>	<b>17,2</b>	<b>14,7</b>	<b>18,8</b>	<b>18,4</b>
Abruzzo	5,4	5,6	4,0	4,2
Molise	0,6	3,1	1,5	1,6
Campania	6,8	7,8	5,5	5,8
Puglia	4,8	8,9	6,4	6,6
Basilicata	0,4	6,2	2,5	2,8
Calabria	4,5	8,1	5,6	5,8
Sicilia	9,7	13,1	10,5	10,7
Sardegna	0,0	7,2	4,8	4,8
<b>Italia Meridionale ed Insulare</b>	<b>32,1</b>	<b>59,8</b>	<b>40,7</b>	<b>42,3</b>
<b>Italia</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>





Dotazione di strade rispetto alla popolazione residente



L'analisi di questi dati porterebbe a dare un giudizio positivo sulla dotazione infrastrutturale della regione Marche.

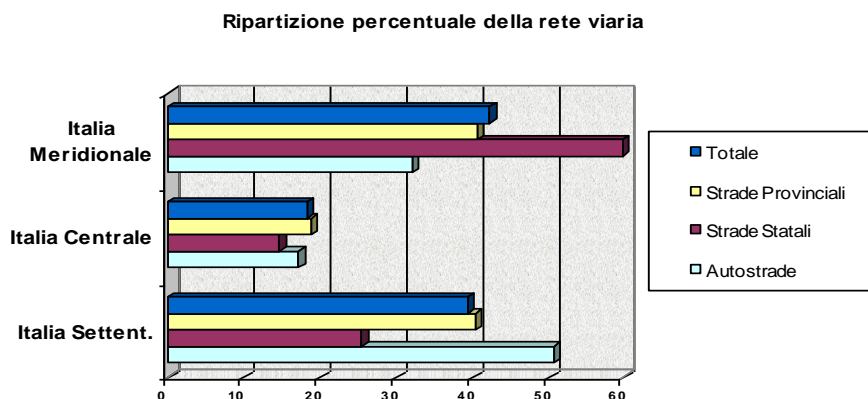
Le disfunzioni riscontrabili vanno quindi imputate non alla quantità ma alla qualità delle infrastrutture ed alla necessità di raggiungere uno standard ottimale rispetto alle attuali esigenze ed alla attuale domanda di trasporto.

## 1.2 Raffronto delle infrastrutture stradali in Italia

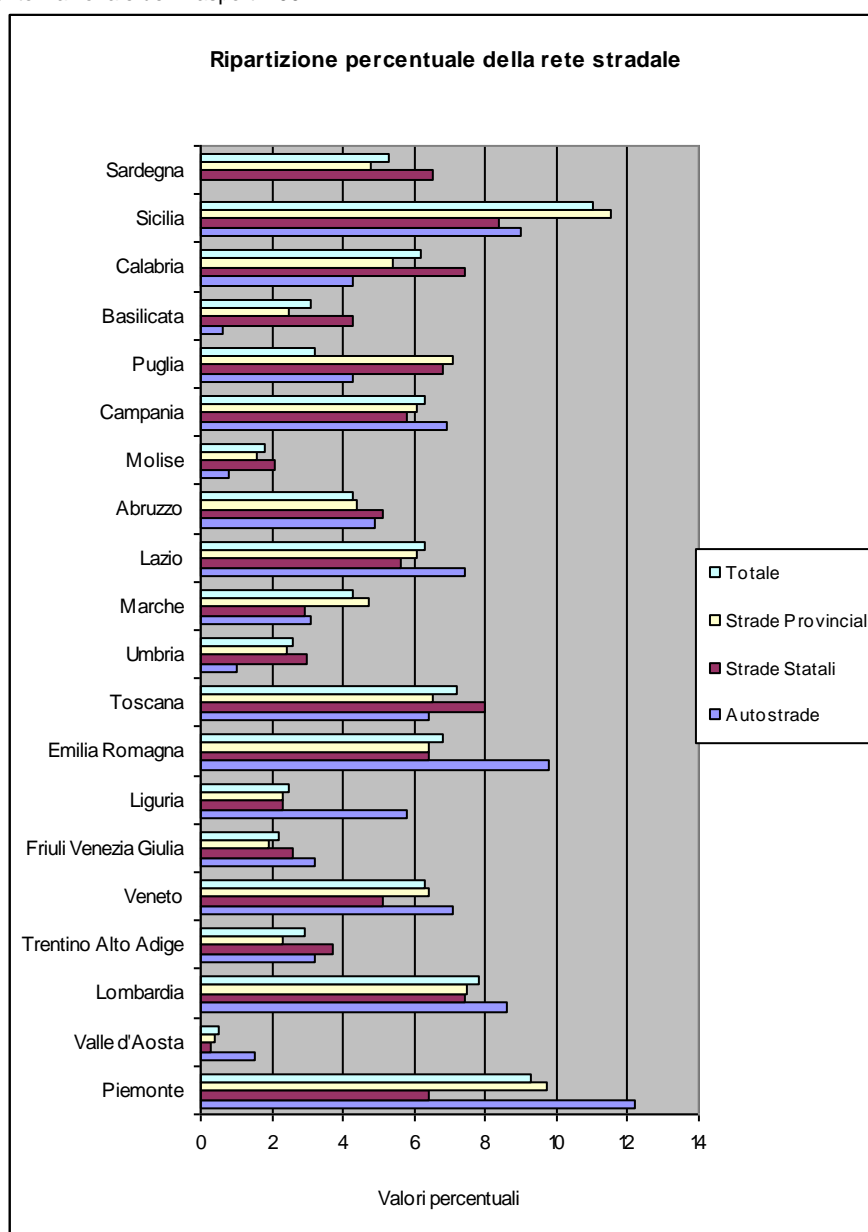
Tuttavia in un confronto tra le macroaree, l'Italia Centrale, con meno di un 1/5 delle strade italiane, ha la quota viabilistica più bassa. Il dato risulta ancora più evidente se si considera la sola quota percentuale delle autostrade, ove scende fino al 17% rispetto al 51% dell'Italia Settentrionale.

Anche la percentuale di strade statali e provinciali dell'Italia Centrale risulta nettamente inferiore sia rispetto al Nord che al Sud.

Inoltre senza tener conto della superficie territoriale, le Marche, rispetto alle altre regioni dell'Italia centrale, risultano superiori soltanto all'Umbria la quale, tuttavia, è maggiormente provvista di strade statali.



Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti 2004



Anche se l'analisi della dotazione di infrastrutture viarie delle Marche porta a concludere, come sopra richiamato, che la Regione è dotata di una buona estesa chilometrica rispetto alla superficie territoriale ed alla popolazione residente, anche se non in condizioni ottimali, completamente diversa è la conclusione se si effettua un raffronto rispetto ai Sistemi Locali del Lavoro individuati dall'ISTAT (686 in tutta Italia).

Gli studi di ISFORT, ripresi e pubblicati sul Conto Nazionale dei Trasporti del 2004 hanno raffrontato, in tutte le Regioni italiane, la concentrazione manifatturiera con l'indice di accessibilità infrastrutturale.

Nel Conto dei Trasporti vengono presi in esame i primi 50 sistemi locali del lavoro individuati in tutto il territorio nazionale, ordinati per concentrazione manifatturiera (numero di addetti x 1000 abitanti).

Come risulta dalla tabella sintetica di seguito riportata, le Marche sono al primo posto per concentrazione manifatturiera avendo ben 13 SLL in graduatoria sui 33 totali (per esempio il Piemonte si colloca al 31esimo posto avendo 3 SLL in graduatoria rispetto ai 37 totali), ma non rientrano neanche tra i primi 50 SLL per indice di accessibilità (in questo caso il Piemonte è al primo posto con ben 17 SLL sui 37 totali).

Concentrazione manifatturiera				Accessibilità infrastrutturale			
	V.A.	% su i primi 50 SLL	% sul totale regionale		N.	% su i primi 50 SLL	% sul totale regionale
MARCHE (33)	13	26	39,4	PIEMONTE (37)	17	34	45,9
VENETO (34)	13	26	38,2	LOMBARDIA (58)	16	32	27,6
LOMBARDIA (58)	11	22	19	FRIULI V.G. (11)	7	14	63,6
EMILIA ROMAGNA (41)	6	12	14,6	VENETO (34)	6	12	17,6
PIEMONTE (37)	3	6	8,1	LIGURIA (16)	3	6	18,8
TOSCANA (53)	2	4	3,8	EMILIA ROMAGNA (41)	1	2	2,4
ABRUZZO (19)	1	2	5,3				
FRIULI V.G. (11)	1	2	9,1				
ITALIA (686)	50	100	7,3	ITALIA (686)	50	100	7,3

Si può dunque concludere circa la inderogabile necessità di adeguare la rete viabilistica marchigiana alle esigenze di sviluppo e competitività, non tanto dal punto di vista quantitativo, ma soprattutto puntando al miglioramento qualitativo della dotazione viaria, in termini di connessioni di rete e di tempi di percorrenza degli itinerari, sia per le persone sia per le merci.

Questo primo orientamento comporta come puntuale conseguenza di individuare, accanto alla già definita rete viabilistica nazionale connessa con le Ten (trans european network), una rete di interesse regionale, costituita da maglie più fitte e ravvicinate, da completare e ammodernare secondo un programma decennale, che permetta di riequilibrare la situazione preesistente, portando la regione Marche, se non al primo posto, almeno tra le prime, anche per l'accessibilità infrastrutturale.

Ciò naturalmente con un approccio attento alla sostenibilità ambientale degli interventi ed alla tutela del paesaggio, puntando anzi alla riduzione della congestione, del rumore e dell'inquinamento dell'aria, in definitiva al miglioramento della qualità di vita nelle nostre città e nelle aree periurbane.

## **2 LE INFRASTRUTTURE NELLA PIANIFICAZIONE REGIONALE**

### **2.1 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI**

Il precedente PRT, redatto ai sensi della L.R. 46/1992, è stato approvato dal Consiglio regionale con deliberazione amministrativa n. 213 del 3/10/1994. Il Piano non è mai stato modificato o globalmente aggiornato e quindi è tutt'ora parzialmente vigente.

Il Piano è stato in qualche maniera ripreso e superato dal Piano d'Inquadramento Territoriale del 2000 nella parte relativa alle scelte delle infrastrutture rispetto all'assetto territoriale della regione. Mentre, per quanto riguarda la parte relativa ai servizi di trasporto pubblico è stato di fatto superato dalla LR 45/1998 con il Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale del 1999 e con il Programma Triennale dei Servizi dello stesso anno.

Nel 2006 è stato avviato lo studio per questo Piano delle infrastrutture, la logistica e le merci, e nel 2007 è stato attribuito l'incarico per la revisione del Piano del TPL.

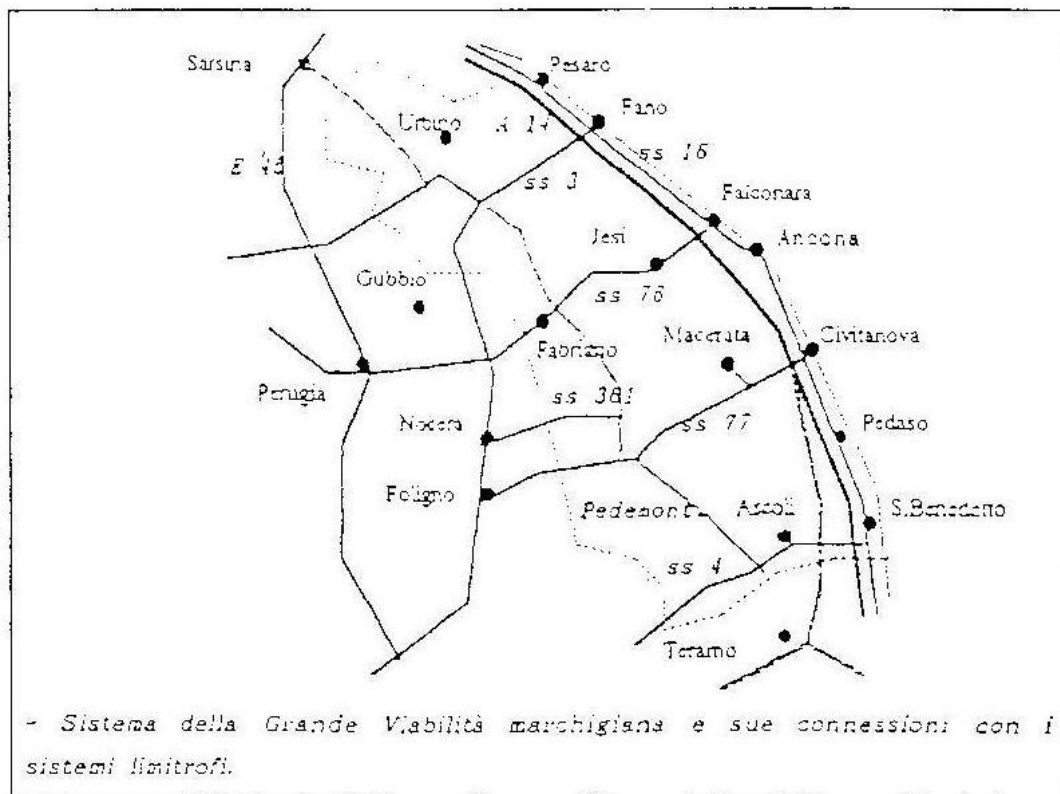
Pertanto nel corso del 2008 la Regione Marche disporrà di un Piano dei Trasporti aggiornato e completo.

Il PRT '94, pur non confrontandosi con la limitata disponibilità di risorse, resta comunque un valido documento per verificare la politica regionale delle infrastrutture degli anni '90 e resta attuale per alcune delle scelte a suo tempo proposte, che si articolavano nei seguenti progetti: Trasporto pubblico locale; Viabilità stradale; Sistema ferroviario; Sistema portuale e cabotaggio; Sistema aeroportuale; Sistema scambi intermodali; Sistema informativo; che vengono sinteticamente ripresi in questo capitolo.

### 2.1.1 Viabilità stradale

La rete viaria viene suddivisa in due grandi aree:

- a) grande viabilità di interesse interregionale e nazionale,
- b) viabilità di interesse intraregionale.



Per la prima area si individuano quattro aspetti problematici.

- Il sistema est-ovest è costituito da cinque arterie trasversali (i cui interventi sono previsti nei piani ANAS):

- 1- S.G.C. Fano-Grosseto (E78);
- 2- SS 76 Vallesina;
- 3- sistema del Maceratese rappresentato dalla SS 77 Val di Chienti e dalla SS 361 Settempedana (da ammodernare);
- 4- SS 4 Salaria.

- Il Corridoio Adriatico rappresentato da:

- 1- linea ferroviaria Bologna-Pescara;
- 2- autostrada A14;
- 3- SS 16 Adriatica;
- 4- un sistema di trasporto marittimo (cabotaggio) previsto dal Piano Generale dei Trasporti.

Il problema della componente stradale del Corridoio Adriatico risulta assai complesso e si formulano i seguenti obiettivi:

a) Nel breve periodo:

- a1) trasferimento del traffico pesante (autoveicoli a quattro e più assi) sulla A14 per tutto l'anno, anche con il coinvolgimento dei soggetti pubblici e privati interessati;
- a2) aumento dell'interscambio tra viabilità stradale ed autostradale con la realizzazione di cinque nuovi caselli autostradali: Marotta, Marina di Montemarciano, Porto Potenza Picena, P.to S.Elpidio, Grottammare.

b) Nel medio-lungo periodo:



**REGIONE MARCHE**

Governo del Territorio  
Mobilità e Infrastrutture

b1) realizzazione della terza corsia autostradale per tutto il tratto marchigiano, a partire dal casello di Rimini-nord con ulteriore incremento dei caselli autostradali;

b2) trasferimento all'interno della A14 nel tratto Pedaso-Teramo, previa attenta verifica ambientale, con liberalizzazione del corrispondente attuale tracciato autostradale;

b3) realizzazione con una visione unitaria di varianti alla SS 16 Adriatica in quelle situazioni non altrimenti risolvibili.

- Il sistema longitudinale interno è costituito da:
  - a) asse pedemontano (accordo Regione-Province per progettazione e realizzazione: Lunano-S. Angelo in Vado, Fabriano-Sassoferrato, variante di Sarnano e Carbonara-Comunanza. Sul rimanente tracciato, il progetto dovrà essere rivisto e ridimensionato anche alla luce del complesso problema dell'impatto ambientale per eliminare tratti critici e attraversamenti urbani);
  - b) SS 81 Piceno-aprutina (Ascoli-Teramo).
- il collegamento del porto di Ancona con la grande viabilità; (tale collegamento è in corso di lenta e difficoltosa realizzazione; più complessi appaiono i collegamenti per i porti di Pesaro e S. Benedetto del Tronto per i quali sembra più idoneo e strategico pensare ad un collegamento ferroviario per favorire lo sviluppo commerciale ed economico senza devastare l'assetto urbano).

Per la viabilità di interesse intraregionale, si formulano le seguenti indicazioni:

- realizzazione di un sistema intervallivo coordinato dalle Province;
- completamento degli interventi già previsti da atti del Consiglio regionale (del 13.4.85 e n.166 del 8.4.94), non previsti in piani ANAS, sulle strade statali:
  - SS 258 Marecchiese;
  - SS 423 Urbinate;
  - SS 424 Cesanense;
  - SS 360 Arceviese;
  - SS 362 Filottranese;
  - SS 502 Cingolana;
  - SS 210 Faleriense;
  - SS 433 Val d'Aso.
- realizzazione del catasto delle strade (per il quale viene formulato un preciso progetto con realizzazione e gestione a cura delle Province) e del censimento dei flussi di traffico provinciali previsto anche dalla CEE (problema aperto legato alle soluzioni di livello nazionale).

### 2.1.2 Sistema ferroviario

Il Piano mette in evidenza la debolezza del sistema ferroviario marchigiano soprattutto nella direzione verso il Tirreno, a sud e nel settore delle merci.

Emerge la necessità di avviare una forte azione con i partner regionali e le forze sociali ed economiche per la realizzazione di progetti di ammodernamento e miglioramento delle linee. Obiettivo primario è quello di ottenere il riconoscimento della rete adriatica come rete di interesse comunitario. Per il sistema ferroviario il piano prevede nel breve periodo:

- a) completo ammodernamento della linea adriatica compreso l'adeguamento delle gallerie (particolarmente Cattolica) alla sagoma internazionale (Gabarit C);
- b) raddoppio della linea Falconara-Orte;
- c) quadruplicamento della tratta Falconara-Ancona;
- d) ammodernamento di tutte le linee secondarie con l'eliminazione dei passaggi a livello e l'introduzione del controllo centralizzato del traffico.
- Nel medio periodo:
  - e) collegamento della linea Fabriano-Pergola con la Fano-Urbino.
- Nel lungo periodo:



- f) collegamento della linea Fano-Urbino con S.Arcangelo di Romagna e con il sistema locale della Romagna;
- g) realizzazione interna di un passante ferroviario anche per il trasporto delle merci

Nel corso degli anni di formazione del PRT sono nate e fiorite molte iniziative per le ferrovie ed altrettante ne sono concluse. In tale contesto il piano esprime una preoccupazione per lo sviluppo della rete ferroviaria ed auspica che, tenendo conto delle difficoltà sia economiche che politiche del periodo, possano venire raggiunti almeno gli obiettivi di breve periodo.

### 2.1.3 Sistema portuale e cabotaggio

Il piano assegna un ruolo fondamentale all'attuazione della legge 84/94 per la definizione della programmazione della portualità nazionale. La legge, infatti, punta alla classificazione, alla organizzazione ed alla definizione delle competenze e dei flussi finanziari per i porti anche attraverso l'istituzione delle Autorità Portuali (il porto di Ancona è compreso tra quelli sede di A.P.). Resta aperto il problema di rapporto con il PGT ed in particolare non viene affrontata la tematica dei Sistemi Portuali e dei Corridoi Plurimodali.

L'obiettivo primario, per il porto di Ancona, resta quello di realizzare, nel settore delle merci, un sistema complesso ed integrato con le altre modalità di trasporto e realizzare le opere previste nel PGT per accrescere il livello di specificità e competitività con altri porti dello stesso rango.

Ai fini della nuova classificazione dei porti marchigiani, il piano prevede:

- Ancona, categoria I parte militare
- Ancona, categoria II classe I parte commerciale
- Pesaro, categoria II classe II
- Fano, categoria II classe III
- Senigallia, categoria II classe III
- Numana, categoria II classe III
- Civitanova, categoria II classe III
- P.to S.Giorgio, categoria II classe III
- S.Benedetto, categoria II classe III.

Molta importanza viene data allo sviluppo del trasporto di cabotaggio per il quale si prevede la realizzazione di apposite aree, nel porto di Ancona, libere da vincoli doganali e si auspica uno sviluppo dell'armatoria a livello nazionale con conseguenti benefici per i porti di Pesaro e S.Benedetto.

Per gli altri porti minori, vanno completate le opere previste dalla L.R. 9/89 con particolare attenzione alla salvaguardia ambientale.

Infine, viene rilanciata la necessità di sviluppare gli interventi per la realizzazione delle spiagge attrezzate.

### 2.1.4 Sistema aeroportuale

Le potenzialità dello scalo di Falconara vanno utilizzate per migliorare i quattro settori di attività: voli di linea, trasporto merci, voli charter ed altri servizi. Questo obiettivo può essere raggiunto solo attraverso un adeguamento e potenziamento delle strutture a terra. Fermo restando che l'aeroporto di Falconara è l'unico della Regione, per lo scalo di Fano è possibile pensare ad uno sviluppo della scuola di volo.

### 2.1.5 SISTEMA SCAMBI INTERMODALI

Pur non avendo la Regione competenze specifiche nel settore delle merci, il piano auspica l'avvio di azioni per l'approfondimento sia dell'offerta (dati conoscitivi e strutture di supporto), sia della domanda (istituzione di un Osservatorio permanente della mobilità merci).





In tale quadro è necessario completare l'interporto di Jesi che tuttavia non esaurisce il problema della infrastrutturazione del territorio in quanto è necessario creare un sistema gerarchizzato a supporto del Centro intermodale articolato in una struttura complementare localizzata nella bassa valle del Tronto ed in una serie di aree di sosta e di scambio presso i principali centri urbani e/o industriali della regione (Civitanova e Fano).

Tale articolazione dovrà essere perfettamente integrata con le scelte localizzative degli scali merci di FS s.p.a.

## 2.2 PIANO D'INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il Piano d'Inquadramento Territoriale è previsto dalla LR n. 34 del 5/8/1992 ed il suo procedimento di formazione è definito dalla LR n. 46/1992.

Il Piano è stato approvato dal Consiglio regionale con deliberazione amministrativa n. 295 del 8/2/2000 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Marche

Il PIT stabilisce le linee fondamentali di assetto del territorio assicurando la compatibilità dei programmi e degli indirizzi di sviluppo economico con i contenuti del Piano Paesistico Ambientale relativi alla tutela e valorizzazione delle risorse culturali, paesaggistiche, ambientali e naturalistiche.

Il Piano d'Inquadramento Territoriale (PIT) si articola in due grandi aree: una connessa ad una funzione di guida per il futuro e per l'individuazione delle strategie di integrazione tra i diversi settori di intervento su temi prioritari; l'altra relativa alla individuazione di alcune azioni progettuali di valenza strategica per il riassetto dello spazio regionale definite cantieri progettuali:

- corridoio ambientale appenninico
- corridoi vallivi integrati, Metauro, Esino, Chienti, Tronto
- facciata litoranea
- internodi centrali
- connessioni transregionali, Ascoli-Valvibrata, Muccia-Colfiorito, Fabriano-Gualdo

Tadino, Novafeltria-Rimini.

Nel settore delle infrastrutture si evidenzia l'importanza dello sviluppo delle reti come condizione decisiva per partecipare ai processi di trasformazione dell'economia e della cultura alla scala globale; ciò è particolarmente valido per le Marche che si trovano in posizione decentrata rispetto ai grandi corridoi di sviluppo dello spazio europeo.

### **Rete ferroviaria nazionale**

Il PIT inserisce in tale ambito la linea ferroviaria Adriatica e la trasversale Falconara-Orte. Per la prima, in occasione dello studio del Corridoio Adriatico, si suggeriscono interventi di ammodernamento, adeguamento di sagoma delle gallerie ed eliminazione dei punti critici. Inoltre è necessario reinfrastrutturare i nodi di cerniera con le reti locali. In particolare va potenziato il nodo di Ancona anche con un possibile passante ferroviario.

### **Reti ferroviarie regionali**

Altro obiettivo generale del PIT è lo sviluppo delle infrastrutture regionali, colmando le lacune createsi ed individuando solo quelle opere che servono veramente anche come occasione di sviluppo del territorio.

Rientrano in questa area le linee Civitanova-Macerata-Castelraimondo-Albacina, Fabriano-Sassoferrato-Pergola e Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli. Per esse si prevede una decisa azione di recupero funzionale con interventi di miglioramento della infrastruttura e del servizio.

L'obiettivo è quello di rilanciare il trasporto ferroviario a servizio degli ambienti locali e dei sistemi territoriali sovraregionali a supporto di una più complessiva strategia di promozione del trasporto rapido vallivo e costiero.

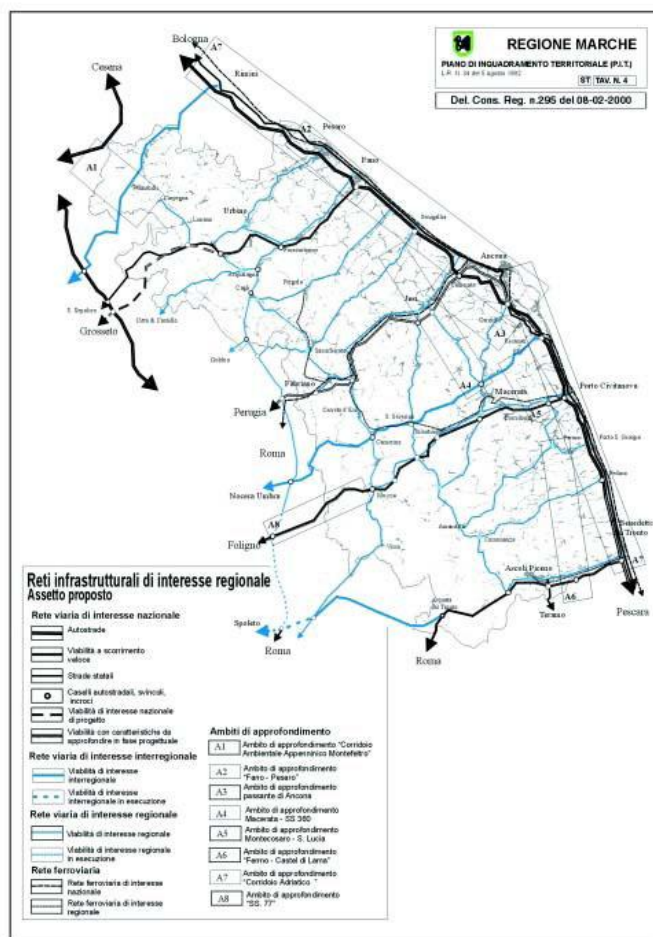
Prioritario è l'intervento di aumento del livello di servizio della tratta Civitanova- S. Severino per una migliore accessibilità ai centri urbani.





Le tratte Castelraimondo-Albacina e Fabriano-Pergola vanno inserite nelle strategie di valorizzazione turistica ed ambientale del sistema appenninico.

Per la linea Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli si punta al potenziamento ed all'elettificazione anche ai fini di un utilizzo come metropolitana di superficie.



### Ruolo delle stazioni

Sia per le reti nazionali che per le regionali si punta ad uno stretto coordinamento tra pianificazione urbanistica e dei trasporti per riorganizzare i nodi stazione visti come elementi catalizzatori di funzioni urbane ed attivatori di riqualificazione urbana.

### Rete viaria di importanza nazionale

#### a) Telaio infrastrutturale

Il piano riconosce di importanza nazionale l'autostrada A14 (di valenza europea nell'ambito del Corridoio plurimodale adriatico) e le seguenti trasversali:

- E 78, Fano-Siena-Grosseto
- var. SS 76 Vallesina, Ancona-Perugia
- var. SS 77 Val di Chienti, Civitanova-Macerata-Foligno
- var. SS 4 Salaria, Raccordo autostradale Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno
- SS 4, Ascoli Piceno-Rieti-Roma



- SS 256 Muccese, Muccia-Cerreto d'Es
- SS 3 Flaminia, Fossombrone-Acqualagna-Cagli-Cantiano-Foligno
- variante SS 16 di Ancona, Falconara-Baraccola

In tale configurazione la chiusura delle maglie è spostata nei territori posti oltre confine: E 45 e SS 3, in Umbria.

- b) L'adeguamento dell'autostrada A14 viene rinviato allo studio di fattibilità del Corridoio Adriatico ma si segnala l'esigenza di trasferire quanto prima il traffico pesante sulla A14 per tutto l'anno.

Inoltre, si suggerisce di potenziare le connessioni tra nodi autostradali e reti locali con una decisa azione di reinfrastrutturazione migliorando l'efficienza territoriale.

Il PIT segnala anche l'esigenza di studiare possibili soluzioni per l'attraversamento del territorio urbanizzato di Pesaro-Fano per garantire la compatibilità tra esigenze locali e Corridoio Adriatico.

- c) La E78 va completata compatibilmente con la tutela dell'ambiente evitando che l'apertura al traffico di nuovi tronchi scarichi sulla SS 73 bis volumi di traffico insostenibili.
- d) La SS 76 è considerata la direttrice ad alta priorità per le Marche, anche perché consente lo sbocco umbro sul porto di Ancona. Si auspica quindi un rapido completamento nel rispetto dell'ambiente.
- e) Per la SS 77 si prevede il completamento con particolare attenzione al miglioramento della funzionalità e della sicurezza nel rispetto dei delicati territori attraversati. Nella fase progettuale saranno definite le caratteristiche tipologiche per tener conto anche dei recenti movimenti tellurici.
- f) Anche per la SS 4 si prevede il completamento con particolare attenzione al miglioramento della funzionalità e della sicurezza, garantendo il ripristino della continuità del Corridoio Ambientale Appenninico.

#### Rete viaria di importanza regionale

- a) Rientrano in questo settore:
- SS 16, Gabicce-Pesaro-Ancona-S.Benedetto-P.to d'Ascoli
  - SS 4, P.to d'Ascoli-Ascoli
  - SS 433, Pedaso-Comunanza
  - SS 210, P.to S.Giorgio-Fermo-Amandola
  - Fermo-Montegranaro-Civitanova
  - SS 485 e SS 77, P.to Civitanova-Piediripa-Tolentino-Muccia
  - SS 209, Muccia-Visso
  - SS 78, Sforzacosta-Amandola-Comunanza-SS4 (Ascoli)
  - SS 71 e SS 361, Sforzacosta-Macerata-Osimo-Ancona
  - SS 362, Macerata-Filottrano-Jesi
  - SS 502, Jesi-Cingoli-S.Severino-Caldarola-SS78 (S.Ginesio)
  - SS 76, Falconara-Jesi-Fabriano
  - SS 360, Senigallia-Sassoferrato-Passo Scheggia
  - Fabriano-Sassoferrato-Cagli
  - SS 424, Marotta-Pergola-Cagli
  - SS 3, 257-Fano-Fossombrone-Acqualagna-dir. Apecchio
  - SS 423, Pesaro-Urbino
  - SS 73 bis, Calmazzo-Urbino-Mercatello-S.Sepolcro
  - Urbania-SS257 (Acqualagna)
  - S.Angelo in Vado-Carpegna
  - Carpegna-E45(da definire)
- b) Il PIT evidenzia il ruolo della Pedemontana intesa come raccordo di un insieme di tronchi con diverse caratteristiche tecniche e funzionali a seconda dei territori attraversati. In particolare si prevede un miglioramento funzionale del tratto di



collegamento tra la SS4 e la SS77, mentre si prevede un miglioramento del livello di servizio nel tratto tra la SS77 (Muccia) e la SS 76 (Albacina) per sostenere lo sviluppo industriale dell'area. Nel tratto Fabriano-Sassoferrato-Cagli si prevede un miglioramento con adeguamento del tracciato viario esistente. Particolare attenzione viene data al tratto del Montefeltro per i delicati aspetti naturalistici, storici ed idrogeologici del territorio.

- c) Per la SS 210 va previsto un adeguamento funzionale anche con eventuali revisioni del tracciato a partire dal futuro casello autostradale di P.to S.Elpidio.
- d) Il Piano pone l'attenzione sulla necessità di approfondire la tematica dei collegamenti tra distretti industriali, interporto ed aeroporti, con particolare riferimento alla direttrice "mezzina", tra la SS 210 e la SS 4, al collegamento tra la SS 485 e la SS 360 ed all'aggiramento del nodo di Ancona. Il problema va affrontato anche nell'ambito del Corridoio Adriatico con l'ottica di decongestionare la costa ed eventualmente arretrare l'autostrada.

#### Infrastrutture per la Logistica

Si conferma la necessità di realizzare l'interporto di Jesi integrato ad un aeroporto nella bassa valle del Tronto e due aree attrezzate per la sosta dei veicoli commerciali a Fano e Civitanova.

E' anche necessario analizzare la domanda di servizi logistici proveniente dai distretti industriali con indagini promosse dalla Regione.



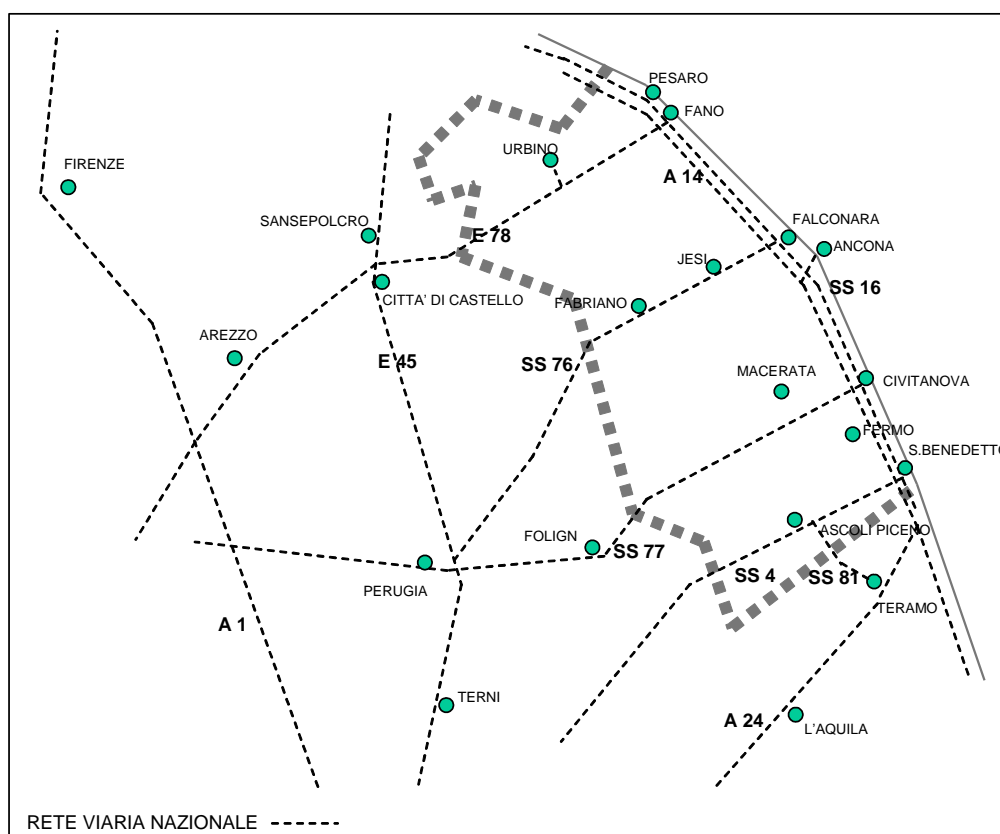
## 2.3 INDIVIDUAZIONE DELLA RETE VIARIA REGIONALE

(Consiglio regionale - 2006)

Il Consiglio regionale, in occasione della definizione dei criteri per l'assegnazione alle Province delle risorse trasferite dallo Stato alla Regione per gli investimenti sulle strade ex ANAS ai sensi del D.Lgs. 112/98, ha approvato la deliberazione amministrativa n. 19 del 20/6/2006.

Tale atto consiliare è in definitiva un atto di programmazione in quanto individua anche la rete viaria di interesse regionale complementare a quella nazionale e costituisce un atto di anticipazione del presente Piano delle Infrastrutture.

Il documento del Consiglio regionale ribadisce e rafforza il concetto di rete viaria nel territorio regionale, gerarchizzandola sotto il profilo funzionale in due livelli: principale o primaria, rete di connessione con il resto del paese e destinata alla lunghe percorrenze, che comprende strade di interesse interregionale, nazionale e comunitario; secondaria, relativa alle connessioni interne alle Marche e destinata a medio/brevi percorrenze, che comprende strade di interesse interregionale, regionale e provinciale.



La rete primaria è costituita da:

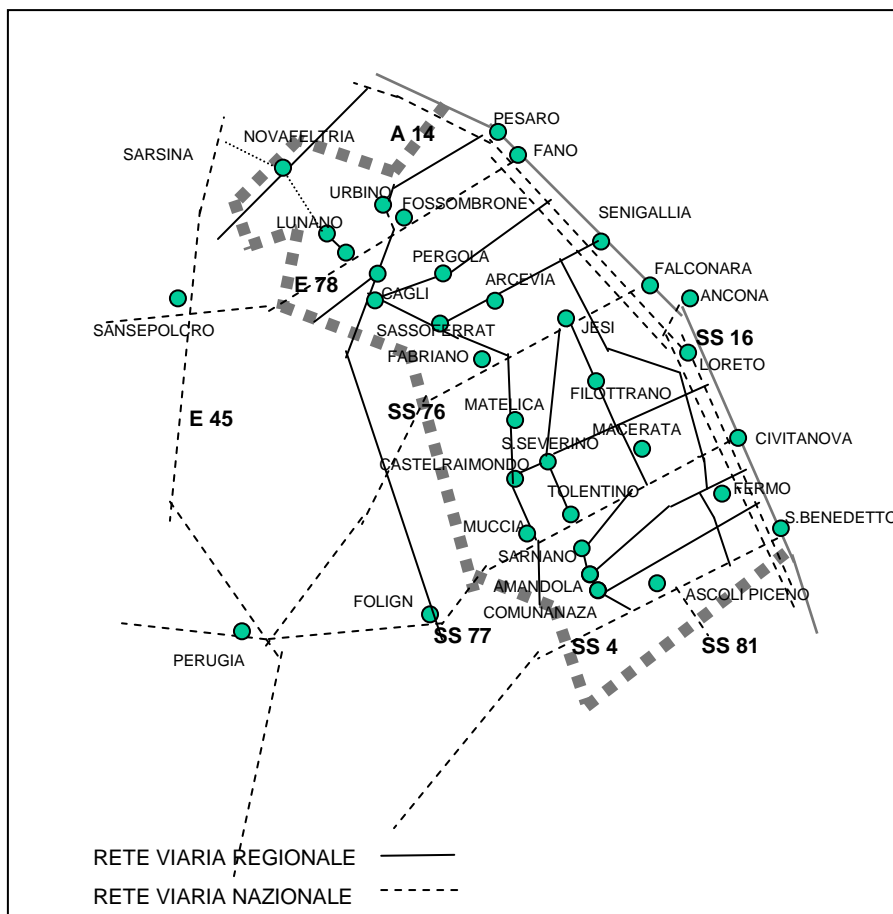
- Autostrada A14;
- SS 16 Adriatica e dal collegamento con il porto di Ancona;
- E 78 Fano-Grosseto e diramazione verso Urbino;
- SS 76 Vallesina;
- SS 77 Val di Chienti;
- SS 4 Salaria con la SS 81, sua diramazione verso Teramo.





Nella rete secondaria rientrano le arterie che:

- Allacciano capoluoghi di provincia tra loro o con il capoluogo di regione;
- Costituiscono importanti e diretti collegamenti tra i nodi della rete viaria nazionale ovvero tra nodi della rete nazionale e quelli della rete regionale;
- Allacciano alla rete nazionale e regionale il porto, l'aeroporto, l'interporto, gli aeroporti nonché centri od aree di particolare importanza produttiva e turistica.



NB.: Il grafo della rete deve intendersi schematico e non indicativo dei reali tracciati stradali

Nell'ambito della rete di interesse regionale, tra i percorsi intervallivi, rientrano sia la Pedemontana, quale principale collegamento longitudinale delle aree più interne con spiccate caratteristiche produttive o turistico-culturali, sia la c.d. "Mezzina" che attraversa i territori delle Province di Ascoli Piceno, Macerata ed Ancona, e potrà collegarsi con il Teramano.

I tratti di Pedemontana individuati sono:

- E45 (Sarsina)-Val Marecchia (Ponte Messa);
- Lunano-S. Angelo in Vado;
- Cagli-Berbentina (Sassoferrato);
- Berbentina (Sassoferrato)-Campo dell'Olmo (Fabriano);
- Campo dell'Olmo (Fabriano)-Matelica-Camerino-Muccia/Sfercia;
- Sforzacosta-Urbisaglia-Sarnano;
- Amandola-Comunanza-Roccafluvione-SS4.

L'itinerario denominato "Mezzina" rappresenta un collegamento intervallivo più vicino alla costa rispetto alla Pedemontana e risulta definito il tracciato per gran parte



**REGIONE MARCHE**

Governo del Territorio  
Mobilità e I Infrastrutture

della Provincia di Ascoli Piceno. Tra la Provincia di Ancona e quella di Macerata è stata raggiunta di recente l'intesa sul punto di connessione, ma risulta definito solo il tratto tra le valli del Potenza e dell'Esino. Per tutto il rimanente tratto si deve ancora pervenire ad una definizione puntuale del tracciato.

Gli altri collegamenti intervallivi come Jesi-Cingoli- S.Severino e Jesi-Filottrano-Macerata, sono costituiti da tracciati più limitati, che connettono solo due province e richiedono interventi meno significativi in termini di nuova viabilità, fatti salvi alcuni interventi puntuali, come Filottrano.

Tutti gli interventi sulla rete regionale sono di competenza delle rispettive Province che debbono selezionarli, sulla base delle scelte prioritarie dei Piani Territoriali di Coordinamento, e procedere alla progettazione delle opere necessarie, concordandone annualmente caratteristiche e tempi di investimento con la programmazione regionale in materia di viabilità.

### 3 IL DECENTRAMENTO AMMINISTRATIVO (D.Lgs. 112/98)

L'attuazione del decentramento amministrativo, derivante dalla c.d. legge "Bassanini" e dal conseguente Decreto Legislativo 112/98, ha modificato sostanzialmente il quadro della programmazione e gestione in alcuni settori dell'attività della Pubblica Amministrazione in sede locale.

In particolare, il settore della viabilità ha risentito notevolmente di questa fase innovativa in quanto sono state trasferite alle Regioni/Province un considerevole numero di strade statali precedentemente gestite dall'ANAS con il contestuale trasferimento di risorse finanziarie ed umane..

In attuazione del D.Lgs.112/98, in materia di trasferimento delle competenze sulle strade statali, il D.Lgs 29/10/1999, n.461 ha individuato la rete autostradale e stradale nazionale rimasta nella competenza dell'ANAS.

Nelle Marche tali strade sono:

<b>SS 4 "Salaria" + Tangenziale di Ascoli P. + Racc. Autostradale Ascoli-P.to d'Ascoli</b> (dal confine regionale alla SS 16 di P.to d'Ascoli)	<b>SS 73 bis di "Bocca Trabaria"</b> (dall'inizio della E78 a S.Stefano di Gaifa al confine regionale – Bocca Trabaria)
<b>SS 16 "Adriatica"</b> (da Gabicce a P.to d'Ascoli)	<b>SS 76 "Vallesina"</b> (da Falconara al confine regionale)
<b>SS 16 Asse attr. Porto Ancona</b> (dalla ZIPA del porto a via Marchetti)	<b>SS 77 "Val di Chienti"</b> (dal confine regionale a Sfercia)
<b>SS 16 Dir./b del porto di Ancona</b> (via della Montagnola)	<b>SS 77 Raccordo autostradale Civitanova</b> (da Sfercia a Civitanova M.)
<b>E 78 "Fano-Grosseto"</b> (da Fano a S.Stefano di Gaifa)	<b>SS 81 "Piceno-Aprutina"</b> (Ascoli-Teramo) (dall'innesto sulla SS4 a Marino del Tronto al confine regionale)

Inoltre, il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21/2/2000 ha individuato l'elenco delle strade non più statali che, dal 1/10/2001, sono state trasferite alla Regione e da questa, in virtù della legge regionale n.10 del 17 maggio 1999, alle Province marchigiane:

<b>SS 3 "Flaminia"</b> (da Fano per Fossombrone, Cagli al confine regionale in località Pontericcioli)	<b>SS 77 dir "Val di Chienti"</b> (da Sforzacosta all'innesto sulla SS 16 in prossimità di Loreto)
<b>SS 78 "Picena"</b> (dall'innesto sulla SS 4 a Albero del Piccione all'innesto sulla SS 77 a Sforzacosta)	<b>SS 209 "Valnerina"</b> (da bivio Maddalena sulla SS 77 al confine regionale con Umbria)
<b>SS 210 "Fermana faleriense"</b> (da P.to S.Giorgio ad Amandola)	<b>SS 256 "Muccese"</b> (da Albacina a Muccia)
<b>SS 4 "Salaria"</b> (da Ascoli Piceno a P.to d'Ascoli);	<b>SS 258 "Marecchiese"</b> (dal confine Marche-Emilia al confine Marche-Toscana)
<b>SS 257 "Apecchiese"</b> (da Acqualagna al confine regionale – Bocca Serriola)	<b>SS 361 "Settempedana"</b> (dall'Aspio di Ancona al confine regionale – p.sso del Cornello)
<b>SS 360 "Arcevese"</b> (da Senigallia al confine regionale)	<b>SS 423 "Urbinate"</b> (da Pesaro a Urbino)
<b>SS 362 "Jesina"</b> (da Jesi a Villa Potenza)	<b>SS 433 "Val d'Aso"</b> (da Pedaso a Comunanza)
<b>SS 424 "Val Cesano"</b> (da Marotta a Cagli)	<b>SS 485 "Corridonia maceratese"</b> (da Civitanova a Macerata)
<b>SS 452 "della Contessa"</b> (da Pontericcioli al confine regionale)	<b>SS 571 "Helvia Recina"</b> (dall'innesto sulla SS 16 in prossimità di P.to Recanati all'innesto sulla SS 77 in prossimità di Sambucheto)
<b>SS 502 "Cingolana"</b> (dalla SS 76 in prossimità di Jesi a S.Severino)	





Unitamente alle strade vengono trasferite dallo Stato risorse finanziarie, personale, beni mobili ed immobili necessari alla gestione della rete viaria. Il DPCM 22/12/2000 definisce questa fase di attuazione per la Regione e gli EE.LL. delle Marche.

Il trasferimento finanziario annuale assegnato alle Marche è stato suddiviso in due parti: quella attribuita alla Regione, che svolge il ruolo di programmazione (art. 57, comma 1 a, della legge regionale n.10/1999), è destinata agli investimenti e ripartita sulla base di parametri socio-economici; quella attribuita alle singole Province, sulla base di un riparto derivato dall'estesa chilometrica delle strade trasferite, (art. 58, comma 1 a, della legge regionale n.10/1999) è destinata alla manutenzione ordinaria.

Finalizzazione delle risorse trasferite ex art.138, L. 388/2000	Ente destinatario	
	Regione (Euro)	Province (Euro)
Investimenti sulla viabilità (annuale)	24.913.890,99*	-
Manutenzione ordinaria (annuale)	-	8.211.664,70

\* A questi vanno aggiunti euro 2.151.755,86 del bilancio regionale derivanti dall'applicazione del regionalismo fiscale nel settore del demanio idrico. Il totale annuale delle risorse destinate ad investimenti sulla viabilità è pertanto euro 27.065.646,85.

L'andamento dei trasferimenti delle risorse alla Regione da parte dello Stato, a seguito dell'attuazione del D.Lgs. 112/98 e del DPCM Marche del 22/12/2000, è risultato parzialmente inefficace fino al 2004, in quanto nei primi tre anni (2001-2002-2003) sono intervenute norme (per ex. Legge finanziaria del 2000) ed accordi con l'ANAS (cd. avvalimento) che hanno sostanzialmente ridotto le assegnazioni.

Le risorse dei primi tre anni dei trasferimenti statali sono stati assegnati alle Province sulla base di una programmazione regionale. Questo periodo va considerato transitorio in quanto l'ANAS ha in parte continuato la gestione delle strade introitando parte delle risorse e, soprattutto, si è avuta una riduzione di cassa nel bilancio statale che ha ridotto i trasferimenti di 9,7 Meuro. Poiché all'epoca tale riduzione era solo temporanea, le risorse relative sono state ugualmente attribuite, secondo le disposizioni ministeriali, ma collocate in un capitolo denominato "inseribilità" per indicare che mancava la immediata liquidità.

Questo ha poi portato all'insorgere di un contenzioso, tra la Regione ed il Ministero in quanto le risorse mancanti non sono più state materialmente trasferite.

Il pieno trasferimento delle risorse stabilite dal citato DPCM Marche del 22/12/2000, pari a 27,066 Milioni di euro all'anno, è iniziato nel 2004, attraverso un accordo tra la Regione e l'Unione delle Province delle Marche per assicurare alle Province una quota fissa del 40%, ripartita sulla base di parametri in relazione all'estesa chilometrica, alle caratteristiche delle strade e dalle condizioni socio-economiche. Mentre alla Regione è rimasto il compito di ripartire, sulla base dei programmi e progetti provinciali, l'utilizzo della quota del 60% denominata "di programmazione".

Tuttavia, a seguito di ricorso della Provincia di Macerata, il Consiglio regionale, con propria deliberazione n.19/2006, ha stabilito che, a partire dal 2005, il 50% delle risorse trasferite viene ripartito in base alla programmazione regionale, mentre l'altro 50% in base a percentuali riferite a parametri socio-economici fissati con attribuzione di un peso maggiore all'estesa chilometrica.

Le quote % fisse sono così stabilite dal Consiglio regionale:

- Prov. Ancona .....17,47%
- Prov. Ascoli Piceno.....20,09%
- Prov. Macerata.....36,94%
- Prov. Pesaro Urbino.....25,50%



Di seguito si riportano le attribuzioni dei fondi per investimenti sulle strade per singola Provincia dal 2001 al 2007.

Per il 2007 si è proceduto prima all'assegnazione della quota (50%) relativa al riparto fisso stabilito dal Consiglio regionale come sopra indicato. Tale procedura deriva dalla proposta avanzata dall'Assessore regionale alla Viabilità di utilizzare il rimanente 50%, destinato alla programmazione regionale, per dare definitiva copertura alle quote denominate di "inseribilità" relative agli anni 2001 e 2002, che non sono più state trasferite per riduzioni operate dalla legge finanziaria del 2000. Secondo l'Avvocatura regionale, incaricata dalla Giunta con delibera n. 132 del 13/2/2006, dopo aver attentamente valutato gli atti, sarebbe stato inutile avviare procedure legali contro lo Stato per il recupero di tali somme.

Sono interessate a tale operazione le Province di Ascoli Piceno per 5,138 Meuro, Macerata per 1,572 Meuro ed Ancona per 3,000 Meuro, cui sono state destinate le relative quote nel primo semestre del 2008, completando così le assegnazioni 2007.

Con la medesima proposta, accolta dalle Province, la quota residua pari ad euro 3,822 è stata utilizzata per realizzare il Catasto delle strade provinciali, secondo criteri omogenei su tutto il territorio regionale e sono stati avviati i lavori nel 2009 e stabiliti fasi di incontro con le Province per valutare di concerto i tempi di attuazione.

Va ricordato che con il 2008 avrebbero dovuto concludersi i trasferimenti dello Stato alle Regioni per effetto del definitivo ricorso al federalismo fiscale, dopodiché la Regione doveva stabilire la quota derivante dagli introiti fiscali da destinare agli investimenti sulla viabilità provinciale ed in particolare quella di interesse regionale, ma tale scadenza è risultata posposta, anche se tutti gli orientamenti vanno in questa direzione.

**Fondi regionali ex D.Lgs.112/98**

n.	Opera	Lotto/Stralcio	2001	2002	2003	Inseribilità M€	2004 (M€)		2005 (M€)		2006 (M€)		2007 (M€)		Totale M€
			M€	M€	M€		Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	

**Provincia di Pesaro Urbino****Fondi investimenti**

1	ex SS 3 Flaminia	Pontericcioli	2,582												2,582
2	ex SS 3 Flaminia	Interv. sicurezza gallerie viad.										1,700			1,7
3	ex SS 424 Val Cesano	I stralcio variante S.Lorenzo		5,000						3,700					8,7
4	ex SS 423 Pesaro-Urbino	Ammodernamento I lotto			4,620										4,62
5	ex SS 258 Val Marecchia	Adeguamento			0,750										0,75
6	Ripristino strade e frane	vari						2,500							2,5
7	Generico						4,902		3,451		3,451		3,451		15,255
8	ex SS 423 e SP 30	Manutenzioni straordinarie										1,000			1
9	ex SS 424 Val Cesano	Adeguamento tracciato										0,500			0,5

**Interventi per la sicurezza 2001/2002**

1	strade varie	Riqualificazione pavimentazioni		1,835											1,835
2	ex SS 258 Valmarecchia	Variante Ponte Prena		0,250											0,25

<b>TOTALE FONDI REGIONALI PROV. PESARO</b>	<b>2,582</b>	<b>7,085</b>	<b>5,370</b>	<b>0,000</b>	<b>4,902</b>	<b>2,500</b>	<b>3,451</b>	<b>3,700</b>	<b>3,451</b>	<b>3,200</b>	<b>3,451</b>	<b>39,692</b>
--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------



Inserire carta prov. Pesaro Urbino



**Fondi regionali ex D.Lgs.112/98**

n.	Opera	Lotto/Stralcio	2001	2002	2003	Inseribilità	2004 (M€)		2005 (M€)		2006 (M€)		2007 (M€)		Totale M€
			M€	M€	M€	M€	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	

**Provincia di Ancona****Fondi investimenti**

1	ex SS 362 Jesina	Var. di Filottrano (Prog+opere)	0,341	2,759											3,100
2	ex SS 360 Arceviese	I Lotto		0,530	4,544	3,000				2,095		1,822			11,991
3	ex SS 362	Var. Filottrano compl. I lotto						0,700							0,700
4	ex SS 360 Arceviese	Compl. I Stralcio I lotto						0,500							0,500
5	Generico						3,641		2,364		2,364		2,364		10,733
7	Collegamento Squartabue									1,230					1,230
8	SP 3 Val Musone	Riqualificazione										0,900			0,900

**Interventi per la sicurezza 2001/2003**

1	ex SS 362 Jesina	Riqualificazione sovrastruttura		1,700											1,700
<b>TOTALE FONDI REGIONALI PROV. ANCONA</b>			<b>0,341</b>	<b>4,989</b>	<b>4,544</b>	<b>3,000</b>	<b>3,641</b>	<b>1,200</b>	<b>2,364</b>	<b>3,325</b>	<b>2,364</b>	<b>2,722</b>	<b>2,364</b>		<b>30,854</b>



Inserire carta prov. Ancona



**Fondi regionali ex D.Lgs.112/98**

n.	Opera	Lotto/Stralcio	2001	2002	2003	Inseribilità	2004 (M€)		2005 (M€)		2006 (M€)		2007 (M€)		Totale M€
			M€	M€	M€	M€	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	

**Provincia di Macerata****Fondi investimenti**

1	ex SS 209	Dissesti idrogeologici-Ponte	0,723												0,723
2	ex SS 77	Variante comune Macerata		1,549											1,549
3	ex SS 361	Variante Villa Potenza		4,920	7,012	1,572				1,908					15,412
4	ex SS 77, ex SS 361, dissesti	Vari						2,775							2,775
5	Generico						6,219		4,999		4,999		4,999		21,216
7	Collegamento Squartabue									0,600					0,600
8	ex SS 502	Dissesti								0,500					0,500
9	Strada Mezzina	I stralcio										3,700			3,700

**Interventi per la sicurezza 2001/2003**

1	ex SS 361	Rotatoria Torre del Parco		0,250											0,250
2	ex SS 571	Miglioramento intersezioni		0,350											0,350
3	ex SS 256	Pavimentazione e consolidamenti		0,300											0,300
4	ex SS 361	Pavimentazione e barriere sic.		0,680											0,680
5	ex SS 78	Pavimentazione e consolidamenti		0,250											0,250
6	ex SS 77	Ponte fiume Potenza		0,750											0,750
7	ex SS 209	Consolidamento viadotto		0,200											0,200
8	ex SS 361	Parapetto ponte S.Severino		0,120											0,120
9	ex SS 78	Parapetti ponti		0,200											0,200
10	ex SS 502	Sistemazione parapetti e ponti		0,300											0,300

<b>TOTALE FONDI REGIONALI PROV. MACERATA</b>	<b>0,723</b>	<b>9,869</b>	<b>7,012</b>	<b>1,572</b>	<b>6,219</b>	<b>2,775</b>	<b>4,999</b>	<b>3,008</b>	<b>4,999</b>	<b>3,700</b>	<b>4,999</b>	<b>49,875</b>
--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------



Inserire carta prov. Macerata





**Fondi regionali ex D.Lgs.112/98**

n.	Opera	Lotto/Stralcio	2001	2002	2003	Inseribilità	2004 (M€)		2005 (M€)		2006 (M€)		2007 (M€)		Totale M€
			M€	M€	M€	M€	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	

**Provincia di Ascoli Piceno**

## Fondi investimenti

1	ex SS 210	Svincolo Campiglione	1,808												1,808
2	Mezzina	Progettazione Var. Fermo		0,500											0,500
3	ex SS 210	Svincolo S.Filippo		0,393											0,393
4	ex SS 78	Incrocio "Casa Tasso"			0,121										0,121
5	ex SS 433	Ammodernam. I stralcio			6,653										6,653
6	ex SS 210	Ammodernam. I lotto e II lotto				5,138									5,138
7	ex SS 433	Stralcio II lotto						1,635		3,500					5,135
8	Generico						4,184		2,719		2,719		2,719		12,341
9	ex SS433-SP 238	Ulteriore lotto										3,911			3,911

## Interventi per la sicurezza 2001/2003

1	Strade varie	Riqualificazione pavimentazioni		1,700											1,700
---	--------------	---------------------------------	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------

**TOTALE FONDI REGIONALI PROV. ASCOLI  
PICENO**

**1,808    2,593    6,774    5,138    4,184    1,635    2,719    3,500    2,719    3,911    2,719    37,700**

**Riepilogo attribuzione fondi regionali  
ex D.Lgs.112/98**

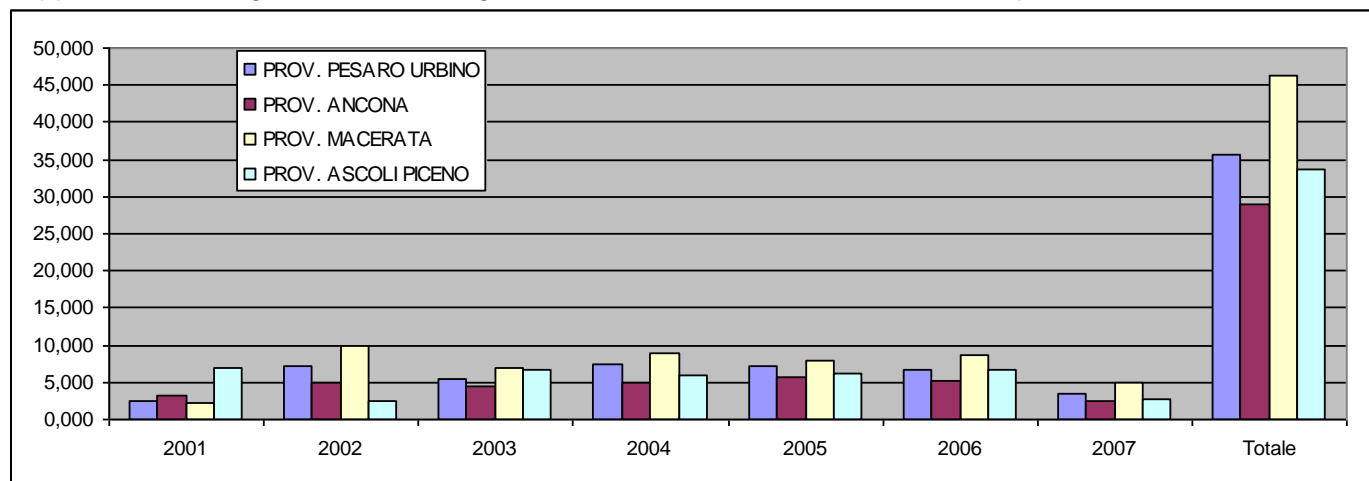
	2001	2002	2003	Inseribilità	2004 (M€)		2005 (M€)		2006 (M€)		2007 (M€)		Totale M€
	M€	M€	M€	M€	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	Riparto	Program	
<b>PROV. PESARO URBINO</b>	2,582	7,085	5,370	0,000	4,902	2,500	3,451	3,700	3,451	3,200	3,451		<b>39,692</b>
<b>PROV. ANCONA</b>	0,341	4,989	4,544	3,000	3,641	1,200	2,364	3,325	2,364	2,722	2,364		<b>30,854</b>
<b>PROV. MACERATA</b>	0,723	9,869	7,012	1,572	6,219	2,775	4,999	3,008	4,999	3,700	4,999		<b>49,875</b>
<b>PROV. ASCOLI PICENO</b>	1,808	2,593	6,774	5,138	4,184	1,635	2,719	3,500	2,719	3,911	2,719		<b>37,700</b>
<b>TOTALE</b>	<b>5,454</b>	<b>24,536</b>	<b>23,700</b>	<b>9,710</b>	<b>18,946</b>	<b>8,110</b>	<b>13,533</b>	<b>13,533</b>	<b>13,533</b>	<b>13,533</b>	<b>13,533</b>	<b>***</b>	<b>158,121</b>



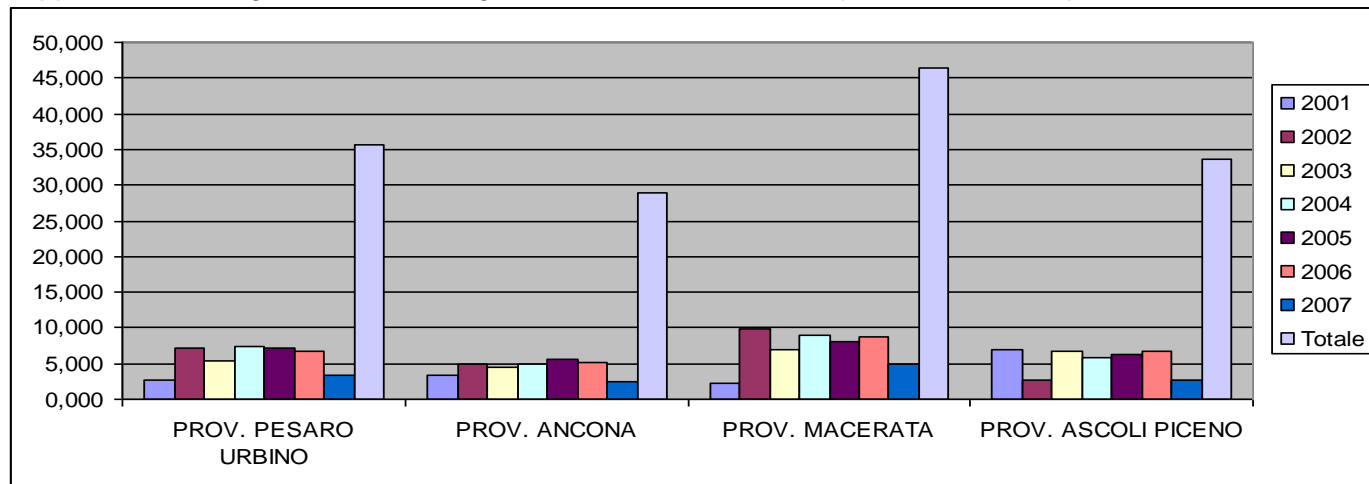
Inserire carta prov. Ascoli Piceno



Rappresentazione grafica delle assegnazioni dei fondi ex ANAS alle Province per annualità



Rappresentazione grafica delle assegnazioni dei fondi ex ANAS per Provincia nel periodo 2001-07



**Quadro complessivo delle risorse assegnate alle Province a seguito del D.Lgs. 112- - Anni 2004, 2005, 2006, 2007 (parte)**

Provincia	Anni	Fondi invest. programmati trasf. dalla Regione (M€)	Fondi ripartiti dalla Regione (M€)	Fondi manutenzione trasferiti dallo Stato (M€)	Km. strade ex statali	Totale km. strade provinciali	Fondi per km. programmati dalla Regione (€)	Fondi per km. ripartiti dalla Regione e dallo Stato (€)
							Strade ex Statali	Strade Provinciali
PESARO URBINO	2004	2,500	4,902	2,056	212,85	1.388,15	11.745,36	5.012,43
	2005	3,700	3,451	2,056	212,85	1.388,15	17.383,13	3.967,15
	2006	3,200	3,451	2,056	212,85	1.388,15	15.034,06	3.967,15
	2007		3,451	2,056	212,85	1.388,15		3.967,15
ANCONA	2004	1,200	3,641	1,476	115,49	838,51	10.390,51	6.102,49
	2005	3,325	2,364	1,476	115,49	838,51	28.790,37	4.579,55
	2006	2,722	2,364	1,476	115,49	838,51	23.569,14	4.579,55
	2007		2,364	1,476	115,49	838,51		4.579,55
MACERATA	2004	2,775	6,219	2,947	323,13	1.139,87	8.587,87	8.041,27
	2005	3,008	4,999	2,947	323,13	1.139,87	9.308,95	6.970,97
	2006	3,700	4,999	2,947	323,13	1.139,87	11.450,50	6.970,97
	2007		4,999	2,947	323,13	1.139,87		6.970,97
ASCOLI PICENO	2004	1,635	4,184	1,736	166,18	1.665,82	9.838,73	3.553,81
	2005	3,500	2,719	1,736	166,18	1.665,82	21.061,50	2.674,36
	2006	3,911	2,719	1,736	166,18	1.665,82	23.534,72	2.674,36
	2007		2,719	1,736	166,18	1.665,82		2.674,36



Secondo quanto stabilito dal DPCM Marche del 22/12/2000, lo Stato trasferisce direttamente alle Province la quota riservata alla manutenzione ordinaria.

La tabella precedente mette in evidenza come influiscono, sulle assegnazioni alle Province, i criteri stabiliti dalla deliberazione amministrativa del Consiglio regionale n. 19/2004.

Infatti si può notare la differenza di risorse disponibili per ogni chilometro di strada provinciale. Per esempio, nel 2006, nella Provincia di Macerata si hanno a disposizione circa 7.000 €/km a fronte di 1140 km. di strade, mentre in quella di Ascoli Piceno circa 2.700 €/km a fronte di 1660 km.

Diversa risulta l'attribuzione unitaria derivante dalla programmazione regionale e rivolta solo alle strade individuate "di interesse regionale". In questo caso nel 2006, nella Provincia di Macerata si investono circa 11.500 €/km a fronte di 323 km. di strade ex statali, mentre in quella di Ascoli Piceno circa 23.500 €/km a fronte di 166 km di strade ex statali.

E' interessante raffrontare i dati sopracitati con quelli nella situazione ante D.Lgs. 112/98 quando gli interventi sulle strade erano a totale carico del bilancio provinciale. Poiché è risultato difficoltoso reperire direttamente i dati presso le Province, si è fatto riferimento a quelli che le Amministrazioni, fatta eccezione per la Provincia di Ascoli Piceno, hanno trasmesso alla Regione al fine di ottenere dei contributi statali nel settore dell'usura delle strade causata dal transito dei mezzi d'opera. L'entità dell'estesa chilometrica è approssimata ma nel complesso coincidente con la realtà.

Spesa sostenuta dalle Province per il manto ed il corpo stradale negli anni 1997/2000.

	Spesa 1997 (M€)	Spesa 1998 (M€)	Spesa 1999 (M€)	Spesa 2000 (M€)	Spesa media 97/99 (M€)	Media dei km. 97/99	€/km
Pesaro Urbino	7,306	11,969	7,771	*	9,015	1400,00	6.439,52
Ancona	3,651	7,390	7,547	1,148	6,196	1200,00	5.163,33
Macerata	5,126	7,369	2,799	3,000	5,098	1250,00	4.078,40
Ascoli Piceno	*	*	*	*			

\* Dati non pervenuti

Fonte: Province

Confrontando le due tabelle precedenti, si nota che nella Provincia di Pesaro Urbino i contributi più recenti (3967,15 €/km) coprono circa il 60% della spesa unitaria normalmente sostenuta (6439,53 €/km) pur avendo mantenuto sostanzialmente gli stessi chilometri di strade (circa 1400 km.).

Nella Provincia di Ancona coprono circa l'88% (4579,55 rispetto 5163,33 €) della spesa unitaria contro una diminuzione del 30% dei km. (838,51 rispetto a 1200,00 km.) e nella Provincia di Macerata sono circa il 170% (6970,97 rispetto a 4078,40 €) rispetto ad un calo del 9% dei km. (1139,87 rispetto a 1250,00 km.).

Va rilevato che la diminuzione dell'estesa chilometrica è dovuta alla politica, avviata dalle Province, di decentramento verso i Comuni.

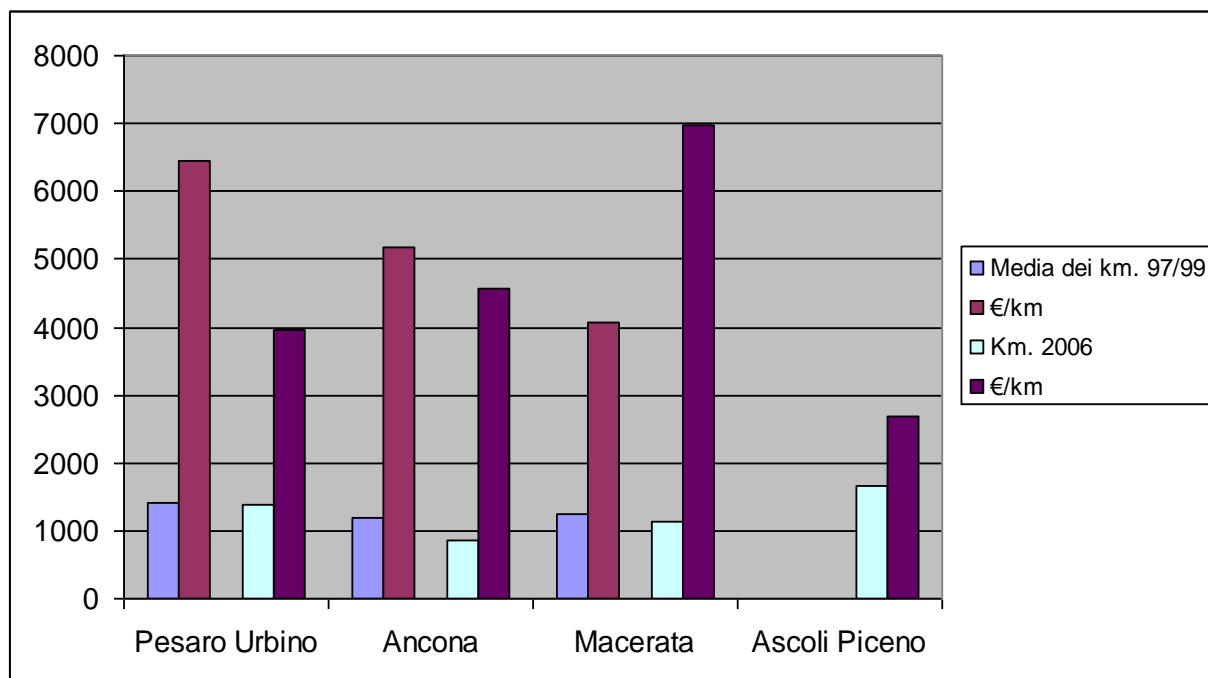
Dai dati nel grafico che segue, si può rilevare che la spesa per chilometro sostenuta da parte delle Province marchigiane varia eccessivamente passando da una Provincia all'altra e neanche la varietà dei contesti territoriali e socio-economici può giustificare quanto riscontrato.

E' quindi opportuno che ,attraverso un corretto coordinamento tra loro, le Province marchigiane garantiscano all'Ente regionale di programmazione il raggiungimento di uno standard comune di spesa che, pur tenendo conto delle differenti realtà, produca risultati maggiormente equilibrati.

In secondo luogo è indispensabile rilevare che, per avere una rete stradale con un buon livello di servizio ed aderente alle necessità dei cittadini, è opportuno che le Province non solo non diminuiscano i propri interventi nella manutenzione della viabilità propria e di quella trasferita, che ormai sono una rete unitaria, ma investano anche proprie risorse nei nuovi progetti in aggiunta a quelle regionali.



Spesa unitaria annua (a km) sostenuta dalle Province ed estesa chilometrica



## 4 LE INFRASTRUTTURE NELLA PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA

### 4.1 INTESA GENERALE QUADRO

Con l'introduzione del nuovo metodo di programmazione delle opere pubbliche, ad opera della legge 662/96, denominato "Programmazione negoziata", ed in attuazione della legge 443/2001, legge Obiettivo, la Regione ha sottoscritto nel 2002 con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'Intesa Generale Quadro finalizzata alla realizzazione di una serie di opere infrastrutturali definite strategiche sia per lo Stato che per la Regione.

Prioritariamente il documento individua una serie di opere la cui realizzazione è prevista nel breve/medio periodo ed è già inserita nel programma della Delibera CIPE 121/2001:

- Potenziamento e miglioramento della linea ferroviaria adriatica;
- Realizzazione del by-pass della raffineria dell'API di Falconara;
- Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Falconara-Orte;
- Potenziamento e miglioramento delle SS. 76, SS. 77 e Pedemontana quali assi del quadrilatero di penetrazione interna Marche-Umbria;
- Miglioramento della SS 78 Val di Fiastra (tratto Sforzacosta-Sarnano);
- Completamento della E 78, Fano-Grosseto nel tratto marchigiano;
- Allacci plurimodali al Porto di Ancona;
- Infrastrutture di allaccio all'Interporto di Jesi;

Inoltre sono individuate le opere non inserite nell'elenco delle priorità ma comunque da approfondire sia progettualmente che finanziariamente ai fini della realizzazione:

- Completamento del quadrilatero Marche-Umbria comprendendo le trasversali della Val di Chienti (Tratto Tolentino-S. Severino, tratto Villa Potenza-Sforzacosta);
- Completamento della Pedemontana nei tratti: Sassoferrato-Cagli, Cagli-S. Angelo in Vado, Carbonara-Comunanza-Sarnano;
- Adeguamento della SS 4 Salaria;
- Completamento, in funzione del progetto "Autostrade del Mare" delle opere relative alla II e III fase di ammodernamento del porto di Ancona e realizzazione della IV fase.

In questa fase della programmazione nazionale delle infrastrutture strategiche nasce il progetto denominato "Quadrilatero di penetrazione interna Marche-Umbria", per la cui realizzazione il Governo riconosce come soggetto unico attuatore la società Quadrilatero Marche-Umbria costituita da ANAS s.p.a. e Sviluppo Italia s.p.a.

Il progetto prevede il completamento della SS 76 fino a Perugia, della SS 77 fino a Foligno, la realizzazione della Pedemontana Fabriano-Muccia e di alcune trasversali nel territorio della Provincia di Macerata. Il reperimento delle risorse è definito nel Piano di Area Vasta con il ricorso a forme particolari di cattura del valore di aree denominate "leader" e di implementazione di aree produttive esistenti e di nuova previsione, per consentire di contribuire ad una Partnership pubblico-privata (PPP) che vede comunque lo Stato impegnato per oltre il 70 % della spesa.

### 4.2 Accordo di Programma Quadro per la Viabilità Stradale (APQ Viabilità)

L'attuazione dell'IGQ, nonché delle delibere CIPE per il finanziamento di opere infrastrutturali nelle aree sottoutilizzate del paese, avviene attraverso Accordi di Programma Quadro che rappresentano veri e propri strumenti di programmazione negoziata a livello regionale.

Nel settore della Viabilità Stradale, la Regione ha sottoscritto un APQ nel maggio del 1999, interamente sostituito dall'APQ del 31 marzo 2003 – Accordo Integrativo, dove si prevedevano le seguenti opere:

- SS 76 Vallesina, tratti Serra S. Quirico-Albacina e Cancelli-Fossato;
- SS 77 Val di Chienti , tratti Sfercia-Collesentino II , Collesentino II-Muccia e Muccia-Colfiorito;
- Pedemontana, tratti Fabriano-Muccia, Fabriano-Cagli;
- Ex SS 502, Variante del Santuario del Glorioso;
- Vari tratti di strade secondarie a servizio di insediamenti produttivi della Provincia di Ascoli Piceno;
- Strada “Mezzina” della Provincia di Ascoli Piceno, I lotto.



**1) APQ del 31 marzo 2003 - Accordo Integrativo (sostituisce l'APQ del 7 maggio 1999)**

Quadro attuativo (opere attuabili alla data di sottoscrizione)

n.	Cod.	Sistema di riferimento	Titolo intervento	Costo (M€)	Fonti finanziarie (Meuro)					
					CIPE/Regione	L.879/86	ANAS	L.61/98	Altra Fonte	TOT
1	03A	SS 77 Val di Chienti	Tratto Sfercia-Collesentino II	75,762		10,329	49,58	15,853		75,762
2	05AP	Pedemontana Fabriano-Muccia	Prog. Prel., SIA intero tratto. Def. tratto Fabriano-Matelica	3,793	3,793					3,793
3	06A	Pedemontana Fabriano-Cagli	Tratto Campo dell'Olmo-Berbentina	29,955			29,955			29,955
4	06BP	Pedemontana Fabriano-Cagli	Progettazione tratto Berbentina-Cagli	2,324	2,324					2,324
5	11	ex SS 502 di Cingoli	Variante Santuario del Glorioso	2,995				2,995		2,995
6	09A	Insedimenti prod. Prov. AP	Sistemazione strada di fondovalle Ete Morto I lotto	2,454	1,452			0,883	0,119	2,454
7	09B	Insedimenti prod. Prov. AP	Sistemazione SP 185 destra Aso	0,150				0,150		0,15
8	09C	Insedimenti prod. Prov. AP	Ampliamento SC Casali Molino	0,258				0,258		0,258
9	09D	Insedimenti prod. Prov. AP	Variante SP 93 Venarottese. Località Fonte del Bove	0,232				0,232		0,232
10	09E	Insedimenti prod. Prov. AP	Sistemazione SP 125 Val Marina	1,728	1,728					1,728
11	09F	Insedimenti prod. Prov. AP	Sistemazione SP 61 Montotese	0,165				0,165		0,165
12	10	Strada intervalliva prov. AP (Mezzina)	Adeguamento strade (c.d. Mezzina) I lotto	10,580	10,580					10,58
TOTALE				130,396	19,877	10,329	79,535	20,536	0,119	130,396

Quadro programmatico (opere comprese nell'Asse viario Marche-Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna)

1	01A	SS 76. Tratto Serra S.Quirico-Albacina	II lotto, I stralcio, Albacina-Borgo Tifico	20,658			20,658			20,658
2	01B	SS 76. Tratto Serra S.Quirico-Albacina	II lotto, II stralcio, Albacina-Borgo Tufico. Galleria Sassi Rossi	26,856			26,856			26,856
3	01C	SS 76. Tratto Serra S.Quirico-Albacina	III lotto, I stralcio, Galleria Sassi Rossi-Gattuccio	30,606			30,606			30,606
4	01D	SS 76. Tratto Serra S.Quirico-Albacina	III lotto, II stralcio, Gattuccio-Serra S.Quirico	55,539			55,539			55,539
5	02A	SS 76 Fossato di Vico-Cancelli	I lotto, I stralcio	3,711			3,711			3,711
6	02B	SS 76 Fossato di Vico-Cancelli	I lotto, II stralcio	17,938			17,938			17,938
7	02C	SS 76 Fossato di Vico-Cancelli	I lotto, III stralcio	47,182			47,182			47,182
8	03B	SS 77 Val di Chienti	Tratto Collesentino II-Muccia	37,858			37,858			37,858
9		SS 77 Val di Chienti	Tratto Muccia-Colfiorito	622,860			622,860			622,86
10	05AR	Pedemontana Fabriano-Muccia	Tratto Fabriano-Matelica	90,175	61,592			28,583		90,175
11	05B	Pedemontana Fabriano-Muccia	Tratto Matelica-Muccia	299,550					299,550	299,55
TOTALE				1252,933	61,592		863,208	28,583	299,550	1252,933



Il 10 marzo 2005 viene sottoscritto il 2° Accordo Integrativo che prevede le seguenti opere:

- SS 76 Vallesina, Svincolo per l'Interporto di Jesi;
- Strada "Mezzina" della Provincia di Ascoli Piceno, II lotto.

Con il 3° Accordo Integrativo del 21 dicembre 2005 vengono definiti esattamente i costi di progettazione e realizzazione del I lotto (Fabriano-Matelica) della strada Pedemontana Fabriano-Muccia.

Infine, con il 4° Accordo Integrativo si prevede la realizzazione di un primo lotto funzionale della variante alla SS 16 in corrispondenza dell'abitato di Ancona.

Inoltre, nel corso del mese di giugno 2007 è stato sottoscritto il 5° Accordo Integrativo all'Accordo di Programma Quadro Viabilità per utilizzare le risorse derivanti dalla Delibera CIPE n. 3/2006 e pari a 16.175.940,00.

La Regione, con DGR n. 1076 del 25 settembre 2006, ha destinato complessivamente euro 19.175.940,00 alle infrastrutture materiali ed immateriali; di questi, euro 16.025.940,00 sono stati destinati alla realizzazione di interventi da individuare lungo due percorsi intervallivi fondamentali per il miglioramento dei collegamenti viari dell'area marchigiana interna ed euro 150.000,00 sono stati destinati al finanziamento di uno studio di fattibilità per il miglioramento del collegamento tra Pesaro e Fano attraverso la realizzazione di una strada complanare alla A14.

Sul totale di euro 16.025.940,00, euro 6.000.000,00 sono destinati per la realizzazione della Strada Pedemontana Fabriano-Cagli, tratto compreso tra gli svincoli Cagli Centro e Cagli Fosso Screbia ed euro 10.025.940,00 per la realizzazione della strada intervalliva di connessione delle aree industriali del Piceno (cd. Mezzina), III lotto I stralcio, Val Tronto-Val Tesino.

L'esperienza della programmazione negoziata nella regione non appare molto incisiva nelle Marche per la ridotta capacità delle Province di supportare le decisioni regionali sui progetti da finanziare, con una attuazione rapida dei vari gradi della progettazione. Inoltre l'aver scelto per una parte dei fondi FAS, opere infrastrutturali di competenza statale, ha obbligato l'Amministrazione Regionale a seguire regole e tempi dell'Anas, assolutamente inadeguati alle scadenze previste dalle Delibere Cipe. Anche nel caso della Società Quadrilatero, che avrebbe dovuto utilizzare tali fondi per un tratto di Pedemontana, con le procedure dedicate alle cosiddette opere strategiche, occorre riconoscere che finora non è stata in grado di spenderli con l'attesa rapidità.

**2) APQ del 10 marzo 2005 - 2° Accordo Integrativo**

n.	Cod.	Sistema di riferimento	Titolo intervento	Costo (M€)	Fonti finanziarie (Meuro)					
					CIPE/Regione	L.879/86	ANAS	L.61/98	Altra Fonte	TOT
1	1	SS 76 Vallesina	Svincolo stradale per Interporto di Jesi	20,350	18,718		1,632			20,350
2	2	Strada intervalliva prov. AP (Mezzina)	Il lotto. Innesto SP 1 Rosso Piceno Superiore	2,500	2,500					2,500
TOTALE				22,850	21,218		1,632	0,000		22,850

**3) APQ del 21 dicembre 2005 - 3° Accordo Integrativo**

1	1	Pedemontana Fabriano-Muccia	Progettazione Preliminare, Definitiva, SIA	4,704	4,704					4,704
2	2	Pedemontana Fabriano-Muccia	Realizzazione I lotto, Fabriano-Matelica	89,005	60,681			28,324		89,005
3	3	Pedemontana Fabriano-Muccia	Realizzazione svincolo Cerreto d'Esi-S.michele	0,457				0,457		0,457
4	4	Pedemontana Fabriano-Muccia	Mitigazioni e compensazioni ambientali	0,713				0,713		0,713
TOTALE				94,879	65,385			29,494		94,879

**4) APQ del 31 ottobre 2006 - 4° Accordo Integrativo**

1	1	SS 16 Adriatica	Var. Ancona, tratto Falconara-Pontelungo, I lotto, I stralcio	5,656	5,656					5,656
TOTALE				5,656	5,656					5,656



L'esperienza porta a riconoscere che, ai fini dell'attuazione della programmazione negoziata in tempi compatibili con le necessità di organici flussi di spesa, è opportuno individuare le opere prioritarie, da finanziare con fondi FAS, tra quelle fornite di progettazione preliminare e di VIA, se non addirittura di progettazione definitiva, magari da attuare per stralci di lotti più ampi da poter adeguare rapidamente alle risorse disponibili.

Sono dunque da evitare le scelte di quelle opere, pur importanti per il decisore politico ed amministrativo, che non sono dotate di progetto avanzato ed addirittura cofinanziabili da Province e Comuni; in breve ci si troverebbe costretti a modificare il programma, rimodulandolo su opere più adeguate e pronte da realizzare.

Sono altresì da evitare sia le opere statali, per le quali devono essere attribuite all'Anas le risorse da parte dello Stato; sia gli interventi comunali, che non possono avere, salvo rare eccezioni, funzione regionale, pur riconoscendo che, in certi rari casi, potrebbe trattarsi di opere strategiche per l'intera regione.

Nei primi mesi del 2009 sono stati compiuti due passi importanti nell'ambito della Programmazione negoziata: sono stati approvati il programma dei fondi FAS 2007-2013 (in realtà già sfalsato di un biennio) e l'aggiornamento dell'Intesa del 2002. Mentre il programma FAS è dotato di un preciso finanziamento statale di 225 Meuro, da distribuire nell'arco di tempo programmato sulla base di Accordi di Programma con i soggetti attuatori, Comuni e Province), per l'Intesa siamo ancora solo al riconoscimento formale che le opere inserite sono di carattere strategico, e il loro inserimento nell'Intesa non vuol dire finanziamento certo o in tempi certi. Resta comunque un passo importante ai fini di un possibile co-finanziamento delle opere che sono state comprese in tale Documento.

Per quanto concerne le opere infrastrutturali inserite nel FAS per circa il 40% del totale, l'impostazione appare coerente con il precedente programma di investimento dei fondi attribuiti dal Cipe, ma, a differenza dei precedenti sono per lo più opere di interesse delle Province e dei Comuni, in quanto per accordi politici una quota delle risorse è stata messa a disposizione delle Autonomie Locali.

Tra questi si segnalano la strada interquartieri di Pesaro, la strada "delle barche" di Fano, il raccordo stradale di Villa Potenza e il by-pass di Montecosaro(MC), la Campiglione-Girola a Fermo. Inoltre sono previsti un completamento di pista ciclabile a Pesaro, un parcheggio e nodo di scambio a Urbino.

Ciò ha comportato che alcuni interventi siano stati proposti senza che, che la progettazione fosse giunta all'opportuno livello di elaborazione, (preventiva fattibilità o previsione puntuale dei costi); ma, dati i tempi per la spesa che il Ministero ha programmato, forse si riusciranno a progettare e realizzare tutti gli interventi.

Viceversa alcuni progetti hanno carattere più generale come l'elettificazione della ferrovia Ascoli-Porto d'Ascoli o gli interventi per la mobilità sostenibile (a bando) o il miglioramento della dotazione infrastrutturale dell'aeroporto delle Marche e si inquadrano coerentemente nel solco della programmazione, che ha portato all'aggiornamento dell'Intesa.

### 4.3 Investimenti dell'ANAS spa

L'ANAS s.p.a. interviene sulla rete di propria competenza attraverso Programmi Triennali che a partire dal 2006 sono stati trasformati in quinquennali, con aggiornamento annuale.



Il programma attualmente in vigore è relativo al quinquennio 2007-2011 e, per la Marche prevede in investimento di oltre 180 Meuro pari a circa il 4% su base nazionale.

Il programma ANAS prevede interventi su:

- Raddoppio variante alla SS16 di Ancona – 1° lotto 2° stralcio per un costo di 66,16 Meuro (Falconara-Torrette); appaltabile nel 2010 a costi maggiorati;
- Raddoppio variante alla SS16 di Ancona – 3° lotto (adeguamento della strada esistente) per un costo di 24,96 Meuro; appaltabile nel 2010 a costi maggiorati;
- SS 4 Salaria. Tratto Trisungo-Acquasanta, 1° lotto 2° stralcio per un costo di 96,70 Meuro; appaltabile inizio 2009;
- SS 361. Lavori di completamento per la sistemazione ed adeguamento alla sezione V della norma CNR. (trattasi del completamento di un'opera già avviata prima del decentramento amministrativo).

Altri due interventi sono previsti in questo periodo anche se finanziati dalla Regione con fondi FAS, e precisamente:

- Raddoppio variante alla SS16 di Ancona – 1° lotto 1° stralcio per un costo di 5,7 Meuro (due cavalcavia); appaltato nel 2008;
- Svincolo SS76 Interporto – per un costo di 20,5 Meuro; appaltato nel 2008;

Poiché lo stanziamento per il 3° lotto del Raddoppio della variante alla SS16 potrà essere utilizzato solo dopo il completamento delle opere di raddoppio sull'intero tratto, la Regione aveva richiesto di utilizzare i 24,96 Meuro indicati per questa opera per il completamento della strada Pedemontana, tratto Fabriano-Sassoferrato.

Infatti, il completamento di tale tratto di Pedemontana è ritenuto prioritario in quanto rappresenta la congiunzione tra il tratto a sud, Fabriano-Muccia attualmente in realizzazione da parte della Quadrilatero Marche-Umbria s.p.a., ed il tratto Sassoferrato-Cagli, il cui progetto preliminare è stato completato da parte della Regione ed è al termine la procedura di VIA regionale.

Per tale opera è ancora disponibile un residuo finanziamento di circa 25 Meuro derivante da un precedente appalto Anas che per ragioni varie non è stato portato a termine e potrebbe consentire di realizzare i primi 4,5 km da Fabriano.

Tuttavia poiché l'intero tratto di Pedemontana Fabriano-Sassoferrato è da completare a cura e spese dell'Anas, in quanto opera finanziata ed in corso di realizzazione al momento del trasferimento di parte della rete stradale alle Regioni, è indispensabile che il Ministero fornisca all'Anas s.p.a. le risorse necessarie al completamento del tracciato, che ammontano a circa 90 Meuro.

Nell'ambito del programma Anas sono individuati altri progetti non ancora completi ma già avanzati, cui viene riconosciuta l'opportunità dell'"inseribilità", ovvero dell'inserimento nel programma quinquennale in caso di impossibilità di realizzazione dei progetti previsti, e che comunque rappresentano le priorità per un successivo programma (salvo il caso di previsioni regionali in contrasto); in tale casistica ricadono i seguenti progetti:

- Raddoppio variante alla SS16 di Ancona – 2° lotto (Torrette-Pontelungo) da 145,62 Meuro;
- SS 4 Salaria. Tratto Trisungo-Acquasanta, 2° lotto da 164,30 Meuro;
- SS16 Ancona sud Camerano raddoppio viadotto.

Sono infine previste una serie di opere di miglioramento dei nodi ed il superamento dei cosiddetti "punti neri" della rete, da attuare a breve termine:

- Rotatorie lungo la SS16 a Camerano, Castelfidardo (S.Rocchetto) e Marina di Montemarciano;
- Svincoli sulla SS77 a Corridonia e sulla SS 76 per l'Aeroporto.

Nel 2007 Il Ministero delle Infrastrutture ha finanziato un progetto di fattibilità che occuperà la struttura di progettazione centrale dell'Anas, alcune Università e le Regioni Marche, Abruzzo, Molise e Puglia nel corso del 2008-09, allo scopo d'individuare un nuovo tracciato per la SS16 Adriatica in queste quattro regioni. Il progetto sarà l'occasione per la revisione delle previsioni

urbanistiche comunali nella fascia litoranea, già parzialmente rivisitate in occasione del progetto della terza corsia autostradale. All'aprile 2009 tuttavia non è ancora stata fornita una prima proposta di tracciato sulla quale aprire un serio confronto con le amministrazioni locali.

I programmi di Project Financing che l'Anas ha in corso nelle Marche, oltre a quelli della Quadrilatero, riguardano l'itinerario E45-E55, la E-78 Fano-Grosseto e l'uscita ad ovest dal Porto di Ancona; ma di tali programmi si da conto nei capitoli finali della scheda.



## 5 LA SICUREZZA STRADALE NELLA REGIONE MARCHE

### 5.1 ASPETTI GENERALI

La particolare morfologia delle Marche ha da un lato favorito principalmente uno sviluppo di carattere insediativo diffuso su tutto il territorio e, dall'altro, ha rallentato la realizzazione di una idonea rete infrastrutturale di trasporto.

La regione risulta dotata, per il collegamento nord-sud, di una sola arteria viaria di tipo autostradale (Autostrada A14) e di una linea ferroviaria, entrambe ai limiti della saturazione. Anche i collegamenti trasversali con l'area centrale dell'Italia e con Roma risultano estremamente carenti in quanto gli adeguamenti viari non sono ancora completati e la linea ferroviaria Ancona – Roma è in gran parte a binario unico.

In questo contesto si inserisce una domanda di trasporto in continua espansione, sia per motivi commerciali, derivanti dal notevole sviluppo economico della regione negli ultimi anni, sia per motivi turistici, legati ad un miglioramento dell'offerta nella fascia montana e lungo il litorale.

Le Marche rivestono altresì un ruolo di rilievo nell'economia del Paese in virtù del notevole livello di qualificazione raggiunto dai vari distretti industriali e dell'importanza acquisita dal porto di Ancona nel sistema portuale nazionale.

Dopo la crisi legata al sisma che ha colpito le aree interne della regione nel 1997, per superare il rischio di emarginazione delle popolazioni maggiormente colpite ed il freno allo sviluppo economico di importanti distretti industriali - come la meccanica ed il calzaturiero - è stata sottoscritta l'Intesa Istituzionale di Programma tra Governo e Regione del maggio 1999, che si attua con vari Accordi di Programma Quadro dei quali, ai fini della mobilità, uno per la "Viabilità" ed uno per il "Servizio ferroviario".

La Regione Marche, insieme alle regioni italiane adriatiche (Friuli – Veneto – Emilia Romagna – Abruzzo – Molise - Puglia) e con l'accordo delle regioni Umbria e Basilicata, ha collaborato con lo Stato ai fini della realizzazione del Corridoio plurimodale adriatico, parte integrante delle reti di interesse europeo e contributo indispensabile per la realizzazione del progetto "Autostrade del Mare" che ha individuato nel porto internazionale di Ancona uno dei "caselli marittimi" del predetto sistema di trasporto marittimo.

Il Corridoio Adriatico si sviluppa geograficamente lungo il versante orientale della penisola Italiana e rappresenta un importante asse di riferimento, con relativi nodi di interconnessione e di interscambio, per la domanda di trasporto di merci e/o passeggeri di livello nazionale ed internazionale.

Nel sistema di trasporti italiano il Corridoio Adriatico sviluppa una direttrice Nord-Sud della penisola italiana che, sia per evidenti ragioni geografiche che per note ragioni storiche e socio-economiche, costituisce una delle direttrici più significative del paese, collegando le regioni meridionali, quelle settentrionali ed il resto dell'Europa.

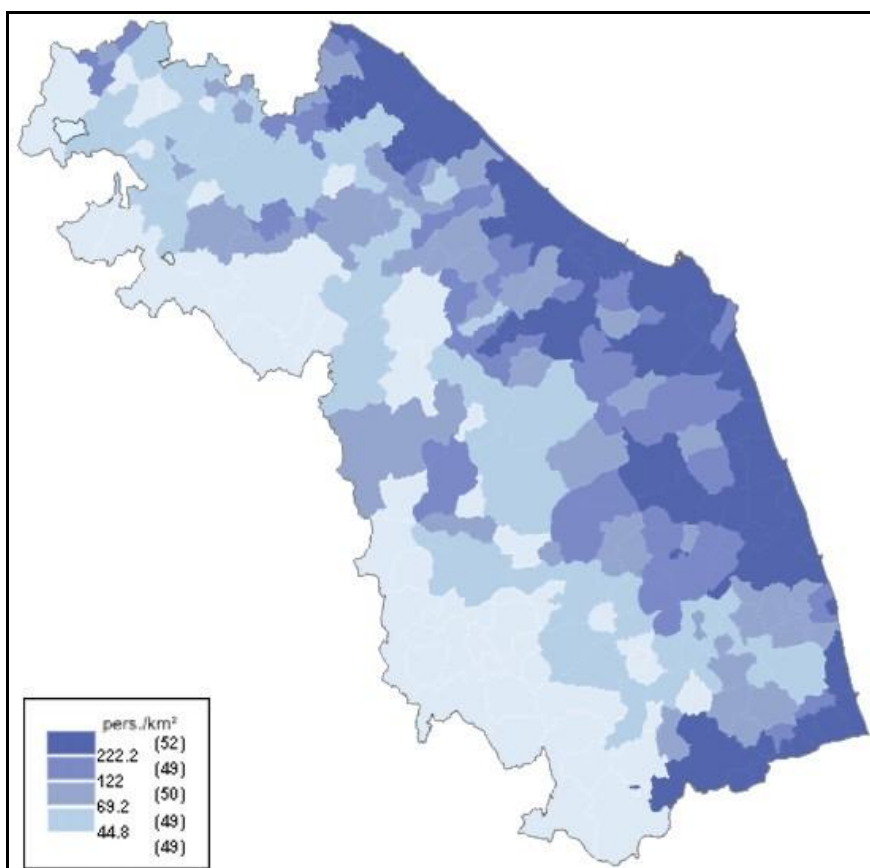
E' comunque opportuno sottolineare come, in linea generale, nei documenti regionali di pianificazione/programmazione dei trasporti, il Corridoio Adriatico non è stato finora sufficientemente valorizzato come asse principale di riferimento, e infatti, gli interventi su infrastrutture e servizi che appartengono alle trasversali sono spesso stati considerati prioritari.

Soltanto di recente, con la definizione delle intese Stato/Regione è stata definita una griglia di interventi strategici che seleziona le trasversali principali e le ricolloca in una logica generale di coerenza con il "Sistema Corridoio".



La tipica morfologia del territorio marchigiano conferisce alla rete infrastrutturale la caratteristica disposizione a pettine. Tale conformazione rispecchia, altresì, la distribuzione della popolazione e, di conseguenza, dei flussi veicolari e degli incidenti stradali ad essi collegati.

### **Caratteristiche demografiche**



Densità di popolazione e confini comunali.

Rispetto alla densità abitativa, il territorio regionale può essere, approssimativamente, suddiviso in tre fasce: una costiera, una mediana ed una montana. Queste tre zone longitudinali sono disposte, partendo dal mare, nel senso decrescente della densità abitativa. Se, invece, si analizza lo stato del numero di addetti allora emerge una suddivisione del territorio trasversale, ed orientata secondo le direttrici di collegamento con il resto del territorio nazionale: la ex S.S.423, la E78, la S.S.3, la S.S.76, la S.S.77 e la S.S.4.

Risulta, quindi, evidente la necessità da parte delle “attività produttive” di disporre di vie di comunicazione adeguate, vista la carenza di una rete ferroviaria strutturata in ambito regionale. Al contempo, la diversità di distribuzione sul territorio delle unità locali rispetto alla popolazione genera essa stessa flussi legati agli addetti che devono spostarsi, con un elevato numero di spostamenti pendolari casa-lavoro.

## **5.2 LA MOBILITA'**

Il parco veicolare circolante nella regione Marche, relativamente al 2004, è di oltre 1.240.000 veicoli, dei quali circa 935.000 autovetture.

Parco veicolare della Regione Marche e in Italia anno 2004

Popolazione	Autovetture	Veicoli	Veicoli/	Autovetture/
-------------	-------------	---------	----------	--------------

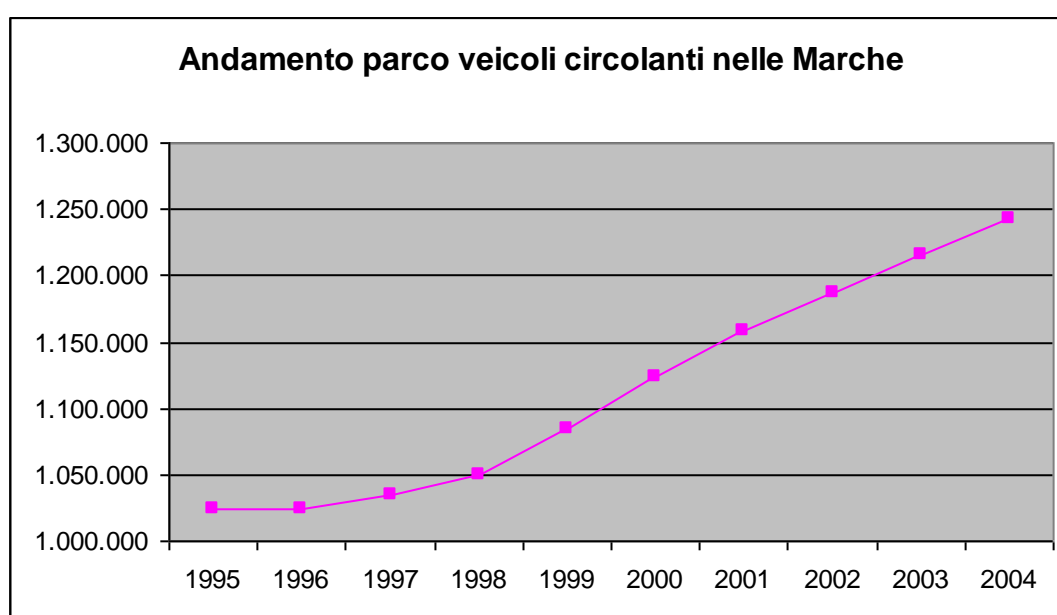




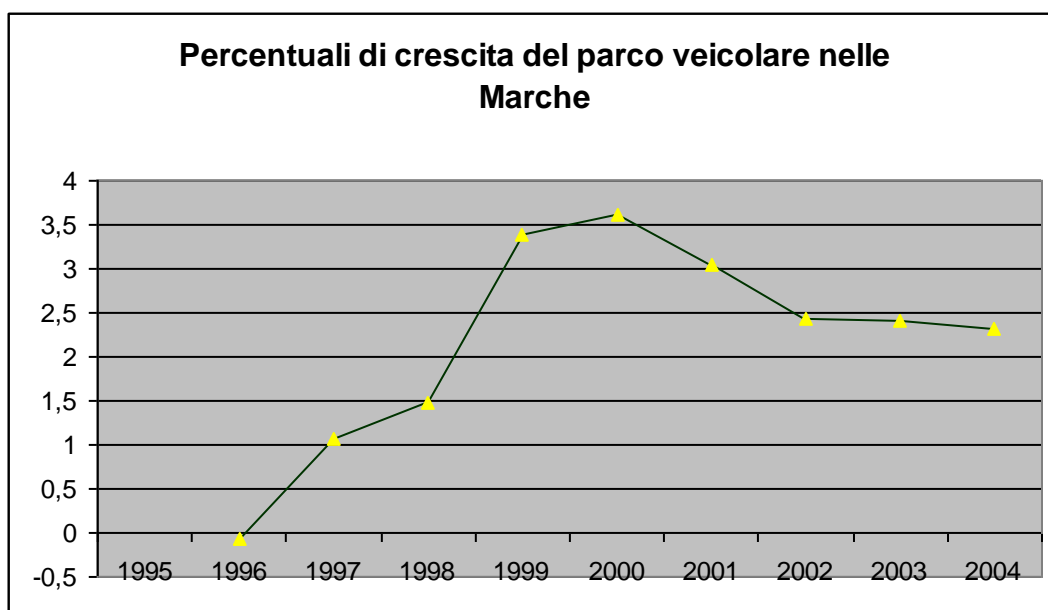
	Popolazione (x1000)			Popolazione	
Marche	1.581.780	934.940	1.243.399	786,08	0,59
ITALIA	58.462.375	33.973.147	43.950.907	751,78	0,58

La regione Marche detiene un parco veicolare che, in relazione alla popolazione residente, si attesta al di sopra della media nazionale, e presenta un valore del tasso di possesso di autovetture nella media italiana.

Di seguito è rappresentato l'andamento della dimensione del parco veicolare regionale in valore assoluto. La tendenza di crescita su scala nazionale è confermata anche nella regione Marche, ed il trend in atto da alcuni anni nella regione prefigura ulteriori incrementi nella composizione del parco veicolare stesso.



In termini percentuali la dimensione della crescita risulta più chiara e si evidenzia come il tasso annuale di crescita mantenuto dal 1995 al 1999 si sia ora ridotto. La crescita è ancora in atto ma con intensità più contenuta, intorno al 2,3 % rispetto al 3,6% del 2000.



### 5.3 INCIDENTALITÀ: DATI QUANTITATIVI

#### 5.3.1 Stato dell'incidentalità al 2006

Durante il 2006, nella regione Marche, si sono verificati circa 7.500 incidenti con conseguenze per le persone coinvolte (fonte ISTAT). In particolare, questi hanno provocato circa 11.000 feriti e 180 morti.

Anno 2006

Provincia	Numero di incidenti	Totale Morti	Feriti
Ancona	2.367	67	3.609
Ascoli Piceno	1.835	36	2.586
Macerata	1.492	43	2.131
Pesaro Urbino	1.883	37	2.704
<b>Tot. Marche</b>	<b>7.556</b>	<b>183</b>	<b>11.030</b>

Per individuare lo stato dell'incidentalità nella regione Marche sono stati utilizzati il tasso di mortalità ed il tasso di ferimento, entrambi calcolati sul numero della popolazione residente.

In particolare, i tassi utilizzati sono:

- tasso di mortalità,  $(n^{\circ} \text{ di morti} / \text{popolazione}) \cdot 100.000$
- tasso di ferimento,  $(n^{\circ} \text{ di feriti} / \text{popolazione}) \cdot 100.000$

Per l'anno 2006, la popolazione residente risulta essere 1.536.098 a cui segue, quindi, un tasso di mortalità pari a circa 12 ed un tasso di ferimento pari a circa 719.



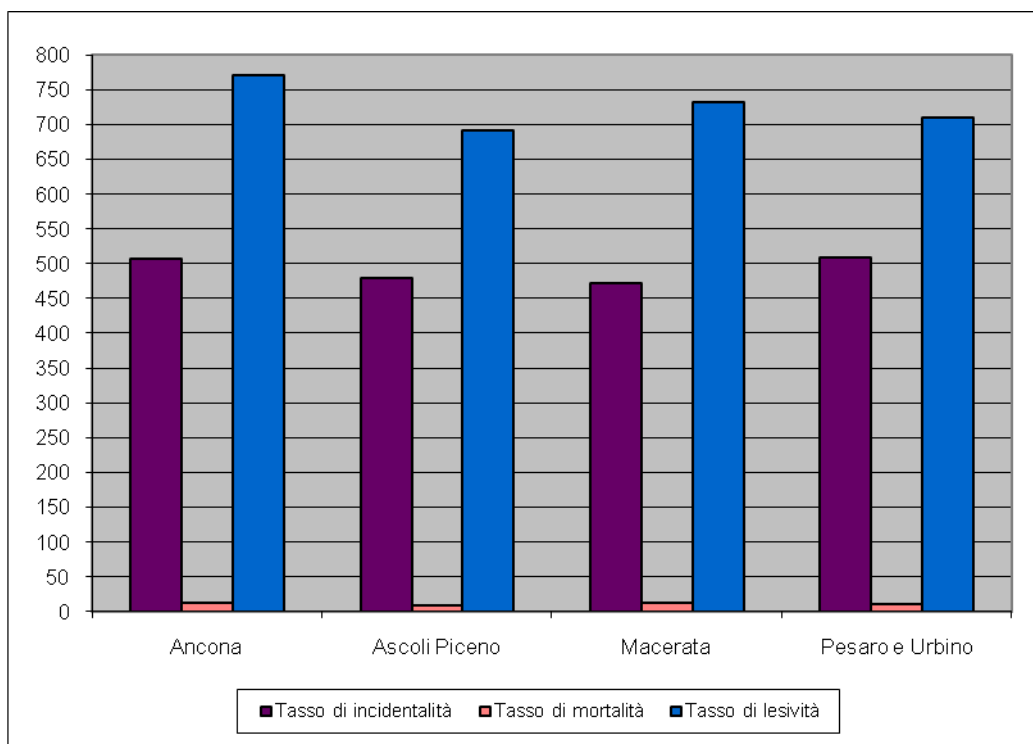
I valori a livello provinciale sono raccolti nella tabella successiva dove sono confrontati i tassi di incidentalità, mortalità e lesività rapportati alla popolazione residente nelle diverse province.

#### 5.3.1.1.1.1 Numero di incidenti, morti e feriti, anno 2006

Provincia	Incidenti	Morti	Feriti	Tasso di incidentalità	Tasso di mortalità	Tasso di lesività
Ancona	2.367	58	3.600	507,08	12,43	771,23
Ascoli Piceno	1.835	36	2.649	479,46	9,41	692,15
Macerata	1.492	39	2.317	471,83	12,33	732,73
Pesaro Urbino	1.883	38	2.627	508,41	10,26	709,28
<b>Tot. Marche</b>	<b>7.577</b>	<b>171</b>	<b>11.193</b>	<b>493,26</b>	<b>11,13</b>	<b>728,66</b>

Nostre elaborazioni su dati ISTAT

Dal confronto tra gli indicatori generali, su scala provinciale, emerge che la Provincia di Ancona detiene i livelli di sicurezza più bassi, in quanto tutti i relativi indicatori (tasso di incidentalità, di mortalità e di lesività) sono tra i più elevati della regione.



#### 5.3.2 Evoluzione nel periodo 2000-2006

Nella tabella che segue è riportato il numero degli incidenti per provincia nel periodo 2000-2006. Sebbene l'andamento regionale risulti variabile nel corso degli anni con un deciso massimo nel 2003, complessivamente si osserva in decrescita del 3,88%, confermata disaggregando i dati a



livello provinciale ad eccezione della provincia di Macerata, ove si registra un incremento del 2,90%.

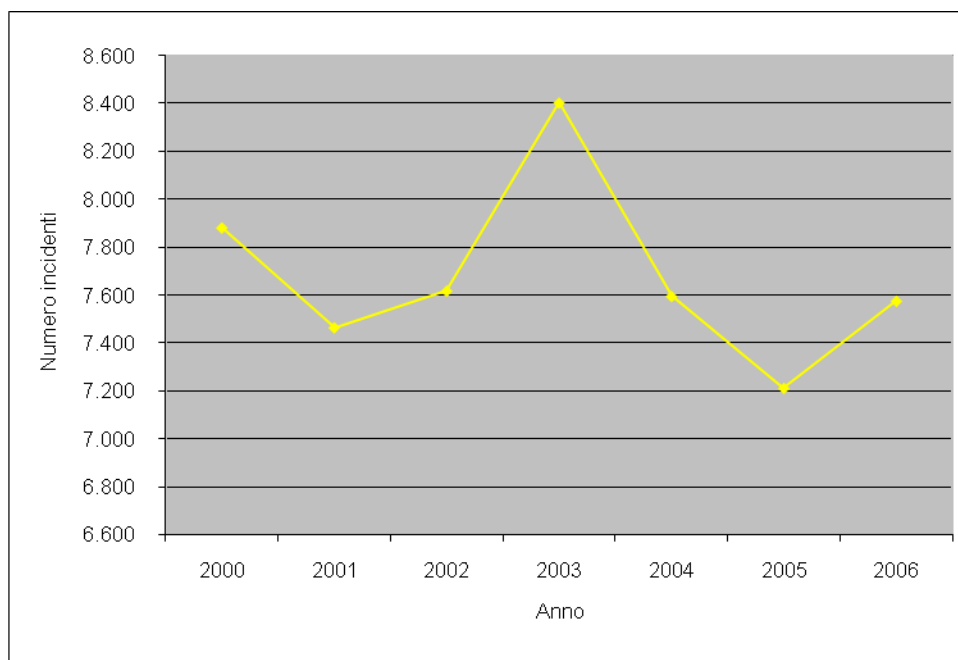
In tutte le altre province il numero di incidenti diminuisce.. In particolare la provincia di Pesaro e Urbino registra un sostanziale decremento (-13,54%)<sup>1</sup>.

Numero di incidenti per provincia  
nelle Marche nel periodo 2000-2006.

Province	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ancona	2.409	2.313	2.497	2.708	2.513	2.257	2.367
Ascoli Piceno	1.846	1.639	1.498	2.034	1.920	1.768	1.835
Macerata	1.450	1.593	1.558	1.574	1.399	1.377	1.492
Pesaro Urbino	2.178	1.921	2.066	2.089	1.765	1.811	1.883
<b>Marche</b>	<b>7.883</b>	<b>7.466</b>	<b>7.619</b>	<b>8.405</b>	<b>7.597</b>	<b>7.213</b>	<b>7.577</b>

Fonte: ISTAT

Andamento del numero di incidenti nelle Marche tra il 2000 e il 2006



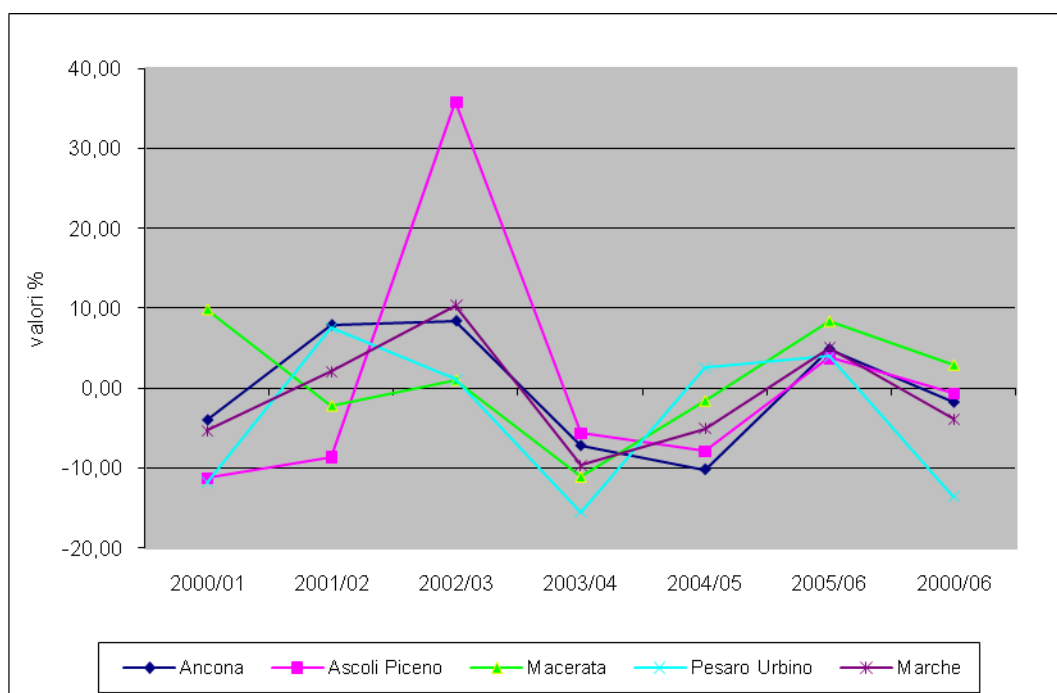
<sup>1</sup>La variazione registrata in provincia di Pesaro e Urbino nel periodo 2000-2006, è dovuta soprattutto alla variazione registrata nel periodo 2000-01 e 2003-04 e potrebbe appartenere a cause esterne come, ad esempio, un cambiamento nelle modalità di raccolta e trasmissione dei dati.

Variazione percentuale del numero degli incidenti per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2006.

Province	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2000/06
<b>Ancona</b>	-3,99	7,96	8,45	-7,20	-10,19	4,87	-1,74
<b>Ascoli Piceno</b>	-11,21	-8,60	35,78	-5,60	-7,92	3,79	-0,60
<b>Macerata</b>	9,86	-2,20	1,03	-11,12	-1,57	8,35	2,90
<b>Pesaro Urbino</b>	-11,80	7,55	1,11	-15,51	2,61	3,98	-13,54
<b>Marche</b>	-5,29	2,05	10,32	-9,61	-5,05	5,05	-3,88

Nostre elaborazioni su dati ISTAT

Variazione percentuale del numero degli incidenti per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2006.

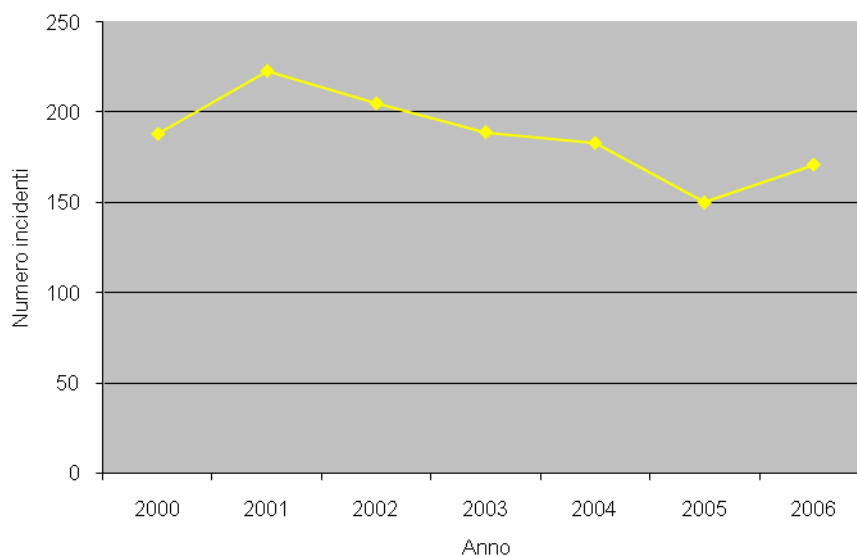


Le conseguenze mortali degli incidenti, le cui quantità e variazioni percentuali nel periodo in esame sono riportate nelle tabelle che seguono.

Dall'analisi dei dati emerge che le province di Ascoli Piceno, Pesaro Urbino e Ancona evidenziano una diminuzione del numero di morti, mentre per contro la provincia di Macerata incrementa dell'8,33% il tasso di mortalità negli incidenti stradali. Invece la provincia di Ascoli Piceno, a fronte del lieve decremento del numero di incidenti (-0,60%), evidenzia nell'intero periodo buoni livelli di decremento della mortalità (-26,53%), segnale che è diminuita sostanzialmente la gravità degli incidenti.

Numero di morti per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2006.

Province	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Ancona</b>	62	68	66	66	67	51	58
<b>Ascoli Piceno</b>	49	44	45	41	36	31	36
<b>Macerata</b>	35	53	50	44	43	35	39
<b>Pesaro Urbino</b>	49	58	44	38	37	33	38
<b>Marche</b>	188	223	205	189	183	150	171



Variazione percentuale della mortalità a seguito di incidente stradale per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2006.

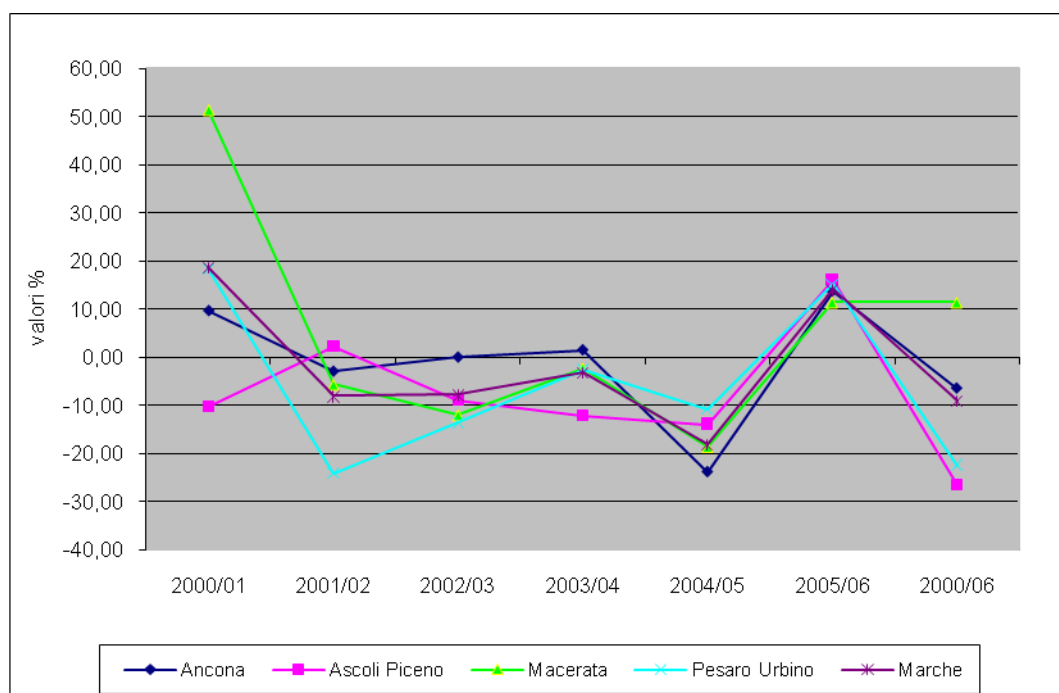
Province	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2000/06
<b>Ancona</b>	9,68	-2,94	3,03	4,41	-28,17	13,73	-6,45
<b>Ascoli Piceno</b>	-10,20	2,27	-6,67	-9,52	-18,42	16,13	-26,53
<b>Macerata</b>	47,22	-5,66	-12,00	-2,27	-18,60	11,43	8,33
<b>Pesaro Urbino</b>	38,10	-24,14	-11,36	-15,38	0,00	15,15	-9,52
<b>Marche</b>	17,99	-8,07	-5,85	-4,15	-18,92	14,00	-9,52

La provincia di Macerata presenta un allarmante +8,33% circa nella mortalità, con un aumento degli incidenti pari a 2,9%. È evidente che la gravità degli incidenti è cresciuta in modo preoccupante.

Complessivamente, si può invece affermare che nelle Marche si segnala la tendenza ad un calo del numero dei morti negli incidenti verificatisi nel territorio regionale nell'intero periodo considerato.



Variazione percentuale della mortalità a seguito di incidente stradale per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2006.

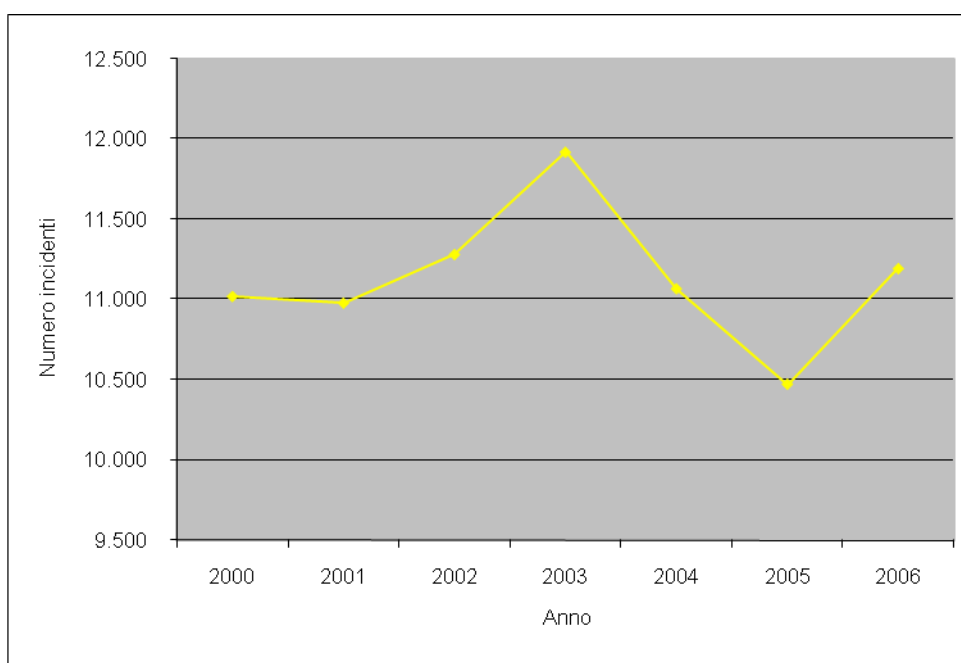


Relativamente ai feriti va evidenziato che nella Regione Marche nonostante la diminuzione degli incidenti si registra un incremento del numero dei feriti dell'1,58%.

Fatta eccezione per Pesaro Urbino in cui si verifica un calo del numero dei feriti negli incidenti pari al 6,21%, tutte le altre province marchigiane registrano aumenti del numero dei feriti. E' ancora una volta, che nel periodo considerato, nella provincia di Macerata che si verifica l'incremento più elevato (+7,72%), seguita dalla provincia di Ancona (+3,00%) ed Ascoli Piceno (+2,99%) .

**Numero di feriti a seguito di incidente stradale per provincia nelle Marche nel periodo 2000-2006.**

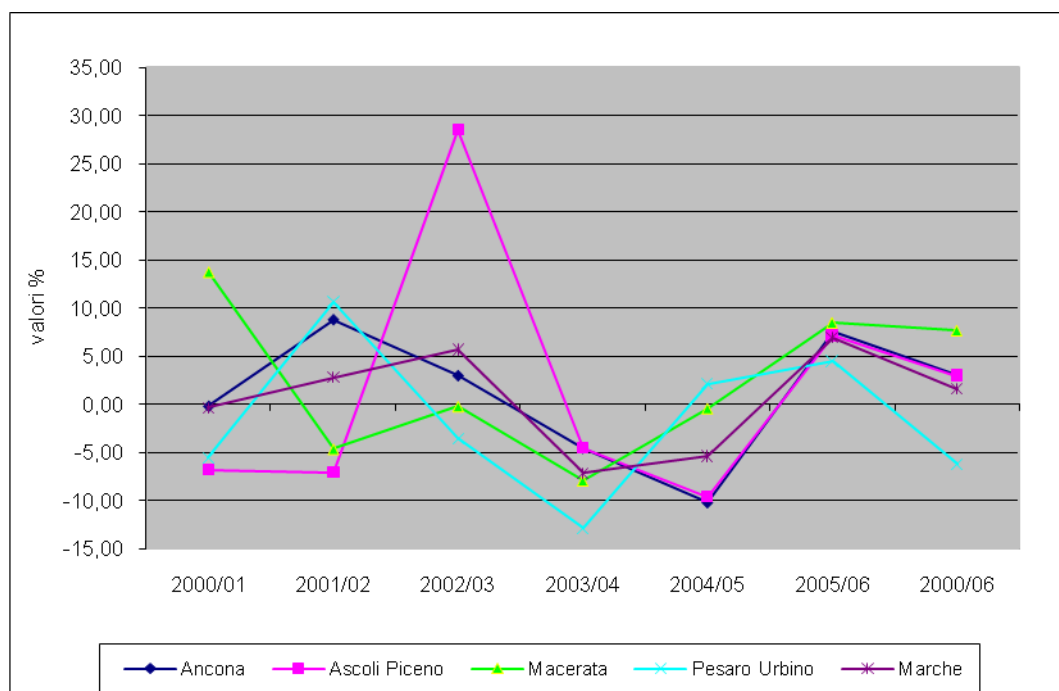
Province	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ancona	3.495	3.488	3.793	3.905	3.728	3.349	3.600
Ascoli Piceno	2.572	2.396	2.227	2.863	2.734	2.472	2.649
Macerata	2.151	2.448	2.334	2.329	2.144	2.135	2.317
Pesaro Urbino	2.801	2.645	2.927	2.824	2.461	2.514	2.627
Marche	11.019	10.977	11.281	11.921	11.067	10.470	11.193



Variazione percentuale del numero dei feriti per provincia  
nelle Marche nel periodo 2000-2006.

Province	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2000/06
Ancona	-0,20	8,74	2,95	-4,53	-10,17	7,49	3,00
Ascoli Piceno	-6,84	-7,05	28,56	-4,51	-9,58	7,16	2,99
Macerata	13,81	-4,66	-0,21	-7,94	-0,42	8,52	7,72
Pesaro Urbino	-5,57	10,66	-3,52	-12,85	2,15	4,49	-6,21
Marche	-0,38	2,77	5,67	-7,16	-5,39	6,91	1,58

Variazione percentuale del numero dei feriti per provincia  
nelle Marche nel periodo 2000-2006



**REGIONE MARCHE**

Governo del Territorio

Mobilità e Infrastrutture



## 5.4 ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

L'art. 32, della legge 17 maggio 1999, n. 144, al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali conformemente al Piano di sicurezza stradale 1997 – 2001 della Commissione europea, ha previsto, a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale che attua gli indirizzi generali e le linee guida definiti con la procedura stabilita dalla norma citata e che si sviluppa mediante programmi annuali approvati dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (C.I.P.E.).

La legge Finanziaria per l'anno 2000 (L. 488/99), oltre a prevedere lo stanziamento per l'attuazione di due programmi annuali del P.N.S.S. , ha autorizzato gli Enti proprietari delle strade a contrarre mutui quindicennali con rimborso a carico dello Stato per finanziare gli interventi sulla sicurezza stradale.

Il C.I.P.E. con delibera n. 100 del 29 novembre 2002, ha approvato il P.N.S.S. per il biennio 2002 – 2003 e affidato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la definizione del 1° Programma annuale di attuazione del P.N.S.S.

Nell' agosto 2003, la Giunta della Regione Marche, recependo i criteri del 1° programma di attuazione, ha approvato il bando rivolto a tutti i Comuni e le Province marchigiane anche in associazione con altri soggetti pubblici e privati.

Il bando regionale aveva lo scopo di:

- avviare un processo sistematico di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione stabile del numero delle vittime degli incidenti;
- promuovere lo sviluppo di interventi ad alta efficacia e favorirne la diffusione in modo da determinare, a parità di risorse disponibili, la più ampia e celere riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
- favorire la crescita degli investimenti nella sicurezza stradale.

In funzione degli obiettivi sopra indicati sono state poi individuate come linee di azione prioritarie quelle che:

- riducevano il numero delle vittime nelle situazioni di massimo rischio;
- tendevano a rafforzare la capacità di monitoraggio e di governo della sicurezza stradale da parte delle amministrazioni locali;
- avevano caratteri di completezza in quanto coinvolgenti tutte le amministrazioni e gli organismi pubblici e privati che possono contribuire a migliorare la sicurezza stradale nella situazione oggetto di intervento;
- avevano condizioni di immediata fattibilità.

Le risorse finanziarie rese disponibili dal **1° Programma Attuativo del P.N.S.S.** per la Regione Marche, pari a 5.808.885,00 euro, sono state ripartite fra tre tipologie diverse d'intervento riguardanti la mobilità locale urbana, extraurbana e la mobilità locale in generale.

In particolare le tre tipologie d'intervento comprendevano:

1) messa in sicurezza delle strade extraurbane a massimo rischio secondo quanto indicato nell'allegato tecnico del P.N.S.S.;

2) messa in sicurezza delle situazioni urbane a massimo rischio individuate sulla base di analisi svolte dalle amministrazioni responsabili;

3) manutenzione programmata della rete stradale extraurbana finalizzata a migliorare in modo sistematico la sicurezza delle strade;

4) moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze per miglioramento della sicurezza stradale in area urbana, attraverso interventi quali:

- creazione di rotonde;
- creazione di reti continue di percorsi pedonali che intersecano anche la rete viaria riservata agli autoveicoli;
- creazione di zone con limite di velocità a 30 Km/h;



- formazione di aree pedonali e più in generale di aree con precedenza al traffico pedonale;
  - creazione di reti di piste ciclabili protette, a supporto della mobilità quotidiana;
  - miglioramento della fruibilità dell'area per pedoni e ciclisti (con particolare riferimento alla popolazione giovane e anziana, attualmente fortemente penalizzata nell'uso delle strade);
- 5) rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne di sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale soprattutto rivolte ai giovani;
- 6) misure per il miglioramento della sicurezza stradale nei tragitti casa-lavoro;
- 7) sostegno al trasporto collettivo al fine di rafforzarne il contributo alla sicurezza stradale;
- 8) creazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione, di livello regionale, provinciale e comunale dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale per:
- contribuire al miglioramento della completezza e dell'accuratezza della rilevazione degli incidenti stradali;
  - localizzare gli incidenti in modo puntuale sulla rete stradale urbana ed extraurbana;
  - collaborare all'analisi dei fattori di rischio e alla definizione di soluzioni atte a rimuoverli o a ridurne significativamente la portata;
- 9) rafforzamento e creazione di uffici di polizia locale dedicati in modo specifico alla sicurezza stradale che siano chiaramente orientati a sviluppare non solo un'azione di prevenzione, controllo e repressione ma anche un'azione di:
- individuazione dei fattori di rischio strutturali;
  - di individuazione delle linee di azione che possono contrastare o rimuovere tali fattori;
  - di collaborazione con altri uffici per evitare che scelte riguardanti il territorio, l'urbanistica, il sistema infrastrutturale possano avere delle implicazioni negative sui livelli di sicurezza;
- 10) interventi integrati su situazioni, tipi di mobilità o tipi di utenti caratterizzati da condizioni di rischio che determinano un elevato danno sociale. Per interventi integrati si intendevano interventi operanti simultaneamente su:
- messa in sicurezza della rete stradale;
  - regolamentazione del traffico;
  - rafforzamento del contributo del trasporto collettivo;
  - rafforzamento e coordinamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione delle forze di polizia dedicate alla sicurezza stradale;
  - realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione specifiche;
- 11) progetti pilota per la definizione di Piani e/o Programmi integrati per il miglioramento della sicurezza stradale su tutta una circoscrizione amministrativa (comunale o provinciale o su più circoscrizioni), comprendendo anche la costituzione di un centro di monitoraggio e di una "Consulta per la sicurezza stradale" (organismo consultivo di confronto sulle azioni da intraprendere per migliorare la sicurezza stradale e di valutazione degli effetti conseguiti tramite le azioni già realizzate o in corso di attuazione, composto da Amministrazioni pubbliche, parti sociali, associazioni di cittadini interessate alla sicurezza stradale).
- 12) sviluppo di intese e convenzioni tra amministrazioni pubbliche e categorie di imprese private finalizzate al miglioramento della sicurezza stradale.

A seguito di tale bando la Regione Marche ha esaminato 78 progetti avvalendosi di una commissione tecnica di valutazione composta dal Dirigente della P.F. Mobilità Trasporti ed Infrastrutture della Regione Marche, con funzioni di Presidente e da tecnici in rappresentanza dell'U.P.I. Marche, dell'A.N.C.I. Marche, del Compartimento Polizia Stradale per le Marche, della ex Motorizzazione Civile.

Le proposte d'intervento hanno riguardato prevalentemente la costruzione di rotatorie, sia in ambito urbano che extraurbano, di percorsi ciclopedonali protetti e la messa in sicurezza di specifici tratti stradali ad elevato rischio di incidentalità, mediante dispositivi elettronici di monitoraggio e



controllo del traffico (pannelli a messaggio variabile, impianti semaforici cosiddetti “intelligenti”); alcuni progetti sono stati predisposti per la creazione di centri di monitoraggio ed elaborazione dei dati sugli incidenti stradali ed altri ancora sono finalizzati al potenziamento delle strutture di polizia municipale attraverso la dotazione di veicoli appositamente attrezzati per il controllo del traffico locale.

La Commissione di valutazione ha approvato 44 progetti di cui 31, ammessi immediatamente a contributo, sono in via di realizzazione con modalità e tempi regolati dalla convenzione che la Regione Marche e gli Enti attuatori hanno sottoscritto prima di perfezionare i contratti di mutuo destinati al finanziamento di tali interventi.

La convenzione impegna il soggetto attuatore a realizzare le opere con efficienza ed efficacia in collaborazione con la Regione che, mediante un’azione costante di monitoraggio, sollecita l’Ente locale a rispettare, salvo eventuali ritardi di carattere tecnico, il cronoprogramma dei lavori e a valutare il risultato nel tempo.

Dei 31 progetti approvati, 20 prevedono la collocazione dei relativi interventi in ambito extraurbano (7 sulle strade provinciali di Ancona, 2 su quelle della Provincia di Pesaro ed altri 2 nella Provincia di Macerata); gli altri 11 sono dislocati in ambito urbano soprattutto nei Comuni di maggiori dimensioni.

### **1° PROGRAMMA P.N.S.S.**

#### **ELENCO DEGLI INTERVENTI AMMESSI A CONTRIBUTO**

<b>ENTE BENEFICIARIO</b>	<b>INTERVENTO</b>	<b>COSTO PROGETTO (€)</b>	<b>COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)</b>
Provincia di Ancona	Lavori di adeguamento delle barriere di sicurezza sulle strade provinciali.	600.000,00	240.000,00
Provincia di Ancona	Lavori di adeguamento della segnaletica verticale stradale della rete viaria provinciale, al nuovo codice della strada.	300.000,00	120.000,00
Provincia di Ancona	Lavori di realizzazione di una corsia di canalizzazione sulla s.p. 424 “pergolese” all’intersezione con la s.p. 18 “Jesi – Monterado”.	120.000,00	48.000,00
Provincia di Ancona	Realizzazione di una rotatoria tra la s.p. n° 502 “di Cingoli” e la s.p. n° 76 “Val d’Esino” e sistemazione rotatoria tra la s.p. n° 502 “di Cingoli” e la s.p. n° 9 “Castelferretti – Montecarotto”.	480.000,00	192.000,00
Provincia di Ancona	Realizzazione di una rotatoria tra la s.p. n° 77 “Val di Chienti” e la ex s.p. “Villa Berghigna”.	300.000,00	120.000,00



ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
Provincia di Ancona	Miglioramento della viabilità sulla s.p. 3 "Valmusone", nel Comune di Castelfidardo, in località Acquaviva mediante n° 3 incroci complanari "a rotatoria".	903.800,00	361.520,00
Provincia di Ancona	Realizzazione rotatoria tra la s.p. n° 1 "del Conero" e la s.p. n° 2 Sirolo – Senigallia.	350.000,00	140.000,00
Provincia di Macerata	Semaforizzazione dell'incrocio Torresi al km 6+350 della ex s.s. 571, risanamento del sottofondo e della pavimentazione stradale su alcuni tratti della ex s.s. 571, sistemazione intersezione tra la ex s.s. 571 e la ex s.s. 77 in località Fontenoce.	1.103.000,00	400.000,00
Provincia di Macerata	Realizzazione di un sistema di monitoraggio dell'incidentalità sulla rete stradale provinciale di Macerata.	247.000,00	123.500,00
Provincia di Pesaro	Realizzazione di una rotatoria alla intersezione della s.s. 16 "Adriatica" con la s.p. 16 "Orcianese" in località Ponte Metauro in Comune di Fano.	430.000,00	172.000,00
Provincia di Pesaro	Realizzazione di una rotatoria alla intersezione della s.s. 73 bis con la s.p. 4 metaurense in località Bivio Borzaga nei Comuni di Fermignano e Urbino.	450.000,00	180.000,00
Comune di Ancona	Sistema elettronico di calmierazione e controllo del traffico nel tratto di Via Flaminia compreso fra Via Conca ed il by-pass della Palombella.	68.744,00	27.497,60
Comune di Ancona	Sistema elettronico di calmierazione e di controllo del traffico lungo il tratto dell'asse nord – sud, in direzione centro, dalla galleria stradale Castellano fino all'incrocio con Via Bocconi compreso.	61.167,00	24.466,80
Comune di Ancona	Sistema di calmierazione del traffico lungo Via Primo Maggio (ex s.s. 16 Adriatica declassata), tratto compreso fra i civici 85 – 113.	180.000,00	72.000,00

ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
Comune di Ancona	Creazione di un centro di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione di livello comunale dedicato esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale ed inoltre alla individuazione dei fattori di rischio strutturali, individuazione delle linee di azione che possano contrastare o rimuovere tali fattori, collaborazione con altri uffici per evitare che scelte riguardanti il territorio, l'urbanistica, il sistema infrastrutturale, possano avere delle implicazioni negative sui livelli di sicurezza.	28.000,00	14.000,00
Comune di Ascoli	Percorsi pedonali sulla strada provinciale n°23 "Cuprense".	129.000,00	51.600,00
Comune di Civitanova	Realizzazione rotatoria stradale alla intersezione delle Vie di Giuseppe di Vittorio – Godetti.	129.114,22	58.101,40
Comune di Fano	Centro Comunale di monitoraggio per la sicurezza stradale.	55.692,00	27.846,00
Comune di Grottammare	Realizzazione sottopasso ferroviario carrabile e pedonale in località "Le Terrazze", Comune di Grottammare linea FS "Bologna – Taranto" km. 285 + 520.	1.200.000,00	159.793,82
Comune di Jesi	Realizzazione rotatoria tra Via Pasquinelli – Via Industria – Via Don Battistoni.	235.166,00	105.824,70
Comune di Jesi	Realizzazione di una rotatoria tra Via xxiv Maggio – Via Don Minzioni – Via del Setificio.	154.937,00	69.721,65
Comune di Mondolfo	Lavori di messa in sicurezza del percorso pedonale e ciclabile di Viale delle Regioni e Via delle Province e realizzazione di una rotatoria stradale sulla s.p. n° 424 (progr. Km. 0+350) in località Marotta di Mondolfo.	462.180,80	207.981,36
Comune di Pedaso	Interventi per la messa in sicurezza di strada urbana a massimo rischio – Via Garibaldi.	15.000,00	7.500,00
Comune di Pergola	Creazione di un centro di monitoraggio per la sicurezza stradale e acquisto di una autovettura per la polizia municipale equipaggiata con apparecchiatura per la misurazione del tasso alcolemico (alcotest).	29.272,00	17.563,20

ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
Comune di Pesaro	Riqualificazione di Via Belgioioso finalizzata al miglioramento della sicurezza stradale.	375.000,00	150.000,00
Comune di Pesaro	Realizzazione di due rotonde in Via Ponchielli, in corrispondenza di Via Paganini e di Via Togliatti – Via Respighi.	490.000,00	196.000,00
Comune di S. Giorgio di Pesaro	Lavori per la realizzazione della segnaletica orizzontale e verticale lungo le strade comunali nel capoluogo e nei nuclei abitativi.	24.400,00	12.200,00
Comune di S. Maria Nuova	Interventi multisettoriali per il miglioramento della sicurezza nei tragitti casa – scuola e casa – lavoro del Comune di Santa Maria Nuova.	89.000,00	45.000,00
Comune di Tolentino	Interventi urgenti per la messa in sicurezza della viabilità urbana a massimo rischio 1° stralcio funzionale.	930.000,00	418.500,00
Comune di Tolentino	Interventi urgenti per il miglioramento della sicurezza stradale nei tragitti casa – lavoro 1° stralcio funzionale	240.000,00	108.000,00
Comune di Visso	Lavori di sistemazione della rete stradale periferica e pubbliche illuminazioni del capoluogo di Visso.	194.859,07	97.429,54

**Il 2° Programma di attuazione del P.N.S.S.** , approvato dal C.I.P.E. in data 13 novembre 2003, ha messo a disposizione della Regione Marche 6.853.365,00 euro che sono stati assegnati con lo stesso metodo seguito per il Programma precedente.

La procedura concorsuale per la selezione dei progetti è stata avviata dalla Giunta regionale il 25 luglio 2005 con l'approvazione del bando, a cui è seguito l'esame di 110 domande di contributo che la Commissione tecnica, composta dagli stessi esperti precedentemente citati, ha valutato ammettendone in graduatoria 86.

I fondi disponibili (senza considerare eventuali economie derivanti da rinunce d'intervento o rimodulazioni di costi) hanno consentito di cofinanziare 60 proposte progettuali.

Le tipologie di progetti presentate alla Regione Marche ricalcano sostanzialmente quelle del 1° programma con un aumento rilevante delle rotonde che, nella maggior parte dei casi, sono state considerate positivamente dalla Commissione in quanto incidono efficacemente sulla sicurezza e sulla scorrevolezza dei flussi di traffico in prossimità delle intersezioni in cui sono realizzate.

Maggiore attenzione è stata posta nella creazione di centri di monitoraggio, anche di tipo mobile, a dimostrazione che per individuare le soluzioni tecniche più efficaci occorre disporre di informazioni riguardanti la dinamica dei dati sull'incidentalità.

La localizzazione geografica degli interventi si può così riassumere:



17 sono individuati sulle strade provinciali extraurbane di cui 6 nella Provincia di Ancona, 1 nella Provincia di Macerata, 4 nella Provincia di Ascoli Piceno e 6 nella Provincia di Pesaro e Urbino;

69 sono collocati in ambito urbano (inteso come territorio comunale) di cui 33 interessano i Comuni della Provincia di Ancona, 12 quella di Pesaro e Urbino, 15 la Provincia di Macerata e 9 quella di Ascoli Piceno.

Per circa il 30% dei progetti cofinanziati è stata avviata la procedura di erogazione dei fondi assegnati dalla Regione Marche; tale procedura si sviluppa mediante la stipula della convenzione, l'accensione dei mutui a copertura dei costi d'intervento e la conseguente presa d'atto da parte del Ministero delle Infrastrutture del pagamento della quota parte di ammortamento a carico dello Stato.

## **2° PROGRAMMA P.N.S.S.**

### **ELENCO DEGLI INTERVENTI AMMESSI A CONTRIBUTO**

<b>ENTE BENEFICIARIO</b>	<b>INTERVENTO</b>	<b>COSTO PROGETTO (€)</b>	<b>COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)</b>
PROVINCIA DI ANCONA	Risoluzione della viabilità sulla S.P. 76 "della Val d'Esino" tra il Km 67+000 ed il Km 67+700 – 1° stralcio – intersezione con la S.P. 21 "della Barchetta" al Km 67+400 lato sx ed al Km 67+600 lato dx.	1.300.000,00	400.000,00
PROVINCIA DI MACERATA	Lavori di miglioramento della sicurezza di alcune intersezioni lungo la ex S.S. 571 "Helvia Recina".	650.000,00	260.000,00
COMUNE DI ANCONA	Realizzazione di un incrocio a rotatoria fra la provinciale Ancona-Montesicuro-Offagna e la strada per Candia.	200.000,00	80.000,00
PROVINCIA DI PESARO E URBINO	Interventi di compartimentazione tra le due canne e alle cabine elettriche della galleria "del Furlo" ubicata lungo la S.P. 3 "variante Flaminia" Km 246+000.	560.000,00	224.000,00
PROVINCIA DI ANCONA	Realizzazione di una rotatoria tra la S.P. 16 "di Sassoferrato" e la S.P. 47 "di Montecucco".	415.000,00	166.000,00
PROVINCIA DI ASCOLI PICENO	Modifica dell'incrocio tra la S.P. 157 "Girala" e S.P. 219 "Ete Morto" con la realizzazione di una rotatoria con smontaggio dell'impianto semaforico e adeguamento impianto illuminazione.	95.000,00	38.000,00
PROVINCIA DI ANCONA	Realizzazione di una rotatoria tra la S.P. 12 "Corinaldese" e la S.P. 17 "dell'Acquasanta"	435.000,00	174.000,00





ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
COMUNITA' MONTANA DELL'ALTO E MEDIO METAURO	Interventi per la sicurezza nell'alto e medio Metauro.	823.074,00	19.080,00
PROVINCIA DI ASCOLI PICENO	Realizzazione di aree di fermata per gli autobus in strade extraurbane.	600.000,00	240.000,00
COMUNE DI ANCONA	Progetto esecutivo di una rotatoria in piazzale Italia tra corso Carlo Alberto, via De Gasperi, via Marconi direzione centro e direzione Stazione F.S.	188.250,00	75.300,00
PROVINCIA DI ANCONA	Realizzazione di una viabilità a flusso rotatorio per la risoluzione del nodo dell'Aspio tra la S.P. 361 "Septempedana" e la S.P. 2 "Sirolo – Senigallia".	1.200.000,00	480.000,00
PROVINCIA DI ANCONA	Realizzazione di una rotatoria tra la S.P. 2 "Sirolo – Senigallia" e la S.P. 4 "del Vallone".	308.000,00	123.200,00
COMUNE DI ANCONA	Progetto preliminare di incrocio a rotatoria tra via XXIX Settembre e la galleria San Martino.	310.000,00	124.000,00
PROVINCIA DI PESARO E URBINO	Realizzazione di una rotatoria per la messa in sicurezza dell'incrocio posto al Km 3+800 della S.P. 423 "Urbinate" in località Borgo Santa Maria.	339.000,00	135.600,00
COMUNE DI CIVITANOVA MARCHE	Realizzazione rotatoria stradale tra via De Amicis e via Civitanova.	342.845,70	154.280,57
COMUNE DI CIVITANOVA MARCHE	Realizzazione rotatoria stradale all'intersezione tra via Indipendenza e via f.lli Bandiera.	85.058,86	38.276,49
PROVINCIA DI ANCONA	Realizzazione di una rotatoria tra la S.P. 360 "Arceviese" e la S.P. 14 "Senigallia – Albacina" località Conce.	280.000,00	112.000,00
COMUNE DI PESARO	Realizzazione di due rotatorie in via Goito in corrispondenza di via Solferino e di via Nanterre finalizzate al miglioramento della sicurezza stradale.	820.000,00	328.000,00



ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
PROVINCIA DI PESARO E URBINO	Realizzazione di una passerella pedonale nel centro abitato di Santa Maria Maddalena nei Comuni di San Leo e Novafeltria.	262.000,00	104.800,00
COMUNE DI PESARO	Realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra la S.S. 16 e via Chienti finalizzata alla razionalizzazione e moderazione del traffico veicolare.	290.000,00	116.000,00
COMUNE DI MAIOLATI SPONTINI	Messa in sicurezza strada interna all'abitato di Moie – Realizzazione di pista ciclabile S.P. 76 .	180.000,00	90.000,00
COMUNE DI PESARO	Realizzazione di un itinerario ciclabile viale Risorgimento – parco Miralfiore e riqualificazione.	210.000,00	84.000,00
COMUNE DI TOLENTINO	Interventi per il miglioramento della sicurezza stradale tramite la creazione di una rete continua di percorsi pedonali nei pressi dell'incrocio sul ponte di Mancinella.	330.000,00	148.500,00
COMUNE DI JESI	Riqualificazione urbana di viale Trieste – 2° stralcio.	309.874,14	139.443,36
COMUNE DI LORETO	Esecuzione di una rotatoria tra ex S.S. 77 , via Bramante e via Buffolareccia	300.000,00	135.000,00
PROVINCIA DI PESARO E URBINO	Realizzazione di una passerella pedonale nel centro abitato di Bellisio in Comune di Pergola	105.000,00	42.000,00
COMUNE DI TOLENTINO	Interventi urgenti per la messa in sicurezza dell'incrocio sul ponte di Mancinella.	990.000,00	445.500,00
COMUNE DI SAN SEVERINO MARCHE	Intervento urgente per la messa in sicurezza degli incroci lungo la ex S.S. 361 in località Pieve – quartiere Settempeda.	760.000,00	342.000,00
COMUNE DI RECANATI	Intervento urgente per la messa in sicurezza degli incroci lungo la ex S.S. 77 nel tratto di attraversamento del centro urbano.	930.000,00	20.002,01

ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
COMUNE DI ANCONA	Messa in sicurezza dell'entrata ed uscita del capolinea linee bus urbane nn. 22, 24, 44, 45 ubicato all'incrocio fra via Brece Bianche, via Maestri del Lavoro e via Sacripanti.	22.000,00	11.000,00
COMUNE DI ANCONA	Messa in sicurezza dell'entrata e dell'uscita al capolinea della linea 4 e ¼ su via Tavernelle.	27.520,00	13.760,00
COMUNE DI ANCONA	Sistema elettronico di rilevamento degli accessi in aree riservate alla sosta e al transito dei mezzi pubblici.	157.000,00	78.500,00
COMUNE DI ANCONA	Installazione di un impianto semaforico a chiamata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale lungo il tratto di ex strada provinciale "del Conero" all'incrocio con via Zuccai nel quartiere Pietralacroce.	16.540,00	8.270,00
COMUNE DI ANCONA	Miglioramento dell'efficienza degli impianti semaforici esistenti dotandoli anche di sistema di preferenziamento bus e mezzi di soccorso agli incroci semaforizzati.	132.000,00	66.000,00
PROVINCIA DI PESARO E URBINO	Realizzazione di un centro di monitoraggio multidisciplinare per la sicurezza stradale e la viabilità.	146.000,00	73.000,00
PROVINCIA DI ASCOLI PICENO	Osservatorio provinciale dell'incidentalità.	270.000,00	135.000,00
COMUNE DI ANCONA	Installazione di un impianto semaforico dissuasore di velocità e a chiamata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale ubicato lungo via Albertini all'altezza dell'incrocio con via Schiavoni.	20.590,00	10.295,00
COMUNE DI ANCONA	Installazione di un impianto semaforico dissuasore di velocità e a chiamata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale ubicato lungo la strada vecchia del Pinocchio all'altezza del civico 4.	20.590,00	10.295,00
COMUNE DI MAIOLATI SPONTINI	Realizzazione di centro di monitoraggio intercomunale.	21.000,00	12.600,00

ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
COMUNE DI CASTELPLANIO	Centro di monitoraggio intercomunale.	21.000,00	12.600,00
COMUNE DI ANCONA	Adeguamento delle fermate bus lungo via Albertini e via 1° Maggio con abbinati attraversamenti pedonali protetti da impianto semaforico lampeggiante.	103.000,00	51.500,00
COMUNE DI MONTALTO DELLE MARCHE	Stradamica	5.252,00	3.151,20
COMUNE DI COLMURANO	Installazione sistemi semaforici rallenta- traffico nel Comune di Colmurano, località Piastra, strada provinciale ex S.S. 78 "Picena".	30.000,00	18.000,00
UNIONE DI COMUNI PIAN DEL BRUSCOLO	Progetto intercomunale di monitoraggio della rete viaria principale attraverso sistemi di telesorveglianza e pannelli polifunzionali.	220.000,00	121.000,00
COMUNITA' MONTANA DELL'ALTO E MEDIO METAURO	Interventi per la sicurezza nell'alto e medio Metauro.	823.074,00	135.000,00
COMUNE DI SASSOFERRATO	Lavori di regolamento del traffico mediante la fornitura e posa in opera di rallentatori semaforici unidirezionali. Lavori di completamento degli impianti di semaforizzazione con sistemi di fotosorveglianza digitale.	90.000,00	54.000,00
COMUNE DI ANCONA	Installazione di pannelli a messaggio variabile nelle principali vie di accesso al centro abitato e di accesso al centro città.	375.180,00	135.000,00
COMUNE DI RIPATRANSONE	"Stradamica" progetto di educazione stradale.	5.252,00	3.151,20
COMUNE DI MONTEFIORE DELL'ASO	Stradamica.	5.252,00	3.151,20
COMUNE DI ANCONA	Installazione di sistemi di telesorveglianza in alcuni incroci cittadini sottoposti a particolari condizioni di intenso traffico e notevole incidentalità.	147.000,00	73.500,00

ENTE BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO PROGETTO (€)	COFINANZIAMENTO ASSEGNATO (€)
COMUNE DI AMANDOLA	B.A.R. – Bravi automuniti ragazzi	40.000,00	24.000,00
COMUNE DI URBISAGLIA	Intervento integrato di miglioramento e rafforzamento della sicurezza stradale lungo le direttrici principali di mobilità.	200.000,00	120.000,00
COMUNE DI OSTRÀ	Interventi sulla sicurezza stradale.	68.000,00	40.800,00
COMUNE DI MONTEFIORE DELL'ASO	Intervento di miglioramento della sicurezza stradale – zona scuole nel territorio comunale di Montefiore dell'Aso – via Trieste area adiacente al complesso scolastico.	104.245,00	62.547,00
COMUNE DI JESI	Intervento integrato di regolamento del traffico mediante installazione di impianti semaforici rallentatrafico	50.000,00	27.500,00
COMUNE DI ROSORA	Rafforzamento dell'azione di prevenzione e controllo per la messa in sicurezza delle strade provinciali nn. 76, 9 e 40.	40.512,00	24.307,20
COMUNE DI MONSAMPOLO DEL TRONTO	Interventi di miglioramento sicurezza stradale.	180.000,00	108.000,00
COMUNE DI MONTALTO DELLE MARCHE	Interventi di messa in sicurezza stradale del territorio di Montalto Marche - 1° stralcio.	332.749,96	120.000,00
COMUNE DI AGUGLIANO	Riqualificazione urbana e miglioramento della sicurezza stradale con realizzazione di reti continue di percorsi pedonali in via Gavone, via N. Sauro, in via Cesare Battisti e lungo le strade provinciali S.P. 4 e S.P. 9 con integrazione di impianti semaforici per regolare il traffico.	569.105,75	341.463,45
COMUNE DI RIPATRANSONE	Interventi di messa in sicurezza stradale nel territorio di Ripatransone: 1° stralcio – 2° stralcio contrada San Savino – 3° stralcio Valtésino di Ripatransone.	285.000,00	116.991,32

La legge Finanziaria per il 2007 autorizza la spesa di 159 milioni di euro, nel triennio 2007 – 2008 e 2009, per il finanziamento delle attività connesse al proseguimento dell'attuazione del P.N.S.S.

In tal senso il Ministero dei Trasporti, dopo la fase di consultazione in sede di Conferenza Stato-Regioni, ha definito la predisposizione della documentazione tecnica a supporto delle stesse Regioni al fine di attivare le procedure di selezione degli interventi da parte degli Enti locali e la



conseguente allocazione dei fondi disponibili che per la Regione Marche corrispondono a 2.090.301 euro per il **3° Programma attuativo**.

Il 3° Programma attuativo del P.N.S.S. è maggiormente incentrato sul sostegno alla formazione degli operatori tecnici della sicurezza stradale, alla informazione degli utenti della strada ed all'educazione a buone norme di comportamento dei giovani in età scolare, piuttosto che alle opere infrastrutturali.

Sulla predisposizione del 3° Programma, la Regione Marche ha rilevato una scarsa tempestività nel grado coinvolgimento delle Regioni rispetto sia alla possibilità che queste possano contribuire compiutamente alla implementazione delle procedure attuative, sia per quanto riguarda alcuni aspetti da definire come, ad esempio, la possibilità o meno di utilizzare i fondi per spese correnti (quali costi per il personale impiegato nella realizzazione dei progetti) e non solo per spese d'investimento.

La Regione Marche, inoltre, segnala che i fondi destinati ai primi due Programmi attuativi del P.N.S.S., configurandosi come contributi pluriennali a carico dello Stato, rientrano nella disposizione normativa introdotta dall'art. 1, commi 511 e 512 della legge Finanziaria 2007, la quale dispone che per l'utilizzo di tali contributi si proceda da parte del Ministero dei Trasporti, di concerto con quello dell'Economia, alla predisposizione di un provvedimento di autorizzazione alla spesa che ad oggi non risulta emanato.

In mancanza del decreto interministeriale succitato gli Enti locali beneficiari dei contributi, che non hanno avviato le opere entro il 31/12/2006, non possono eseguire gli interventi programmati, pur impegnandosi a sostenere la quota dei costi a proprio carico.

Nonostante solleciti a dare soluzione alla questione, tuttora il problema è irrisolto e la Regione Marche auspica che, in vista dei prossimi Programmi di attuazione, tali criticità siano superate in modo da adattare seriamente le finalità del P.N.S.S. alle realtà locali e rendere così efficaci gli interventi.

## 5.5 CENTRO PER LA SICUREZZA STRADALE DELLA REGIONE MARCHE

La Regione Marche, dopo aver partecipato al secondo Bando nazionale nell'ambito dell'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), in partenariato con il Dipartimento di Idraulica Trasporti e Strade (DITS) dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", ha ottenuto l'approvazione ed il cofinanziamento per la costituzione di un Centro regionale per la sicurezza stradale.

La necessità di munirsi di un Centro per la sicurezza nasce, a livello nazionale, dallo stato di emergenza connesso alla circolazione stradale, nonché dalla necessità di individuare strategie ed iniziare un processo teso alla diminuzione drastica del numero di incidenti in linea con quanto stabilito dalla Comunità Europea.

La Regione, con il progetto del Centro per la sicurezza si è posta l'obiettivo di dotarsi di uno strumento di analisi e controllo, idoneo ad evidenziare le carenze strutturali della rete viaria ed a far sì che si possa intervenire lì dove è necessario e prioritario in maniera efficiente ed efficace.

Il Centro, in conformità agli indirizzi forniti dal Secondo Programma Annuale di Attuazione 2003 del PNSS, segue le seguenti principali linee guida:

- svolgere un'azione di sostegno alla formazione di centri di monitoraggio della sicurezza stradale e di verifica dell'attuazione del PNSS a livello locale da parte di Province e Comuni e sviluppare misure di indirizzo, coordinamento e valorizzazione di tali centri;
- essere organizzato in modo tale da consentire la partecipazione diretta di Province e Comuni alla gestione del centro;
- adottare standard definiti dal Governo nazionale in accordo con i Governi regionali, le Province e i Comuni, al fine di assicurare una piena coerenza dei dati e delle procedure di analisi/valutazione su tutto il territorio nazionale;



- assicurare l'elaborazione di un quadro regionale sullo stato della sicurezza stradale, sull'attuazione del Piano e sui risultati progressivamente raggiunti in termini di riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
- individuare gli interventi di maggior efficacia che possono configurarsi come buone pratiche da proporre come riferimento a livello regionale e nazionale;
- favorire, sostenere, svolgere attività di studio e ricerca per approfondire la conoscenza sui fattori di rischio e sulle cause che determinano gli incidenti stradali e individuare misure e interventi tipo per contrastare i fattori di rischio;
- promuovere la redazione e attuazione di piani e programmi provinciali e comunali per la sicurezza stradale.

Si prevede l'istituzione del Sistema di Supporto alle Decisioni (DSS) che è uno strumento utile per la progettazione della sicurezza stradale, intesa come riduzione del numero e della gravità degli incidenti. Lo strumento informatico consente, attraverso delle funzioni interne al sistema e ad alcuni strumenti di calcolo, di fornire soluzioni lì dove, altrimenti, bisognerebbe basarsi solo sull'esperienza del progettista.

Il Centro analizzerà in modo dettagliato l'evoluzione della sicurezza stradale, individuando i sistemi infrastrutturali che non riescono ad evolvere verso livelli di sicurezza adeguati. Per il raggiungimento di tale obiettivo il Centro dovrà realizzare una sinergia tra i singoli elementi che allestiranno la base dati. Risulterà quindi fondamentale migliorare la qualità dei dati all'origine fornendo, alle diverse fonti, opportune specifiche atte ad ottimizzare la rilevazione e l'elaborazione delle informazioni. In particolare, sarà compito del Centro promuovere la diffusione di metodologie e strumenti per la raccolta informatizzata e georeferenziata dei dati di incidentalità stradale.

I compiti svolti dal Centro possono quindi riassumersi in quattro passi principali:

- acquisizione delle informazioni;
- definizione banche dati (individuare le specifiche di prestazione per i singoli centri di monitoraggio)
- elaborazione dei dati attraverso sistemi di supporto alle decisioni (monitorare il fenomeno dell'incidentalità e valutare i risultati conseguiti);
- promozione dei risultati e formazione di personale tecnico e di particolari categorie (promuovere una cultura della sicurezza stradale).

### Funzionalità del centro

Il Centro sarà organizzato in una struttura reticolare costituita da un'area tecnica atta all'attività di rilevazione ed acquisizione delle informazioni, da un'area gestionale atta all'organizzazione dei dati raccolti in un sistema informativo integrato, da un'area specialistica atta all'analisi, alla verifica e alla pianificazione delle azioni da adottare e, infine, da un'area di indirizzo, atta alla promozione ed alla diffusione di risultati delle metodologie adottate.

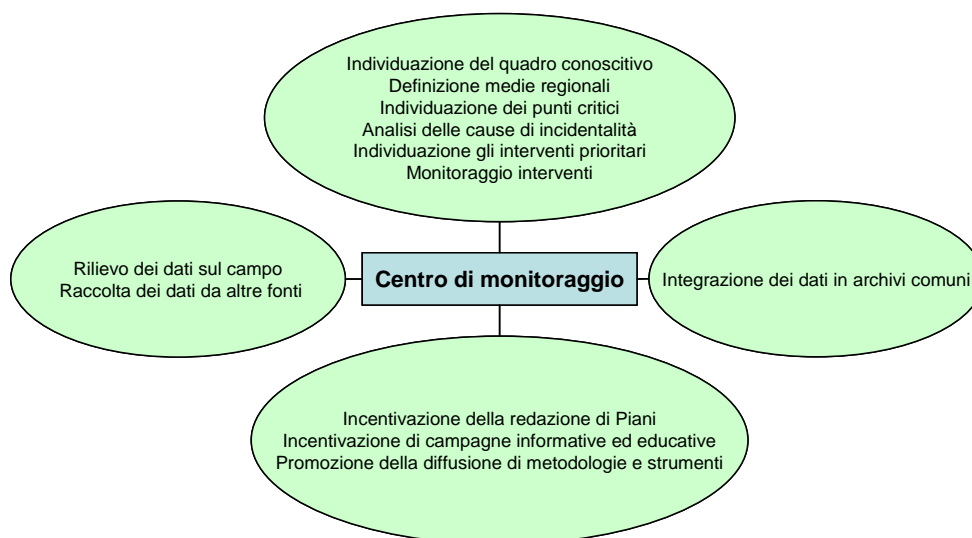
La prima area riguarderà l'azione di raccolta delle informazioni. Gli archivi saranno costituiti oltre che da dati inerenti l'incidentalità stradale, da altri dati che hanno effetti sulla sicurezza stradale: dati di traffico, caratteristiche geometriche e funzionali delle strade e caratteristiche del contesto territoriale.

La seconda area vede la costruzione di un *database* di gestione delle informazioni, raccolte all'interno della prima area, atto a creare un sistema di fonti in grado di soddisfare tutte le esigenze conoscitive a supporto delle azioni di analisi e di pianificazione degli interventi mirati a migliorare la sicurezza stradale. Sarà costituito un archivio integrato unico che raccoglie e mette in relazione tutte le informazioni di interesse per la sicurezza stradale.

La terza area, fortemente *legata* all'efficienza delle attività sopra esposte, è costituita da un sistema atto ad analizzare, verificare ed a pianificare le azioni da adottare per il miglioramento della sicurezza stradale.

La quarta area, infine, prevede alcune attività di indirizzo delle Amministrazioni locali. In particolare, sono previste attività atte a promuovere la diffusione di metodologie e strumenti per la raccolta informatizzata e georeferenziata dei dati di incidentalità stradale. È prevista l'incentivazione di

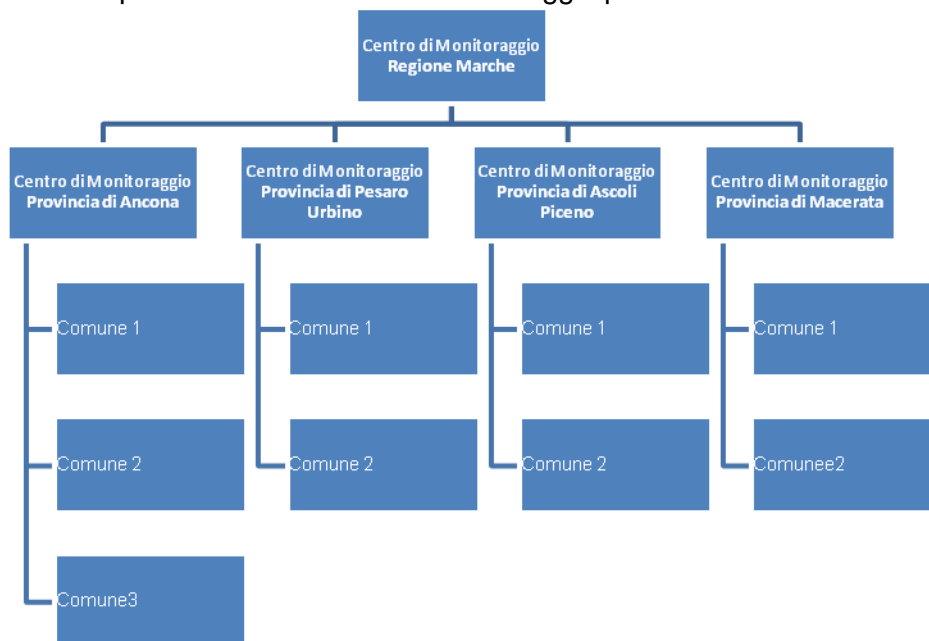
campagne informative e di educazione, così da promuovere una cultura della sicurezza stradale, ed infine, l'incentivazione alla redazione di piani e di programmi per la sicurezza a livello locale.



### Flussi informativi

Come già accennato, i flussi informativi sono di diversa tipologia e hanno origine da fonti differenti.

Una prima distinzione è stata fatta tra i dati rilevati sul campo direttamente dal Centro, e quelli provenienti da altre fonti. I primi, relativi ai dati di traffico e alle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade, riguardano la sola rete regionale, i secondi comprendono sia i dati di traffico e delle caratteristiche geometriche delle strade a livello provinciale e comunale sia i dati di incidentalità sull'intera rete. I dati così costituiti vengono comunque trasferiti al Centro di Monitoraggio per costituire la base dati.



Struttura del Centro di Monitoraggio

Relativamente alla tipologia dati, questi, sono suddivisi in quattro gruppi principali:

1. incidenti stradali;
2. flussi di traffico veicolare;





3. caratteristiche geometriche funzionali delle strade;
4. caratteristiche socio economiche territoriali.

Relativamente alla raccolta dei dati di incidentalità stradale questi sono rilevati dalla Polizia Stradale, dal Corpo dei Carabinieri, dalla Polizia Municipale e dalla Polizia Provinciale. Il trasferimento dei suddetti dati allo stato attuale prevede differenti passaggi.

Il Centro avrà il compito di definire un modulo unico di rilievo degli incidenti stradali e di trasferirlo agli organi competenti.

Inoltre, visto l'articolato processo di trasferimento dei dati, il Centro potrà richiedere agli organi competenti del rilievo dell'incidente stradale di trasferire i dati, oltre che ai rispettivi uffici comunali di statistica del capoluogo di Provincia, anche direttamente alla Regione. I dati raccolti dal centro saranno quindi resi accessibili alle Province e Comuni.

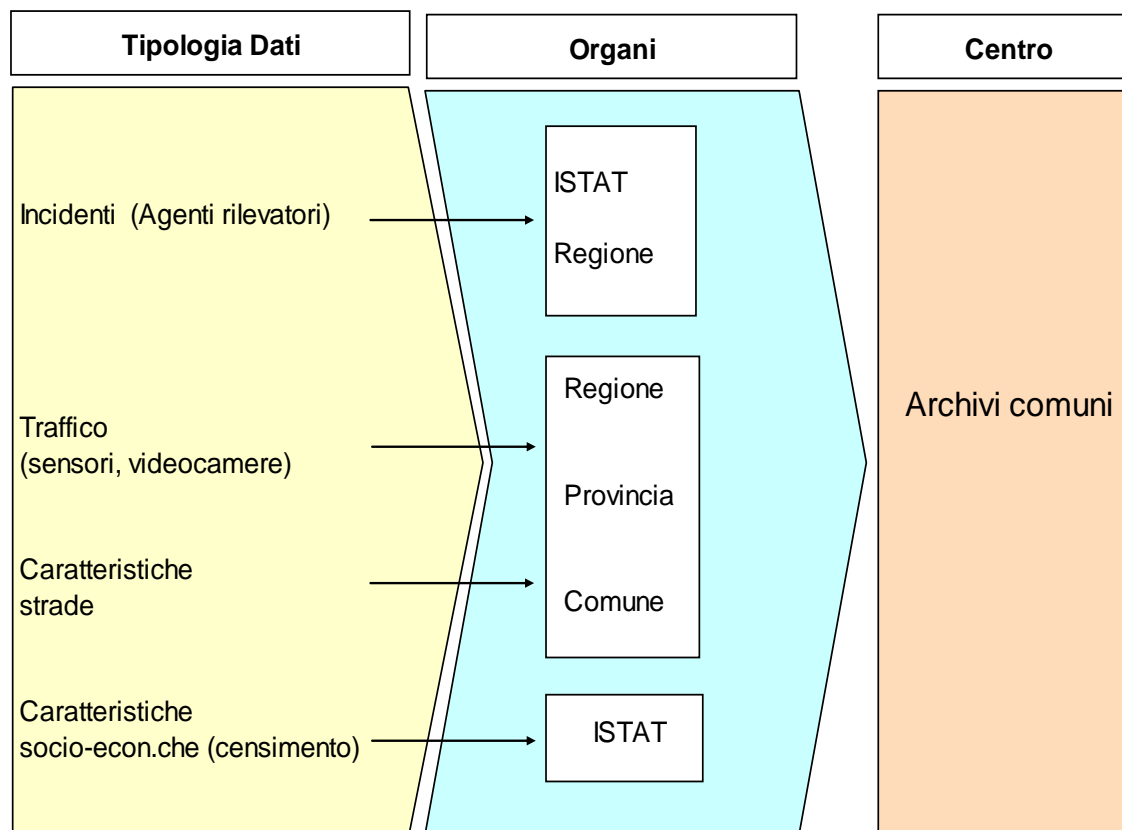


Diagramma dei principali flussi informativi

Relativamente ai flussi di traffico veicolare, il Centro avvierà delle campagne di rilievi sulla viabilità regionale.

Saranno definiti dei punti fissi sulla rete, tali da poter rilevare i flussi di traffico veicolare costantemente durante l'anno e individuare le variazioni stagionali dei flussi. Inoltre, saranno rilevati i flussi veicolari su alcuni punti *mobili* per un periodo limitato di tempo e riportati, tramite i coefficienti di stagionalità calcolati sui punti fissi, a valore medio annuale (Traffico Medio Giornaliero Annuale). Saranno, quindi, effettuate stime sui volumi di traffico in qualsiasi giorno dell'anno.

#### Organi di gestione

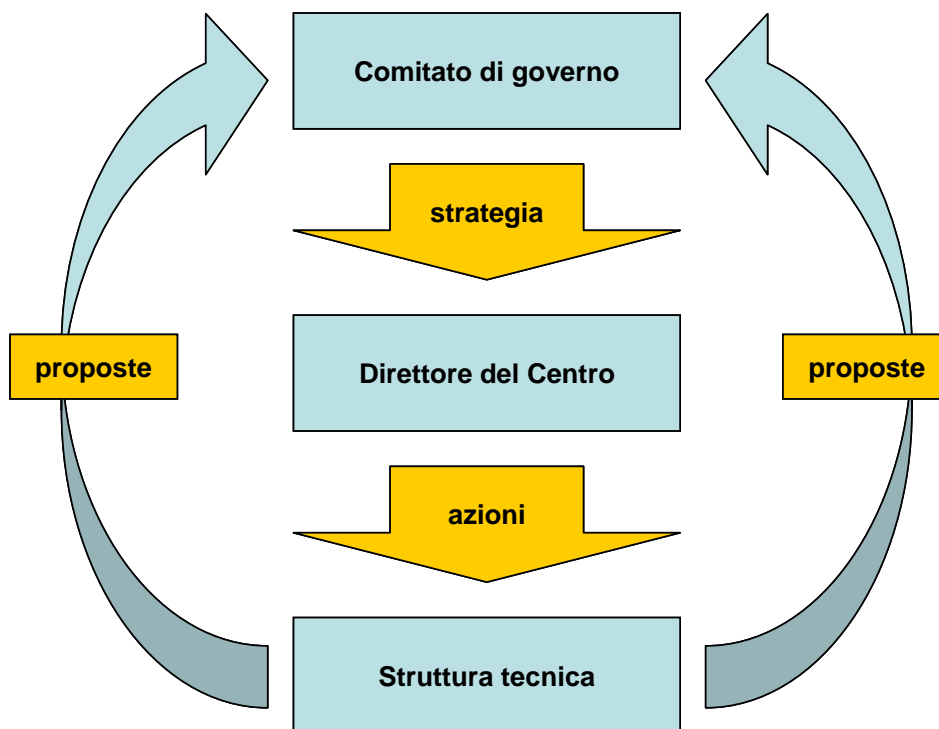
Per rispondere alle diverse funzionalità previste (prima fra tutte la creazione di un archivio regionale per la sicurezza stradale) è richiesto un approccio multidisciplinare attraverso la partecipazione attiva dei diversi soggetti che hanno un ruolo direttamente connesso con la sicurezza stradale.



A livello tecnico dovrà essere fornita una visione chiara e completa delle caratteristiche del fenomeno e delle modalità con cui si manifesta, a livello politico-decisionale dovrà essere raggiunta, attraverso il coinvolgimento dei diversi soggetti, una soluzione che esamini i differenti aspetti del fenomeno.

Pertanto, nella struttura del **Centro di Monitoraggio** regionale per la sicurezza stradale, opereranno diverse figure sia tecniche che politiche all'interno dei seguenti organi che dovranno costituire:

- un *Comitato di governo*;
- un *Direttore del Centro*;
- una *Struttura tecnica*.



Struttura organizzativa del Centro di Monitoraggio

Al *Comitato di governo*, saranno invitati a prendere parte i rappresentanti di tutti gli Organismi che intervengono nella sicurezza stradale in ambito regionale. A tal riguardo, saranno coinvolti la Regione, le Province, i rappresentanti dell'ANCI e dei Comuni Capoluogo della Regione, la Polizia Stradale, i Carabinieri, il Servizio Sanità Regionale, il coordinamento 118, l'ANAS e le Società Autostradali. Gli stessi organismi avranno il compito di definire una strategia omogenea in grado di avviare un processo virtuoso di riduzione degli incidenti stradali e delle vittime della strada. Il Comitato inoltre, fisserà degli incontri con cadenza stabilita e verificherà lo stato di avanzamento dei lavori in base ad un calendario e compiti prestabiliti.

Sarà nominato un *Direttore del centro*, che si avvarrà delle competenze della struttura tecnica del centro, per attuare la strategia individuata dal Comitato di governo, coordinando e dirigendo le azioni, definendo scadenze e priorità.

Infine, la *Struttura tecnica*, costituita da tecnici, informatici e da ingegneri esperti di sicurezza stradale, gestirà l'Archivio per la Sicurezza Stradale, condurrà indagini specifiche sul fenomeno, diffonderà bollettini sull'incidentalità, monitorerà l'effettivo stato del sistema sicurezza stradale, identificando possibili strategie da perseguire per la riduzione dell'incidentalità da sottoporre alle decisioni del comitato di governo, fornendo le modalità, i costi di attuazione ed i risultati attesi.

La *Struttura tecnica* disporrà di strumenti software innovativi che migliorino la capacità decisionale in tema di sicurezza stradale.

## 6 IL PROGETTO DI RETE

### 6.1 LA RETE PRINCIPALE

La rete viaria di interesse regionale è ormai definita e consolidata nella sua connotazione generale ai vari livelli di pianificazione. Essa è costituita da una rete principale di livello nazionale ed una di livello regionale/interprovinciale.

La rete principale è costituita da strade ed autostrade nazionali che si sviluppano longitudinalmente lungo la costa (SS 16 e sue varianti, autostrada A14) e trasversalmente lungo le principali valli (E78 Fano-Grosseto; SS 76 Vallesina Ancona-Perugia; SS 77 Val di Chienti Civitanova-Foligno; SS 4 Salaria, Porto d'Ascoli-Rieti-Roma).

La necessità si ricomprensere nella rete viaria di interesse regionale anche la rete nazionale deriva dalla volontà di affermare una puntuale competenza della Regione nelle scelte che l'Anas e il concessionario autostradale andranno a fare ed è testimoniata dai ripetuti investimenti che la Regione ha sostenuto e continua a sostenere per completare tali infrastrutture.

La rete principale si connette con il resto della rete viaria nazionale attraverso l'autostrada A14, l'autostrada A24 Teramo-L'Aquila-Roma la E45, Civitavecchia-Orte-Mestre, la Strada Statale 16 Adriatica e le trasversali

Tutte le strade appartenenti a tale rete sono realizzate a due carreggiate e quattro corsie fatta eccezione per la SS16 e per il tratto Ascoli Piceno-confine regionale della SS 4 Salaria che rimane ad una carreggiata e due corsie.

Nonostante i grandi passi in avanti compiuti negli ultimi dieci anni, la rete a quattro corsie non risulta a tutt'oggi realizzata completamente a causa della scelta effettuata nel passato di procedere negli appalti sempre per lotti funzionali sulle quattro trasversali senza mai puntare alla realizzazione totale di almeno una delle arterie trasversali.

Il risultato è che mancano ad oggi tratti della E78 da S.Stefano di Gaifa fino alla galleria della Guinza, al confine regionale; parimenti mancano tratti in tutto il territorio umbro e parte anche in Toscana. È stata assunta la decisione, con accordo tra le tre Regioni interessate (Marche, Umbria e Toscana) ed il Ministero delle Infrastrutture, di verificare la possibilità di realizzare in Project Financing il tratto mancante della E78 da Arezzo a Fano, prevedendo quindi l'intervento di capitale privato per i completamenti con la conseguente introduzione del pagamento del pedaggio sull'intera tratta; la procedura per l'avvio del Project.Financing. è sostanzialmente in attesa.

Nel tratto marchigiano della SS 76 Vallesina non sono stati realizzati due lotti Serra S.Quirico-Albacina e Cancelli-Fossato di Vico; in Umbria si va completando la prosecuzione sulla SS 318 Valfabbrica-Perugia a quattro corsie.

Per la SS 77 Val di Chienti è in corso il tratto Pontelatrate-Colfiorito, mentre sono completati i lavori nel tratto Sfercia-Pontelatrate.

Per quanto riguarda la SS76 e la SS77 queste dovrebbero essere realizzate nel breve periodo dalla Quadrilatero Marche-Umbria s.p.a. che ha già da tempo appaltato idue maxi-lotti ai Contraenti Generali, anche con il ricorso ai finanziamenti aggiuntivi derivanti dall'attuazione del Piano di Area Vasta (PAV) approvato dal CIPE, ma soprattutto grazie ai fondi pubblici.

Anche il miglioramento funzionale della SS 4 Salaria, sebbene previsto ad una carreggiata e due corsie, non è stato ancora completato nel tratto di Acquasanta Terme –Trisungo, ed è affidato ai finanziamenti derivanti dal Piano Quinquennale ANAS, che prevede anche la realizzazione di un lotto del raddoppio della SS16, variante di Ancona.

Autostrade per l'Italia s.p.a. ha affidato i lavori del lotto 6A della terza corsia dell'A14 nel tratto Ancona sud-Porto S.Elpidio (opere in sede) e, sono appaltati i lotti 2 Cattolica-Fano, 5 AN nord-AN sud, 6B AN sud- P.S.Elpidio (opere d'arte in ampliamento).

Per la realizzazione della cd. "Uscita ad ovest" dal porto di Ancona e suo collegamento con la A14, opera ritenuta ormai indispensabile per un rilancio dello scalo dorico nel settore del



trasporto marittimo, l'ANAS s.p.a. ha concluso la gara, individuato il promotore e proceduto all'attivazione della seconda fase del Project Financing.

Nella tabella seguente vengono riportate gli interventi sulla rete nazionale per i quali la realizzazione avviene attraverso concessioni, P.P.P., P.F. o simili:

<b>Interventi</b>	<b>Lunghezza (km)</b>	<b>Investimento (Meuro)</b>
III Corsia autostrada A14	144,00	1.763,00
E78Fano-Grosseto (Marche)	61,00	1.436,00
Collegamento porto di Ancona-A14	7,00	472,00
Raddoppio SS 76 (Quadrilatero)	17,00	374,00
Var.SS77 (Quadrilatero)	18,00	577,00
Pedemontana Fabriano/Muccia (Quadrilatero)	36,00	295,00

Da rilevare che alcuni degli interventi sono ancora incompleti, infatti:

1. soltanto la terza corsia autostradale è completamente finanziata, anche se per ora è escluso il tratto P.S.Elpidio-Pedaso per le note opposizioni comunali;
2. per la E78 il Ministero deve approvare lo studio di fattibilità per verificarne la possibilità di realizzazione in P.F. dalle Marche all'innesto sulla E45;
3. per il collegamento del porto di Ancona dopo la procedura pubblica per l'individuazione del promotore che ha offerto una realizzazione a totale proprio carico, occorre attendere che venga definita la progettazione definitiva dal migliore offerente della seconda fase di P.F.
4. per le opere del Quadrilatero soltanto in parte finanziate, dallo Stato e dalla Regione, circa 109,95 Meuro devono essere ancora reperiti e di questi circa 95 attraverso il ricorso alla PPP prevista nel PAV.

Di seguito vengono riportate le opere della rete nazionale sulle quali l'ANAS s.p.a. interviene direttamente con fondi propri o regionali, già definiti in specifici Programmi:

<b>Interventi</b>	<b>Lunghezza (Km)</b>	<b>Investimento (Meuro)</b>
Raddoppio Variante SS 16 Ancona 1° lotto	6,00	66,16
Adeguamento SS 4 Salaria, Trisungo-Acquasanta, 1° lotto, 2° stralcio	5,00	96,70
SS 76. Svincolo Interporto (fondi regionali)	1,00	19,90

La rete di livello regionale o interprovinciale di seguito elencata, è costituita da strade provinciali (ex statali), già esistenti ma da adeguare, da nuovi itinerari quali la Pedemontana, la Mezzina, e dalle cd. "autostrade regionali" per la cui ipotetica realizzazione era in corso di esame presso il Consiglio regionale una apposita proposta di legge.

<b>Denominazione strada</b>	<b>Provincia</b>	<b>Estremi</b>
Ex SS3 "Flaminia"	Pesaro Urbino	Calmazzo-Cagli-Pontericcioli-Confini regionale
Ex SS78 "Picena" Pedemontana	Macerata e Ascoli Piceno	Innesto SS4 "Salaria ad Albero del Piccione-Comunanza-Amandola- innesto ex SS77 a Sforzacosta
Ex SS210 "Fermana-Faleriense"	Ascoli Piceno	P.to S.Giorgio-innesto SS 16-Amandola-innesto Pedemontana
Ex SS77 dir.	Macerata-Ancona	Sforzacosta-Macerata-Villa Potenza-innesto ex SS571 "Helvia Recina" (parte itinerario Val Potenza)



Denominazione strada	Provincia	Estremi
ExSS258 "Marecchiese"	Pesaro Urbino	Confine Marche-Emilia – confine Marche-Toscana
Ex SS360 "Arceviese"	Ancona	Senigallia-Sassoferrato-innesto Pedemontana
Ex SS362 "Jesina"	Ancona e Macerata	Jesi-innesto ex SS76-Filottrano-Innesto ex SS361-Villa Potenza
Ex SS424 "Val Cesano"	Pesaro Urbino e Ancona	Marotta-innesto SS16-innesto Pedemontana-Cagli
Ex SS502 "Cingolana"	Macerata e Ancona	Innesto ex SS76-Cingoli-S. Severino
Ex SS209 "Valnerina"	Macerata	Innesto ex SS77-Bivio Maddalena-confine regionale
ExSS361 "Septempedana"	Macerata	Innesto ex SS77-Villa Potenza-S. Severino Marche-innesto Pedemontana (parte itinerario Val Potenza)
Ex Ss423 "Urbinate"	Pesaro Urbino	Innesto SS16-Pesaro-Urbino
Ex SS433 "Val D'Aso"	Ascoli Piceno	Innesto SS16-Pedaso-Comunanza-innesto Pedemontana
Ex SS571 "Helvia Recina"	Macerata	Innesto SS16-P.to Recanati-innesto ex SS77 (parte itinerario Val Potenza)
Pedemontana. Tratto Sarsina-S. Angelo in Vado	Pesaro Urbino	Innesto E45-confine regionale (Sarsina)-Novafeltria-Lunano-S. Angelo in Vado
Pedemontana. Tratto Cagli-Muccia	Pesaro Urbino, Ancona, Macerata	Innesto ex SS3-Cagli-Sassoferrato-Fabriano-innesto ex SS76-Cerreto d'Esse-Matelica-Muccia-innesto ex SS77
Pedemontana. Tratto Sforzacosta-Ascoli	Macerata-Ascoli Piceno	Innesto ex SS77-Sforzacosta-Amandola-Comunanza-innesto SS4
Strada "Mezzina"	Ascoli Piceno, Macerata e Ancona	Innesto ex SS4-Offida-Fermo-innesto ex SS210-Casette d'Ete-innesto SS77-Montecosaro – da determinare

## 6.2 CRITERI PER LA CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

Per l'inserimento di ulteriori strade diverse da quelle sopracitate nella rete di interesse regionale, vanno seguiti i seguenti criteri che fanno riferimento alle caratteristiche funzionali:

- Strade che allacciano capoluoghi di Provincia tra loro o con il capoluogo di Regione;
- Strade che allacciano alla rete nazionale e regionale i porti, gli aeroporti, gli interporti, gli autoporti nonché centri od aree di straordinaria importanza produttiva o turistica;
- Strade che costituiscono importanti e diretti collegamenti tra nodi della rete viaria nazionale ovvero tra nodi della rete nazionale e quelli della rete regionale.

Escludendo le strade statali che seguono le regole stabilite dall'ANAS, tutte le strade appartenenti alla rete di interesse regionale dovranno raggiungere caratteristiche geometriche comuni e precisamente:

- strade provinciali : una carreggiata e due corsie, almeno tipo C come definito dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture 5/11/2001; intersezioni a livelli sfalsati o



- con rotatorie, massima limitazione degli accessi con tendenziale eliminazione degli stessi.
- autostrade regionali: tipi A o B, due carreggiate e quattro corsie, come definiti dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture 5/11/2001.

### 6.3 CRITERI PER IL FINANZIAMENTO

La realizzazione o il miglioramento della rete viaria regionale è finanziato dalla Regione anche con il concorso degli Enti locali interessati.

Le cosiddette autostrade regionali sono finanziate dallo Stato, dalla Regione e dagli Enti locali anche facendo ricorso al project financing.

Le risorse per finanziare la realizzazione delle strade di interesse regionale sono programmate nel bilancio triennale della Regione.

Tali risorse saranno mantenute almeno pari agli attuali trasferimenti statali derivanti dal D.Lgs. 112/98 e pari a 27 Meuro/anno. La legge di bilancio definirà l'ammontare delle risorse utilizzabili.

Le Province hanno più volte manifestato l'esigenza di dover programmare gli interventi sulla rete viaria in un adeguato arco temporale, cosa che ad oggi non è possibile per il meccanismo di trasferimento delle risorse ex D.Lgs. 112/98 legato ad annualità.

Il Piano propone di utilizzare le risorse che annualmente sono trasferite dallo Stato, per accendere mutui da parte delle Province garantiti dai trasferimenti regionali per almeno 5 anni, a seguito di un Accordo di Programma.

Tuttavia si rilevano almeno due problemi, dalla cui soluzione dipende la praticabilità della proposta:

- è necessario verificare la capacità di indebitamento dei bilanci;
- come è noto i trasferimenti statali ex D.Lgs. 112/98 dovrebbero cessare. Negli anni prossimi le stesse risorse confluiranno nel gettito della fiscalità a favore delle Regioni. Ad oggi non è certo che tale meccanismo venga effettivamente avviato dal 2010 o successivamente, ed ancora non si conosce quale gettito fiscale potrebbe sostituire il trasferimento di circa 27 Meuro/anno.

Al fine di massimizzare l'efficacia dell'intervento regionale nel periodo temporale stabilito si tiene conto, prioritariamente, del livello raggiunto dalla progettazione, della "cantierabilità" dei progetti.

Il grado di cantierabilità è dato dallo stato della progettazione secondo il seguente ordine:

1. Progetto esecutivo approvato o appaltato con appalto integrato;
2. Progetto definitivo approvato e dotato dei necessari pareri;
3. Progetto definitivo in corso o redatto;
4. Progetto preliminare approvato;
5. Progetto preliminare in corso o redatto;
6. Studio di fattibilità;
7. Programma di intervento.

La selezione degli interventi tiene conto delle seguenti finalità:

- 1) completamento di opere di interesse regionale già avviate;
- 2) eliminazione di pericolosità accertate tramite rettifiche di tracciato (es.: riduzione di tortuosità) o miglioramento delle intersezioni (es.: rotatorie);
- 3) consolidamenti di zone a rischio ambientale (frane, smottamenti, esondazioni, ecc.);
- 4) eliminazione di punti di congestione con varianti di tracciato (es.: centri abitati) e adeguamenti della sezione stradale (es.: strettoie);
- 5) realizzazione di nuovi itinerari;



## 6.4 PROGRAMMA DI INVESTIMENTI SULLA RETE

### Rete nazionale

Sulla rete nazionale, tenuto conto delle opere che si stanno realizzando in P.F., o comunque con capitale privato, e di quelle già programmate dall'ANAS (vedi paragrafi precedenti), è necessario procedere al completamento delle opere che sarebbero a carico dei fondi ANAS e che però ad oggi non risultano finanziate.

Questi nuovi investimenti, quindi, potranno consentire di completare nel medio periodo la rete viaria nazionale nelle Marche:

Interventi	Investimenti (Meuro)
Raddoppio della variante SS 16 di Ancona. 2° lotto	145,62
Adeguamento SS 4 Salaria, Trisungo-Acquasanta, 1° lotto, 2° stralcio	164,30
Variante alla SS 16. Collegamento tra Pesaro e Fano	200,00**

Peraltro la Variante tra Fano e Pesaro (\*\*) rientra perfettamente nel programma Anas di studio di fattibilità dell'intero tratto adriatico centro-meridionale della SS16, di recente avviato, e può concretamente confrontarsi con la progettazione puntuale che è stata affidata alla Provincia di Pesaro su tale stralcio.

Inoltre con il Decreto milleproroghe della fine anno 2008 è stato superato il vincolo previsto dalla precedente normativa, che non consentiva alla Società Autostrade per l'Italia di affidare direttamente alla propria controllata Pavimental parte degli appalti, quindi potrebbero essere cantierate ulteriori opere per 1,5 miliardi dei quali la metà nelle Marche, completando entro il 2011 l'ampliamento della terza corsia in tali tratte.

Infine sono in corso di progettazione o inserite nei progetti in appalto, le opere accessorie (o compensative) degli interventi sull'A14, per un valore stimato di 210 Milioni di euro, che permetteranno attraverso nuovi svincoli e relative bretelle di adduzione, di migliorare le relazioni tra la viabilità ordinaria e la rete autostradale.

### Rete regionale

Per quanto riguarda la rete viaria di livello regionale, è ormai chiaro che, per puntare a realizzazioni di medio/lungo periodo, ad ogni investimento derivante dal bilancio regionale, dovrà corrispondere il concorso finanziario delle Province.

A tal fine, la Regione disporrà di parte delle risorse derivanti dai fondi FAS (Finanziamenti per le Aree Sottoutilizzate) provenienti dalle future delibere CIPE, mentre le Province potranno impegnare le risorse loro attribuite dalla Regione a valere sui fondi ex ANAS oltre a quelle eventuali derivanti dai propri bilanci.

Oltre ai finanziamenti già programmati da Regione e Province sulla rete regionale, evidenziati nella tabella seguente, ben poche sono le risorse attivabili per realizzare gli investimenti di oltre 3 miliardi di euro, che sarebbero necessari sommando le più consistenti richieste finora emerse dalle Province e dalle comunità locali.

Occorre precisare che le previsioni contengono obiettivi differiti che, partendo dal finanziamento dei progetti giungono alle opere, garantendo così la gradualità necessaria in funzione delle risorse. E' peraltro evidente che i costi delle realizzazioni proposte non sono stati puntualmente quantificati e pertanto la sequenza delle opere potrebbe essere modificata in relazione agli stessi.



Province	Opere/ Progettazioni	Costi (Meuro)	Finanz.ti regionali alle Province FAS ed ex ANAS	Cofinanz.ti delle Province
Pesaro Urbino	- Progettazione Pedemontana tratto da Cagli verso la Val Marecchia	1,00	-	-
	- Realizzazione Pedemontana tratto da confine prov. di Ancona a Cagli	282,00	6,00	-
Ancona	- Pedemontana tratto Sassoferrato-confine prov. Ancona	250,0	-	-
	- Strada Intervalliva	*280,00	2,13	-
Macerata	- Realizzazione della strada Mezzina	*150,00	4,30	-
	- Miglioramento ed adeguamento della Val Potenza	*800,00	15,66	-
	- Pedemontana. tratto Sarnano-Sforzacosta	72,00	-	-
Ascoli Piceno	- Realizzazione della strada Mezzina	390,00	23,11	-
	- Strada "Mare/Monti"	*600,00	1,47	-
	- Pedemontana tratto Comunanza-Amandola	200,00	-	-
	- Variante S. Benedetto del Tronto	15,00	-	-
Totale		3.040,00	52,67	-

(\* = Stime di larga massima)

Occorre dunque compiere alcune scelte ulteriori selezionando gli interventi che "possono" essere finanziati nel breve e medio periodo, rimandando alle fasi successive gli altri.

A tal proposito è opportuno considerare che, mentre le strade di valle sono tutte esistenti e spesso possono essere migliorate restando sui tracciati attuali, le attuali intervallive seguono sostanzialmente l'orografia esistente e attraversano i centri urbani, creando notevoli difficoltà di percorrenza da un lato e di congestione dall'altro.

Dunque per alcune intervallive occorre progettare e realizzare nuovi tracciati, consentendo così di completare le maglie mancanti della rete, in particolare delle intervallive già individuate: la mezzina e la pedemontana.

Sviluppando gli interventi sulla rete regionale secondo questa gradualità infatti, si potranno ridurre tempi e spazi di percorrenza dei veicoli, in particolare di quelli che trasportano merci e persone nelle aree interne della regione, tra i distretti e tra le aree urbane.

Si configura complessivamente una strategia di attuazione di riqualificazione infrastrutturale della regione, in un'ottica di soluzioni sostenibili e coerenti dal punto di vista ambientale:

- a) Nella fascia costiera l'obiettivo è quello di decongestionare le città dal traffico di attraversamento, con maggior accessibilità all'A14 potenziata, e di spostare dalla gomma alle altre modalità del trasporto una quota, anche se ridotta, dell'incremento dei traffici. Vanno perseguiti interventi di potenziamento della aste longitudinali e dei nodi, per rispondere all'aumento del traffico soprattutto merci in direzione nord-sud.
- Interventi necessari entro il 2015:
  1. Completamento lavori terza corsia dell'A14 fino a Pedaso – Realizzazione degli svincoli di Pesaro centro, Fano nord, Montemarciano, Ancona centro, P.S.Elpidio e delle relative bretelle di connessione con la val Foglia a Pesaro, con la SS16 a Fano e Senigallia, con la Mezzina a Fermo.
  2. Progettazione di soluzioni di terza corsia e Varianti dell'A 14 fino a P.to d'Ascoli – Progettazione svincolo val Potenza.
  3. Studio delle Varianti sulla SS16 in corrispondenza di alcuni centri costieri, Pesaro-Fano, Falconara, S. Benedetto – Completamento lavori raddoppio variante SS16 di Ancona.

4. Completamento degli allacci del Porto (Uscita ovest), Interporto (Svincolo SS76) ed Aeroporto (Area air cargo).
- Interventi da prevedere entro il 2020:
    1. Realizzazione terza corsia fino a P.to d'Ascoli con varianti di tracciato.
    2. Realizzazione Varianti SS.16 tratti costieri progettati (compresi i nuovi interventi FAS a Pesaro e Fano).
- b) Nell'area collinare** gli interventi sulla rete viabilistica di interesse regionale vanno concentrati intorno ai centri urbani di maggiori dimensioni demografiche, Ascoli, Fermo, Macerata, Tolentino, S. Severino, Recanati/Castelfidardo, Osimo, Jesi, per realizzare quei tratti dei percorsi intervallivi che consentano di connetterli alla trasversali principali della rete e di servire le aree produttive e terziarie principali di tali centri.
- Interventi entro il 2015:
    1. Completamento allaccio Mezzina-Salaria
    2. Tratto Mezzina/ Mare-Monti /Circonvallazione di Fermo
    3. Svincolo MC Val Potenza
    4. Variante del Glorioso
    5. Connessione Mezzina -Squartabue
  - Interventi entro il 2020:
    1. Tratto centrale Mezzina tra Ascoli e Fermo
    2. Tratto maceratese Mezzina
    3. Trasversale Tolentino-S.Severino
    4. Miglioramento tratto Osimo-Jesi
- c) Nella fascia montana** il miglioramento della percorribilità viaria è sostanzialmente affidato alla realizzazione di ulteriori tratti della strada pedemontana per l'accessibilità che può garantire dai centri interni, come Amandola, Camerino, Fabriano, Sassoferrato, Cagli verso le quattro trasversali nazionali, puntando su interventi che rispettino assolutamente i criteri di massima tutela del paesaggio e delle emergenze ambientali. Nel contempo occorre puntare sul completamento delle trasversali nazionali almeno nei tratti marchigiani più significativi.
- Interventi entro il 2015:
    1. Progettazione Pedemontana tratto Comunanza-Amandola
    2. Completamento Progettazione tratto Cagli-Sassoferrato
    3. Realizzazione Pedemontana tratto Matelica-Fabriano
    4. Realizzazione “ “ Fabriano-Sassoferrato
    5. Realizzazione “ “ svincolo Cagli
  - Interventi entro il 2020:
    1. Progettazione Amandola-Sarnano
    2. Realizzazione Pedemontana Castelraimondo-Matelica
    3. Realizzazione Cagli-Frontone 1° stralcio.



## **PARTE 2**

# **INFRASTRUTTURE FERROVIARIE**

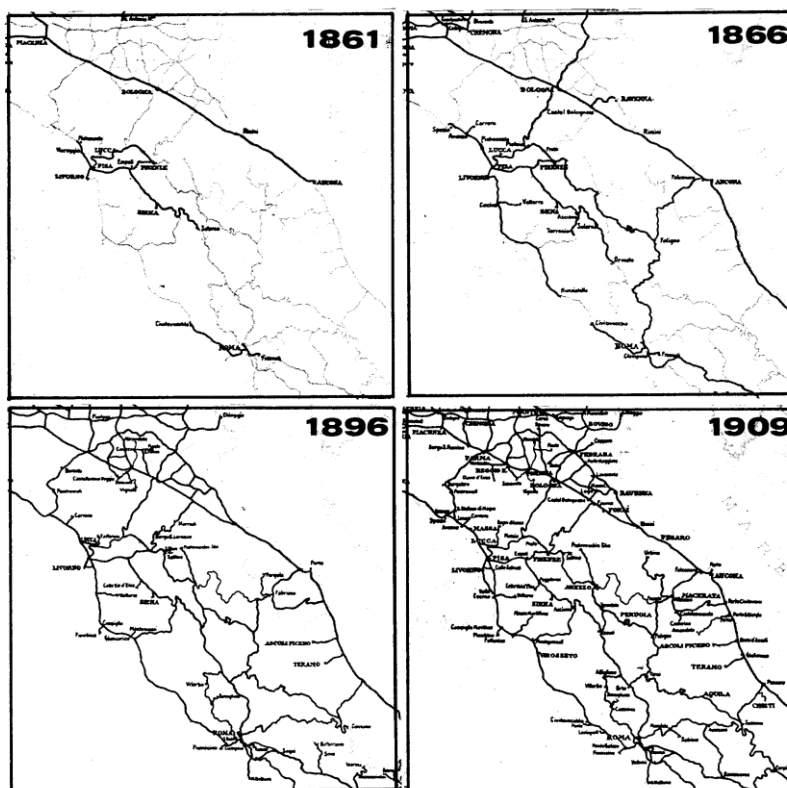


## INDICE

<b>1. LA RETE FERROVIARIA NELLA REGIONE MARCHE.....</b>	<b>3</b>
1.1 Sviluppo storico delle ferrovie .....	3
1.2 L'attuale rete ferroviaria.....	4
1.3 Principali caratteristiche tecniche delle linee ferroviarie marchigiane .....	7
1.4 Linee secondarie di interesse locale .....	7
<b>2. IL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE IN CIFRE.....</b>	<b>9</b>
2.1 Nodi di scambio .....	14
2.2 Stazioni minori e impresenziate .....	15
<b>3. DECENTRAMENTO E CONTRATTO DI SERVIZIO.....</b>	<b>17</b>
3.1 La riforma del trasporto pubblico: .....	18
3.2 L'attuazione dei trasferimenti.....	19
3.3 RFI :integrazioni ed innovazioni nel trasporto ferroviario regionale .....	19
3.4 Obiettivi di intervento.....	34
3.4.1. Raccordo ferroviario del Porto, dell'Interporto e Scalo Marotti .....	35
3.4.2. Iniziative Gestionali per Trasporto combinato.....	35
3.4.3. Elettificazione della rete secondaria .....	36
3.4.4. Stazioni ferroviarie impresenziate .....	37
3.4.5. Metropolitana di superficie e nuove fermate.....	37
3.4.6. Ripristino della linea Fano-Urbino .....	38
3.4.7. Previsione di nuove linee ferroviarie.....	39
<b>4. IL CONTRATTO DI SERVIZIO.....</b>	<b>40</b>
4.1 Servizi e relativi corrispettivi .....	40
4.2 Flessibilità, interruzioni del programma di esercizio .....	41
4.3 Monitoraggio della qualità del servizio.....	41
4.4 Servizi Aggiuntivi .....	44
4.5 Monitoraggio della qualità del servizio.....	49
4.6 Comitato Tecnico di Gestione del Contratto .....	51

### SVILUPPO DELLA RETE FERROVIARIA DEL CENTRO ITALIA (Negli anni 1861, 1866, 1896, 1909.)

Fonte : Ferrovie dello Stato



## 1. LA RETE FERROVIARIA NELLA REGIONE MARCHE

### 1.1 Sviluppo storico delle ferrovie

Il territorio delle Marche è attraversato da linee ferroviarie che, pur non rappresentando una rete, trattandosi perlopiù di aste di attraversamento o di penetrazione, costituiscono una importante ossatura a supporto della mobilità regionale.

L'attuale assetto delle linee ferroviarie deriva da una fase di sviluppo infrastrutturale avviata alla fine dell'ottocento alla quale è seguita da una fase di progressiva riduzione, a partire dal secondo dopoguerra, causata, principalmente da una inversione della politica che ha visto favorire lo sviluppo della gomma.

Le carte storiche della rete ferroviaria mettono chiaramente in luce l'importanza che veniva data, all'inizio del secolo, a questa infrastruttura di trasporto vista soprattutto come potente mezzo per lo

sviluppo industriale del Paese. In circa cinquanta anni viene, infatti, realizzata tutta la rete presente ai giorni nostri.

Da notare come nelle Marche la dotazione di inizio secolo era più articolata lasciando intravedere il preciso obiettivo di realizzare una vera e propria rete capace di rendere maggiormente efficace il trasporto ferroviario.

Successivamente, a partire dalla fine della seconda guerra mondiale e con il progressivo affermarsi del mezzo su gomma, inizia lo smantellamento o la chiusura di alcune tratte, l'ultima delle quali è la linea Fano-Fermignano-Urbino non più ritenuta, da FS, sufficientemente redditizia.

E', questa, la definitiva conferma che il servizio ferroviario, così come storicamente gestito dalle Ferrovie dello Stato, non è più in grado di rispondere alla sempre crescente e diversificata domanda di mobilità e cede progressivamente di fronte ad una politica tesa a sviluppare le potenzialità offerte dalla maggiore flessibilità dei sistemi di trasporto su gomma.

Nel tentativo di invertire la tendenza in atto, vengono avviati, a partire dalla fine degli anni ottanta, i primi studi regionali per il rilancio del servizio ferroviario che viene comunque ritenuto quello più idoneo per uno sviluppo sostenibile del territorio.

## 1.2 L'attuale rete ferroviaria

Attualmente sono presenti, nelle Marche linee ferroviarie per un totale di km. 400,7, classificate in principali, se interessano anche servizi di rilevanza nazionale, ed in secondarie, se destinate ad un servizio esclusivamente regionale.

Non tutte le linee sono elettrificate e a doppio binario denunciando anche una sostanziale arretratezza sul piano tecnico che influisce poi negativamente sulla qualità e sulla quantità del servizio erogato ed erogabile.

### Anno 1998

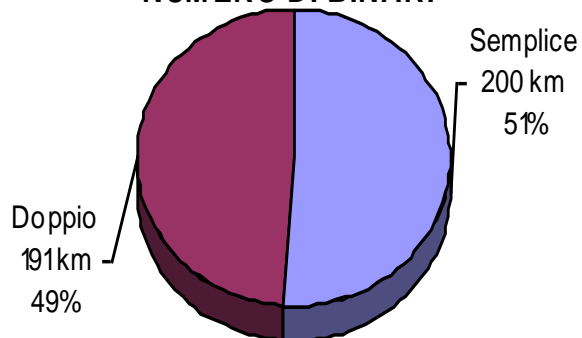
Area	Linee a semplice binario (km.)		Linee a doppio binario (km.)		Totale rete ferroviaria (km.)	
	Totale	Elettrificate	Totale	Elettrificate	Totale	Elettrificate
<b>Marche</b>	<b>190,7</b>	<b>28,7</b>	<b>210,0</b>	<b>210,0</b>	<b>390,7</b>	<b>238,7</b>
Italia del Nord	3971,3	2028,3	3025,5	3014,2	6996,8	5042,5
Italia Centro	1495,2	591,4	1785,9	1771,6	3281,1	2363,0
Italia Sud/Isole	4410,9	1677,9	1294,5	1274,8	5705,4	2952,7
Italia	9924,3	4297,6	6106,0	6060,7	16030,3	10358,3

Fonte: Elaborazioni su dati FS e Conto Nazionale dei Trasporti 2000

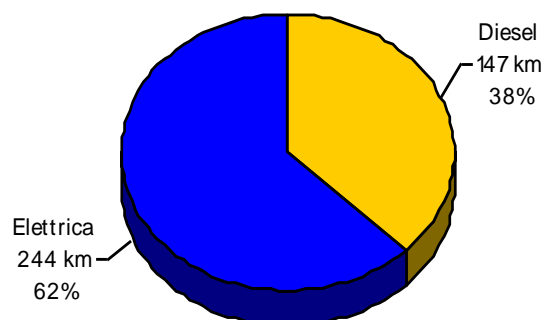
## Dotazione di infrastrutture ferroviarie regionali per tipo

2 % x 19.340 km (rete italiana) = **391 km**

## NUMERO DI BINARI



## TIPO DI TRAZIONE



**Estensione della rete ferroviaria – Anni 2004 - 2007**

	<b>Anno 2004</b>	<b>Anno 2007</b>
Rete elettrificata	km 11.044	km 11.531 ( 70,6%)
Rete non elettrificata	km 4.871	km 4.804 (29,4%)
<b>TOTALE RETE</b>	<b>km 15.915</b>	<b>km 16.335</b>
Rete a semplice binario	km 9.554	km 9.285 (56,8%)
Rete a doppio binario	km 6.362	km 7.050 (43,2%)
Rete con blocco automatico	km 5.558	Km 6.023

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti 2008

**Ulteriori dati del Gruppo Ferrovie dello Stato**

	<b>Anno 2004</b>	<b>Anno 2007</b>
Ricavi da traffico viaggiatori	€ 2.186 milioni	€ 2.399 milioni
Ricavi da traffico merci	€ 743 milioni	€ 761 milioni
Dipendenti	100.000	96.000
Mezzi di Trazione	3.316	3.140
Carrozze	8.024	8.038
Carri	45.400	41.400
Viaggiatori/km	45,5 miliardi	45,9 miliardi
Tonnellate/km	23,2 milioni	23,2 milioni
di cui Combinato	9,4 milioni	9,8 milioni

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti 2008

Si evidenzia uno stato sostanzialmente positivo delle Marche quanto a dotazione di infrastrutture ferroviarie rispetto alle macro aree dell'Italia. E', tuttavia, mancato l'aggiornamento tecnologico essendo limitata l'estensione delle linee elettrificate che risulta superiore solo a quella del Sud e delle Isole.

Nel dettaglio, dei 390,7 km. di rete ferroviaria, 244 sono linee principali tutte elettrificate (linee Adriatica e Falconara-Orte) e 146 sono linee a trazione diesel; inoltre relativamente al numero dei binari 191 km sono a doppio binario e 200 km a semplice binario.

Nei raffronti con l'estensione territoriale e con la popolazione residente, si può evidenziare una dotazione ferroviaria nelle Marche inferiore alle medie nazionali rapportate alla superficie. In particolare la Regione è notevolmente al di sotto della media per le linee a semplice binario, mentre si colloca sulla media nazionale per quelle a doppio binario.

Analoga situazione si riscontra nel raffronto rispetto agli abitanti dove, invece, le linee a doppio binario risultano leggermente sopra la media nazionale.

Le disfunzioni riscontrabili nel servizio ferroviario vanno quindi imputate sia alla quantità di linee a semplice binario, che sono principalmente quelle a carattere regionale, che alla qualità del materiale rotabile impiegato ed alla organizzazione complessiva del trasporto ferroviario.

Va, comunque, sottolineata la grande potenzialità dell'infrastruttura ferroviaria rispetto alla domanda di mobilità in quanto le linee esistenti interessano direttamente le principali aree di sviluppo socio-economico della Regione attraversando Comuni che rappresentano ben il 70% della popolazione residente marchigiana.

### **1.3 Principali caratteristiche tecniche delle linee ferroviarie marchigiane**

La rete ferroviaria marchigiana ha una configurazione "a pettine", nella quale solo le linee di collegamento di rilevanza nazionale (Adriatica e Romana) sono elettrificate. Più precisamente:

- "Adriatica" – tratta Gabicce/Porto d'Ascoli di km. 174:  
la linea è a doppio binario, attrezzata con le più moderne tecnologie. L'elevata potenzialità è data dalla completa circolazione sul binario di destra e dall'istituzione della marcia unidirezionale dei treni su entrambi i binari attraverso il Sistema di Comando e Controllo della Circolazione (CTC) Sono presenti 24 stazioni.
- Romana"- tratta Falconara-Fabriano ( Fossato), nell'ambito della tratta Falconara/Orte , di km. 99: la linea, tutta elettrificata, è a doppio binario da Falconara a Montecarotto e a semplice binario da Montecarotto al confine regionale (Fossato di Vico). E' esercita con regime di Controllo del Traffico Centralizzato (CTC) ed in parte con Dirigente Centrale. Sono presenti 11 stazioni.

### **1.4 Linee secondarie di interesse locale**

- "Ascoli Piceno/Porto d'Ascoli" di km. 28:  
linea a semplice binario, non elettrificata, esercita a Dirigenza Locale. Sono presenti 9 stazioni.
- "Fabriano/Pergola" di km. 32:  
linea a semplice binario, non elettrificata, esercita con CTC e Dirigenza Unica. Sono presenti 5 stazioni.
- "Civitanova/Albacina (Fabriano)" di km. 87:  
linea a semplice binario, non elettrificata, esercita con sistema economico di esercizio. Sono presenti 15 stazioni

Si nota come, a fronte della lunghezza chilometrica, la velocità commerciale (media 59,3 km/h) cala sensibilmente passando dai 70 km/h sulle linee principali a valori inferiori ai 50 km/h su quelle secondarie, sia per le caratteristiche geometriche e tecnologiche ma anche per l'intervallo tra le fermate. Queste sono, infatti, più frequenti nelle secondarie e comportano continui rallentamenti ed accelerazioni del treno.

Tuttavia va detto che una maggiore frequenza di fermate contribuisce ad una maggiore accessibilità al vettore ferroviario.

Come è noto, la linea ferroviaria Fano/Urbino (km 48,6 di linea con 14 ponti, 8 gallerie, 5 viadotti) è stata chiusa all'esercizio alla fine degli anni ottanta in quanto, in base al piano formulato dal Ministero dei Trasporti e da FS s.p.a., non raggiungeva livelli accettabili di redditività. Della linea, contrariamente alle altre chiuse in precedenza, è rimasta la massicciata, il piano del ferro, da rifare in gran parte, e gli edifici stazione, utilizzati, in parte, per scopi non legati al trasporto ferroviario.

La Regione Marche sta operando da diversi anni per il riutilizzo. Sia attraverso l'affidamento di uno studio per l'utilizzo ferroviario o in alternativa per altri usi legati al trasporto ( tramvia, pista ciclabile,...) sia attraverso la richiesta inoltrata nel corso del 2005 a RFI di avere in comodato d'uso l'intero compendio delle aree ferroviarie della tratta Fano – Urbino, allorché la società esprime la volontà di alienare al pubblico incanto il bene dismesso. RFI non ha mai dato risposte ufficiali all'ipotesi del ripristino, anche in considerazione del fatto che l'eventuale riapertura richiederebbe notevoli spese per demolizioni, consolidamenti, rettifiche di tracciato, opere sostitutive dei P.L. e non ultimo, il reperimento di un gestore della linea.

In tal senso si inquadra la richiesta inoltrata al Genio Ferrovieri per il ripristino e l'esercizio, che non ha però dato i risultati attesi, dal momento che il Genio ha ribadito l'indisponibilità alla gestione e la parziale disponibilità ad occuparsi dell'esecuzione dei lavori a spese del committente Regione o Stato.

Nel 2007-2008 sono stati affrontati diversi dibattiti con gruppi locali di cittadini che chiedono la riapertura della linea, come linea regionale, come positivamente ha fatto la Provincia di Bolzano per la Merano-Malles, e tale possibilità è stata inserita nell'aggiornamento dell'Intesa Stato/Regione Marche, assieme ad altre opere ferroviarie tutte da realizzare, quali l'Ascoli-Antradoco, ma tale inserimento non garantisce allo stato alcun finanziamento certo.

L'attuale orario ferroviario differenzia il servizio esercito da Trenitalia S.p.A. in treni a lunga percorrenza, Eurostar, Intercity ed Eurocity, Espressi (ES, IC, E) e Regionali,. Questi ultimi sono gestiti dalle Direzioni Regionali di Trenitalia S.p.A. attraverso Contratto di Servizio con la Regione Marche. Torna utile ricordare che le Marche non hanno ferrovie concesse e l'unica impresa ferroviaria sul territorio è Trenitalia S.p.A..

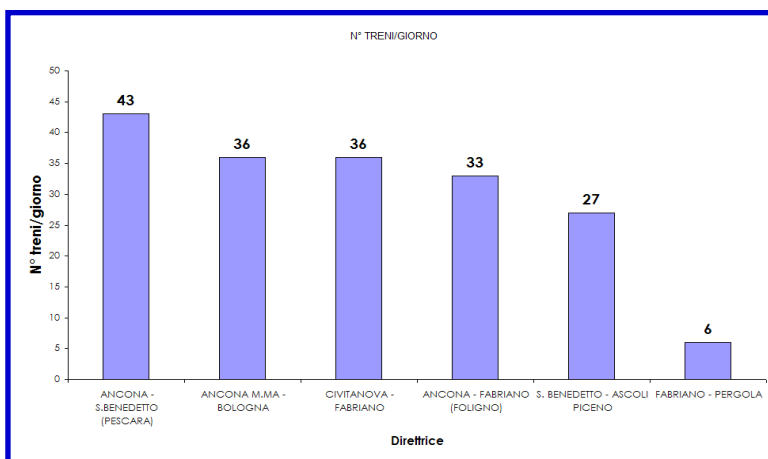
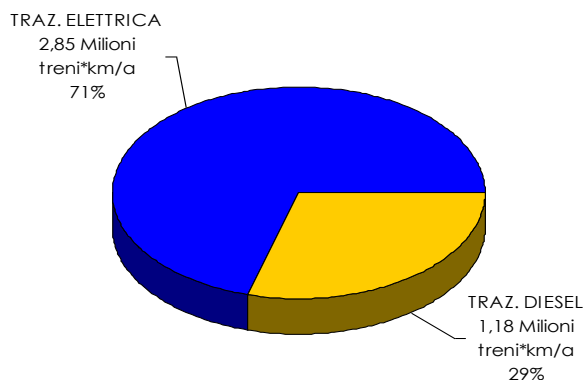


I collegamenti lungo la costa sono quelli con servizi quantitativamente migliori. La direttrice Adriatica rappresenta l'unico collegamento da/per Sud Est Italia. Tutta l'area interessata è caratterizzata da un'industrializzazione diffusa e da un sistema di distretti composto prevalentemente da piccole e medie imprese che spesso sono interconnesse tra loro. Sono presenti centri urbani di media estensione che funzionano da poli generatori/attrattori di traffico viaggiatori: sono queste le aree a maggiore densità abitativa.

Le linee secondarie sono quelle dove si svolge un servizio inferiore in quanto cala notevolmente la domanda di trasporto. Ci si trova, infatti, in aree a densità abitativa decisamente inferiore rispetto alla costa.

## 2. IL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE IN CIFRE

**180 Treni/giorno    4 milioni Treni Km/anno**

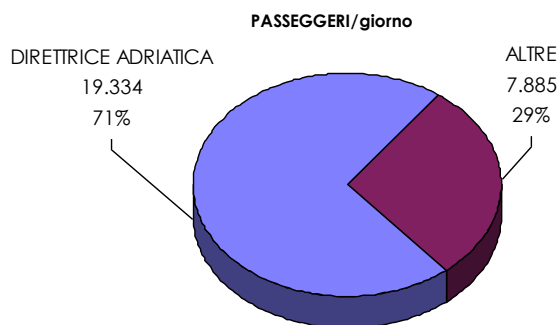
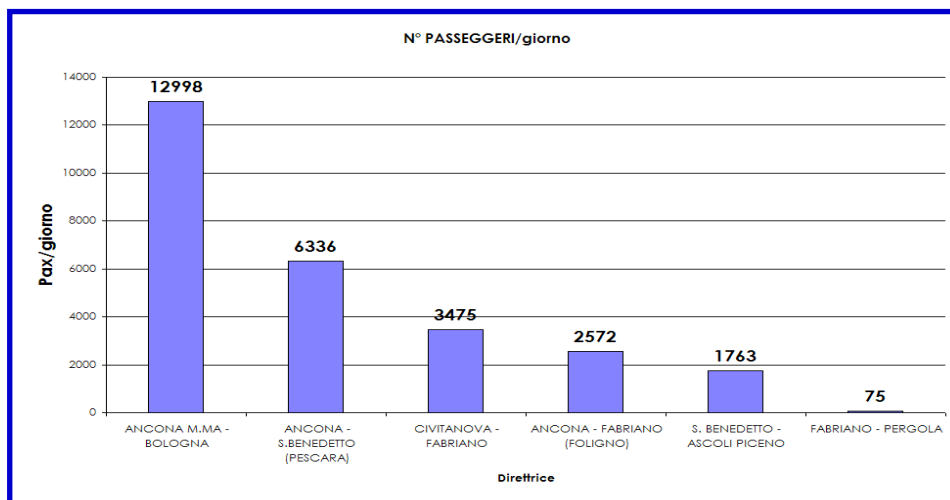


In termini di km\* treno dal 2003 al 2005 il servizio ferroviario è stato determinato dai seguenti valori:

Linea	Km*treno 2003	Km*treno 2004	Km*treno 2005
60 – Ancona - Pesaro (BO_ MI)	1.297.472,51	1.303.878,13	1.300.949,94

61 – Ancona - P. d'Ascoli (Pescara)	1.022.813,62	1.022.408,76	1.081.100,69
70 – Ancona - Fabriano (ROMA)	502.651,76	497.055,89	526.358,34
286 – Fabriano - Pergola	44.752,68	45.384,78	38.242,05
288 – Civitanova M. - Macerata - Fabriano	791.412,41	815.868,40	824.570,40
290 – San Benedetto del T. - Ascoli Piceno	244.234,67	246.059,26	255.964,19
<b>TOTALE INTERA RETE</b>	<b>3.903.103,37</b>	<b>3.930.655,22</b>	<b>4.027.185,61</b>

(\*)dati forniti da Trenitalia Marche a giugno 2004

**PASSEGGERI TRASPORTATI****27.000 viaggiatori/giorno**

I rilevamenti dei passeggeri trasportati vengono effettuati da TRENITALIA e sono riportati sinteticamente nella tabella seguente:

**Frequentazioni ( dati elaborati da Trenitalia S.p.A.)**

Relazione	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004*	2005
Ancona-Rimini-Bologna-Milano	615.130	667.527	764.949	861.467	950.354	966.215		1.053.880
Ancona-Porto d'Ascoli-Giulianova	183.524	172.732	176.215	200.085	212.368	313.804		321.484
Ancona-Fabriano	102.286	101.991	96.372	103.734	106.777	111.480		128.152
Ancona-Civitanova-Macerata-Fabriano	107.657	107.245	110.132	111.777	110.435	108.196		117.845
Ancona-S.Benedetto-Ascoli Piceno	67.887	74.746	84.135	94.250	102.049	53.944		52.306

<b>Fabriano-Pergola</b>	2.654	2.650	2.396	2.118	2.336	2.312		1.952
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>1.079.138</b>	<b>1.126.891</b>	<b>1.234.199</b>	<b>1.373.431</b>	<b>1.484.319</b>	<b>1.555.951</b>		<b>1.675.619</b>

La rilevazione invernale 2004 non è stata effettuata

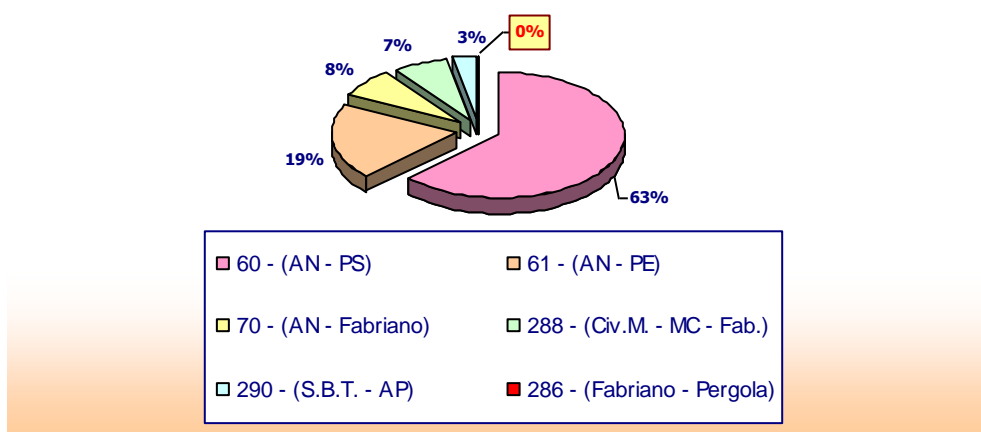
Va rilevato l'aumento dei passeggeri trasportati soprattutto sulla linea Adriatica ( Milano- Bologna- Ancona- Porto- d'Ascoli).

Il confronto fra i passeggeri trasportati nelle varie linee evidenzia, ovviamente, un grande utilizzo del servizio ferroviario nella tratta a nord di Ancona sulla linea Adriatica che assorbe oltre il 60% del trasporto regionale.

Quasi insignificante, invece, è la frequentazione sulla linea Pergola-Fabriano che, evidentemente, non risponde più alle esigenze della domanda.

Conoscere il dato dei passeggeri è stato ed è, ovviamente importante, per calibrare al meglio il servizio ferroviario ed ottimizzare l'insieme dei due parametri, gli introiti da biglietti ed il gradimento dell'utenza, fondamentali per la programmazione del servizio.

L'offerta di servizio è, ovviamente, maggiormente diversificata nelle linee principali, interessate anche da treni nazionali di lunga percorrenza, dove sono presenti anche Eurostar ed Intercity, rispetto alle linee secondarie dove il servizio viene svolto soltanto da treni regionali. Nel grafico sono evidenziate le percentuali dei trasportati per singola linea sul totale dei viaggiatori (1.675.619) dell'anno 2005.



Registrato un calo progressivo dell'utilizzo del servizio ferroviario, soprattutto nei territori delle Province di Ascoli Piceno e Macerata, è stato predisposto un sistema complessivo a rete, tenendo conto delle coincidenze ferro-gomma nei principali snodi territoriali, con particolare riferimento alla linea Civitanova-Albacina, e ferro-ferro tra il sistema regionale e quello nazionale, in corrispondenza delle stazioni di confluenza quali Ancona, Fabriano, Civitanova e S. Benedetto.

Nell'ambito della rete principale di accesso al trasporto pubblico locale sono stati individuati i seguenti nodi di scambio tra le modalità ferro e gomma:

Provincia di ANCONA	Provincia di MACERATA	Provincia di ASCOLI PICENO	Provincia di PESARO
<b>Ancona</b> Chiaravalle Cupramontana Fabriano Falconara M.ma Jesi Osimo Sassoferrato Senigallia	<b>Macerata</b> Civitanova Marche Corridonia Castelraimondo S. Severino Marche Tolentino	<b>Ascoli Piceno</b> Castel di Lama Grottammare Pedaso Porto S. Elpidio Porto S. Giorgio S.Benedetto del Tronto	<b>Pesaro</b> Fano Marotta Pergola

## 2.1 Nodi di scambio

Alcuni hanno caratteristiche complesse come quello di Fano, già realizzato, altri, più legati alle opportunità offerte dal trasporto su gomma o collocati in aree troppo centrali, non sono stati realizzati e tale mancanza rende necessario proseguire nell'iniziativa di intervento pubblico magari aggiornando le localizzazioni, come sulle stazioni impresenziate mancanti, fino a completamento



NODO DI SCAMBIO - STAZIONE DI FANO



della rete. Con l'intervento sulle stazioni impresenziate, avviato nel 2007 ed ancora in corso, la Regione con il fattivo concorso dei Comuni interessati ha intenzione di provvedere al recupero e riutilizzo a fini sociali ed urbani degli immobili delle stazioni, che sarebbero altrimenti destinati al lento degrado fino al totale abbandono, perdendo anche rapidamente la funzione di riferimento urbano che hanno avuto sin dall'800.

Al tempo stesso, dove le risorse e la domanda sono sufficienti, sono in corso progetti di intervento per nuove stazioni, o meglio nuove fermate, che diano risposta al mutato riferimento della domanda di trasporto collettivo, quali centri commerciali, aree direzionali e zone produttive.



**N°63 STAZIONI** di livello Interregionale, Regionale, Provinciale, Metropolitano di cui 11 presenziate da personale RFI., di cui:

PLATINUM ⇒ - (Network Metropolitani)

GOLDEN ⇒ n. 5 (Ancona, Pesaro, S. Benedetto Civitanova e Fabriano)

SILVER ⇒ n. 17 (Network Urbani)

BRONZED ⇒ n. 41 (Stazioni Minori).

I livelli di qualità riscontrata nelle nostre stazioni dalle indagini di customer satisfaction sono risultati negli ultimi anni sempre ai primi posti nel panorama nazionale e ampiamente al di sopra della media nazionale.

L'impegno di RFI è quello di mantenere e migliorare i livelli raggiunti.

Il servizio di Informazione al Pubblico nelle Marche è completamente automatizzato in relazione alla marcia reale del treno; in caso di anomalie rilevanti della circolazione i centri operativi di Ancona e Bari possono interagire con i sistemi informativi presenti diramando direttamente l'informazione in stazione. (Le stazioni delle Marche con frequenza di viaggiatori più significativa sono dotate di monitor, ad oggi n. 41/63)

## 2.2 Stazioni minori e impresenziate

Per il decoro e gli altri servizi nelle stazioni minori RFI ha iniziato un percorso di collaborazione dapprima con le Amministrazioni Locali e poi in maniera più organica con la Regione Marche per coordinare interventi e ricercare sinergie in grado di garantire un migliore utilizzo degli immobili di stazione e maggiore qualità in termine di decoro e sicurezza. Nel corso del 2006 si sono svolti sopralluoghi in tutte le stazioni impresenziate con il coinvolgimento di amministratori dei Comuni interessati. Nel 2007 è stata raggiunta un'Intesa che prevede la cessione in comodato gratuito per nove anni, rinnovabile, delle stazioni ai Comuni per attività no-profit da svolgere in tali strutture, previa manutenzione/ristrutturazione degli immobili.

A tale scopo la Regione ha co-finanziato con 1.000.000 euro un bando per la ristrutturazione degli immobili delle stazioni, che ha permesso l'avvio dei lavori in ben 17 sedi nel corso del 2009-2010, così suddivise nelle province: 6 ad Ancona, 4 ad Ascoli Piceno, 2 a Fermo, 4 a Macerata, 1 a Pesaro.

I lavori sono in parte conclusi ed in parte, salvo qualche proroga, dovrebbero concludersi entro il 2010:

Stazioni impresenziate	Cofinanziate	Fine lavori
MARZOCCA	X	2010
MONTEMARCIANO		
PALOMBINA		
TORRETTE		
ANCONA VARANO		
OSIMO		
LORETO	X	2010
POTENZA PICENA	X	2010
PORTO S. ELPIDIO	X	2012
PEDASO	X	2010
CUPRAMARITTIMA		
GROTTAMMARE		
FALCONARA STADIO		
CASTELFERRETTI		
CHIARAVALLE	X	2010
PANTIERE		
CASTELPLANIO		
SERRA S. QUIRICO		
GENGA	X	2010
ALBACINA		
MONTECOSARO	X	2010
MORROVALLE		
S.CLAUDIO		
CORRIDONIA		
MC		
FONTESCODELLA		
URBISAGLIA		
POLLENZA		
SAN SEVERINO	X	2010
TOLENTINO	X	2010
GAGLIOLE		



CERRETO D'ESI	X	2010
S. FILIPPO		
MARINO DEL TR.		
MALTIGNANO		
OFFIDA	X	2010
SPINETOLI	X	2010
MONSAMPOLO	X	2010
MONTEPRANDONE	X	2010
PERGOLA	X	2011
BELLISIO SOLFARE		
MONTEROSSO M.		
SASSOFERRATO AR	X	2010
MELANO LARISCHIO		
FABRIANO CA' MAIANO		

### 3. DECENTRAMENTO E CONTRATTO DI SERVIZIO

Uno degli obiettivi da perseguire nei prossimi anni è la maggiore efficienza del settore del trasporto pubblico locale che, in attuazione della legge 59 del 15 marzo 1997: “ Delega al governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa”, fermo restando il riparto delle competenze legislative tra Stato e Regioni fissato dall’articolo 117 della Costituzione, sarà raggiunto attraverso la delega che lo Stato ha operato a queste ultime e agli Enti Locali: tale delega attua gli articoli 118 e 128 della Costituzione, richiamati dall’art. 1 della citata legge.

Queste disposizioni, infatti, già prevedevano che lo Stato potesse delegare alle Regioni ed agli Enti Locali funzioni amministrative attribuite alla propria competenza. A questo fine la legge Bassanini , ha individuato in un elenco le materie escluse dal decentramento, che rimangono quindi di esclusiva competenza statale.

Il cosiddetto “ principio della sussidiarietà”, per il quale vengono ripartite le competenze tra i diversi livelli istituzionali, trova piena attuazione nelle leggi di trasferimento delle funzioni agli Enti locali che le Regioni emanano a seguito dell’avvenuto decentramento.

In materia di trasporto pubblico locale il Governo ha emanato il Decreto Legislativo n° 422 del 19.11.1997 che individua le funzioni e i compiti che sono conferiti alle Regioni ed agli enti locali in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati e fissa, altresì, i criteri di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale. La programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è divenuta quindi competenza regionale.

### 3.1 La riforma del trasporto pubblico:

- Introduzione del decentramento amministrativo e funzionale che si traduce nell'affidamento dei servizi ferroviari in concessione e dei servizi ferroviari locali alle Regioni, mentre il trasporto pubblico locale su strada è in gestione a Comuni e Province;
- Introduzione del contratto di servizio, al fine di contenere i costi nel settore "trasporto";
- Introduzione del sistema di gare d'appalto per l'affidamento del servizio.

Relativamente ai servizi ferroviari d'interesse regionale e locale, il decreto legislativo 422/97 distingue:

- quelli non in concessione a F.S. S.p.A.;
- quelli in concessione a F.S. S.p.A..

Per questi ultimi la delega alle Regioni per le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione decorre dal 1° giugno 1999.

Nelle more dell'effettivo passaggio di competenze alle Regioni, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, oggi Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, provvede a :

1. stipulare con le Regioni gli Accordi di Programma;
2. rinnovare il Contratto di Servizio con le F.S. (oggi TRENITALIA S.p.A.)
3. acquisire l'intesa con le Regioni che possono integrare il Contratto di servizio pubblico con contratti regionali senza ulteriori oneri per lo Stato.

Nella Regione Marche, in data 21 aprile 1999 è stata approvata dal CIPE l'Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo e la Regione Marche, cui è seguita, il 26 gennaio 2000, la sottoscrizione, tra Regione Marche e Ministero dei Trasporti e della Navigazione, dell'Accordo di Programma, per l'attuazione della delega prevista dall'art. 9 del Decreto legislativo 422 /97.

In tale documento sono disciplinate le modalità di trasferimento dal Ministero alla Regione delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione inerenti i servizi eserciti dalla FS S.p.A. (oggi Trenitalia S.p.A.) interessanti il territorio della regione e fissa, all'art. 3, in mld. 54,6 (Lire) le risorse necessarie allo svolgimento delle attività di trasporto, quantificate in circa 3,6 milioni di km\*treno. Le relazioni di traffico attribuite alla Regione Marche erano:

- Ancona-Bologna-Milano (IR)
- *Ancona-Rimini*
- Ancona-Porto d'Ascoli-Giulianova
- Ascoli Fabriano
- Ascoli-S.Benedetto del T.
- Pergola-Fabriano
- Civitanova-Fabriano

ripartite su 5 treni interregionali e 158 treni regionali.

E' da sottolineare che la suddetta ripartizione, formulata sul servizio ferroviario svolto nell'inverno 1998-1999, risultava obsoleta, già all'atto della firma dell'APQ ( gennaio 2000) soprattutto in considerazione della politica "del ferro" adottata dalla Regione Marche, tesa a favorire l'uso del treno.

### **3.2 L'attuazione dei trasferimenti.**

Ai sensi dell'art. 12 del Decreto Igvo. 422/97 è stato emanato, nel novembre 2000, il D.P.C.M. che individua e trasferisce alle regioni le risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti dal decreto legislativo 422/97.

Dalla data di pubblicazione di tale D.P.C.M. trovano applicazione gli Accordi di Programma Quadro: le Regioni subentrano allo Stato nel rapporto con Trenitalia S.p.A. ( società del gruppo FS che esercisce i servizi) e stipulano apposito contratto di servizio ai sensi dell'art. 19 del decreto Igvo. 422/97. Il primo contratto nella Regione Marche è stato stipulato nel 2001.

Le risorse necessarie per l'effettuazione del servizio ferroviario regionale sono da allora state trasferite dallo Stato, ai sensi del D.P.C.M., in quote trimestrali, in conformità a quanto previsto dagli Accordi di Programma.

I presenti dati non sono stati aggiornati in quanto tutta la parte relativa ai servizi è puntualmente analizzata e riprogrammata nel Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale, in corso di avanzata fase di approvazione.

### **3.3 RFI :integrazioni ed innovazioni nel trasporto ferroviario regionale**

#### **Progetti di investimento sulla linea Orte-Falconara.**

La linea Orte-Falconara, della lunghezza complessiva di 204 km, costituisce l'asse portante del sistema ferroviario umbro-marchigiano ed assicura il collegamento tra la dorsale Milano-Roma e la linea Bologna-Lecce. La linea, interamente elettrificata, è prevalentemente a semplice binario. Ad oggi sono stati attivati i seguenti tratti a doppio binario: Orte-Terni (29 km), Campello-Foligno (15,4 km) e Montecarotto-Jesi-Falconara (26 km), per un totale di 70,4 km, pari a circa il 35% della lunghezza complessiva.

Gli interventi per il completamento del raddoppio della linea Orte-Falconara sono inseriti nel programma di investimento denominato "**Direttrice Orte-Falconara**".

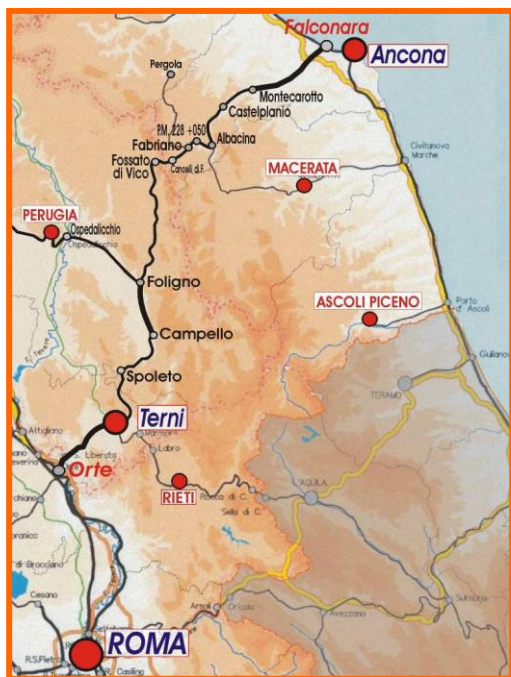
Il programma è costituito da cinque progetti:

#### **1. Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara, suddiviso in tre sottoprogetti:**

1.1. Raddoppio della tratta Spoleto-Campello;

1.2. Raddoppio della tratta Fabriano-P.M. 228 (Posto di Movimento al km 228+050);

- 1.3. Raddoppio della tratta Castelplanio-Montecarotto;
2. **Raddoppio Terni-Spoleto;**
3. **Raddoppio Foligno-Fabriano;**
4. **Raddoppio P.M. 228-Castelplanio;**
5. **Nodo di Falconara**, per la connessione diretta, verso nord, con la linea Bologna-Lecce.



### **Progetti di investimento sulla linea Bologna-Lecce.**

La linea Bologna-Lecce (Direttrice Adriatica), che collega il sistema dei porti meridionali (Brindisi, Taranto, Gioia Tauro) con il nord Italia e il centro Europa, è parte integrante dei corridoi merci di interesse europeo denominati “Rete TEN-T”. In tale contesto sono stati previsti degli interventi su tutta la direttrice Adriatica, al fine di consentire il trasporto dei mezzi stradali aventi le massime sagome ammesse su carri ferroviari a piano ribassato ed il trasporto di containers marittimi, tipo *high-cubes*, su carri con pianale standard. Nella Regione Marche è previsto l'adeguamento, a *gabarit C*, della sagoma interna di due gallerie esistenti: la galleria “Cattolica”, in provincia di Pesaro-Urbino, e la galleria “Castellano”, in provincia di Ancona.

Gli interventi per l'adeguamento della sagoma interna delle due gallerie sono inseriti nel progetto di investimento denominato “**Adeguamento sagoma a *gabarit C* delle gallerie della direttrice Adriatica**”.

Il progetto è suddiviso in due sottoprogetti:

1. Nuova galleria Cattolica;
2. Adeguamento sagoma a *gabarit* C della galleria Castellano.



Di seguito si riportano le note di sintesi, aggiornate al 2010, sugli interventi appresso elencati:

1. Raddoppio Foligno-Fabriano;
2. Raddoppio della tratta Fabriano-P.M. 228;
3. Raddoppio P.M. 228-Castelplanio;
4. Raddoppio della tratta Castelplanio-Montecarotto;
5. Nodo di Falconara;
6. Nuova galleria Cattolica;
7. Adeguamento sagoma a *gabarit* C della galleria Castellano.

## 1. Raddoppio Foligno-Fabriano.

### **Soggetto attuatore**

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

### **Regioni interessate**

Marche ed Umbria

### **Data di attivazione prevista**

Gennaio 2024

### **Costo attuale**

1.918,5 M€



### **Finanziamento da reperire**

1.918,5 M€

L'intervento è inserito in tabella D "Opere previste a completamento del piano" del Contratto di Programma (CdP) 2007-2011 tra MIT e RFI.

### **Descrizione sintetica**

L'intervento "Raddoppio Foligno-Fabriano" si sviluppa nella Regione Umbria e nella Regione Marche, nel territorio dei comuni di Foligno (PG), Valtopina (PG), Nocera Umbra (PG), Gualdo Tadino (PG), Fossato di Vico (PG) e Fabriano (AN).

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario – prevalentemente in variante di tracciato e in galleria e, in piccola parte, in affiancamento al binario esistente – tra le stazioni di Foligno e Fabriano, per una lunghezza di circa 54 km. Il progetto prevede la realizzazione delle nuove stazioni di Nocera Umbra, Gaifana e Gualdo Tadino e delle fermate di Valtopina e Fossato di Vico. L'intervento può essere suddiviso in tre tratte funzionali: Foligno-Nocera Umbra ( $V_t = 175$  km/h), Nocera Umbra-Fossato di Vico ( $V_t = 200$  km/h) e Fossato di Vico-Fabriano ( $V_t = 175$  km/h).



**Stato di avanzamento**

L'intervento è incluso nel primo programma delle infrastrutture strategiche di cui alla Deliberazione CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, nell'ambito dei "Corridoi trasversali e dorsale appenninica – Trasversale ferroviaria Orte-Falconara", nonché nell'intesa generale quadro tra il Governo e le Regioni Umbria e Marche, approvata il 24 ottobre 2002.

L'intervento si avvale delle procedure introdotte dalla legge n. 443/2001 (c.d. "Legge obiettivo").

Il progetto preliminare è stato approvato in linea tecnica, con prescrizioni e raccomandazioni, con la Deliberazione CIPE n. 87 del 29 marzo 2006 (G.U. n. 258 del 6 novembre 2006) per un importo di 1.918,5 M€ a limite di spesa.

Il progetto preliminare è stato oggetto di un'analisi di *value-engineering* congiunta tra RFI e Italferr. Le conclusioni dell'analisi presentate l'11 febbraio 2008 hanno portato alla individuazione di azioni progettuali che, se tenute in conto nello sviluppo delle successive fasi di progettazione, consentirebbero un recupero economico complessivo di 440,3 M€.

Il progetto non ha più avuto avanzamenti.

**2. Raddoppio della tratta Fabriano-P.M. 228.****Soggetto attuatore**

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

**Regioni interessate**

Marche

**Data di attivazione prevista**

20 dicembre 2009

**Costo attuale**

91,4 M€

**Finanziamento da reperire**

L'intervento "Raddoppio della tratta Fabriano-P.M. 228" è interamente finanziato.

Il progetto è inserito in tabella A "Opere in corso" del CdP 2007-2011 tra MIT e RFI.

**Descrizione sintetica**

L'intervento di raddoppio della tratta Fabriano-P.M. 228 si sviluppa interamente nella Regione Marche, nel territorio del comune di Fabriano (AN).

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario, con tracciato parte in variante e parte in affiancamento a quello esistente, per una lunghezza di circa 4.300 m, di cui 1.717 m in galleria a doppio binario.

Il progetto prevede il rifacimento della stazione di Fabriano e del P.M. 228. La nuova tratta è stata progettata per una velocità di tracciato (Vt) pari a 165 km/h.

**Stato di avanzamento**

L'appalto integrato dei lavori per il raddoppio della tratta Fabriano-P.M. 228 è stato affidato nel 2005 all'impresa Torno Internazionale S.p.A. di Milano; nel mese di novembre 2007, a seguito di cessione di ramo di azienda, è subentrata nei rapporti contrattuali la ditta Impresa S.p.A. di Roma.

L'attivazione del raddoppio è avvenuta il 20 dicembre 2009 e sono in corso lavori di completamento.

**3. Raddoppio P.M. 228-Castelplanio.****Soggetto attuatore**

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

**Regioni interessate**

Marche

**Data di attivazione prevista**

Maggio 2020

**Costo attuale**

573,1 M€

**Finanziamento da reperire**

573,1 M€

L'intervento è inserito in tabella D "Opere previste a completamento del piano" del CdP 2007-2011 tra MIT e RFI.



**Descrizione sintetica**

L'intervento "Raddoppio P.M.228-Castelplanio" si sviluppa interamente nella Regione Marche, nel territorio dei comuni di Fabriano (AN), Genga (AN), Serra S. Quirico (AN), Mergo (AN), Angeli di Rosora (AN) e Castelplanio (AN).

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario – prevalentemente in variante di tracciato e in galleria e, in piccola parte, in affiancamento al binario esistente – tra il P.M. 228 e la stazione di Castelplanio per una lunghezza di circa 21 km.

Il progetto prevede la realizzazione della nuova stazione di Genga e della nuova fermata di Serra San Quirico. La stazione di Albacina rimarrà in funzione sulla diramazione per Civitanova Marche restando comunque collegata con due bivi, uno a sud e uno a nord, alla linea Orte-Falconara.

La soluzione progettuale prevede una  $V_t = 165$  km/h.

**Stato di avanzamento**

L'intervento è incluso nel primo programma delle infrastrutture strategiche di cui alla Deliberazione CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, nell'ambito dei "Corridoi trasversali e dorsale appenninica – Trasversale ferroviaria Orte-Falconara", nonché nell'intesa generale quadro tra il Governo e la Regione Marche, approvata il 24 ottobre 2002.

L'intervento si avvale delle procedure introdotte dalla legge n. 443/2001 (c.d. "Legge obiettivo").

Il MIT ha avviato a gennaio 2003 l'istruttoria tecnica per la presentazione al CIPE del progetto preliminare. Il progetto non è ancora stato presentato al CIPE poiché il MiBAC aveva espresso il proprio parere negativo sul tratto di linea che attraversa una vallata in prossimità della stazione di Genga. Il MiBAC in data 10 novembre 2006 ha accolto, con parere favorevole, una delle modifiche progettuali nel frattempo presentate.

Nel mese di gennaio 2007 il MIT ha chiesto alla Regione Marche di verificare l'attualità delle prescrizioni sul progetto preliminare formulate con la Delibera della Giunta n. 1164/2003, in modo da riavviare l'istruttoria tecnica. Gli esiti della verifica condotta dalla Regione Marche sono riportati nella Delibera della Giunta n. 126 del 19 febbraio 2007.

Il progetto non ha più avuto avanzamenti.

## 4. Raddoppio della tratta Castelpianio-Montecarotto.

### **Soggetto attuatore**

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

### **Regioni interessate**

Marche

### **Data di attivazione prevista**

Marzo 2013



### **Costo attuale**

103,5 M€

### **Finanziamento da reperire**

L'intervento "Raddoppio della tratta Castelpianio-Montecarotto" è interamente finanziato.

Il progetto è inserito in tabella A "Opere in corso" del CdP 2007-2011 tra MIT e RFI.

### **Descrizione sintetica**

L'intervento di raddoppio della tratta Castelpianio-Montecarotto si sviluppa interamente nella Regione Marche, nel territorio dei comuni di Castelpianio (AN), Maiolati Spontini (AN) e Castelbellino (AN).

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario, con tracciato parte in variante e parte in affiancamento a quello esistente, per una lunghezza di circa 6.200 m.

Il progetto prevede il rifacimento della stazione di Castelpianio. La nuova tratta è stata progettata per una  $V_t = 150$  km/h.

### **Stato di avanzamento**

L'appalto dei lavori per la realizzazione delle opere civili per il raddoppio della tratta Castelpianio-Montecarotto è stato affidato nel 2002 alla COOPERATIVA COSTRUTTORI S.c. a r.l. di Argenta (FE). I lavori sono stati regolarmente eseguiti dalla data di consegna fino ai primi mesi del 2003. Nel mese di aprile 2003 l'Impresa interrompeva arbitrariamente

l'esecuzione delle prestazioni e nel successivo mese di luglio veniva ammessa ai benefici previsti dalla procedura di Amministrazione Straordinaria delle grandi imprese.

RFI, nel mese di luglio 2005, ha attuato la risoluzione contrattuale per gravi inadempienze dell'Appaltatore.

A novembre 2005, in esecuzione ad una sentenza del Consiglio di Stato per il ricorso al TAR di due Ditte interessate dalle attività espropriative, è stata avviata una procedura VIA di competenza statale.

La compatibilità ambientale del progetto è stata pronunciata con il decreto MATTM e MiBAC n. 260 del 28/04/2008.

Gli elaborati di progetto, adeguati alle nuove prescrizioni del decreto VIA, sono stati inviati il 04/12/2008 alle varie Amministrazioni competenti, in modo che ciascuna potesse procedere alla richiesta verifica di ottemperanza sulle prescrizioni di propria competenza.

La verifica di ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA non è ancora conclusa.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio delle Marche con nota del 14/05/2009 ha rilevato, per quanto di competenza, la non ottemperanza e chiesto la rielaborazione degli aspetti tipologici e materici delle barriere antirumore.

Il MATTM con nota del 25/06/2009 ha inviato il parere della Commissione Tecnica VIA del 21/05/2009 ed ha determinato, per quanto di competenza, la non ottemperanza del progetto alle prescrizioni del decreto VIA.

La Regione Marche con il decreto n. 118/VAA\_08 del 03/11/2009 ha ritenuto, per quanto di competenza, ottemperate le prescrizioni del decreto VIA subordinatamente al recepimento di ulteriori condizioni. 'E in corso la revisione del prezziario RFI dopodiché sarà proposto il nuovo bando di gara.

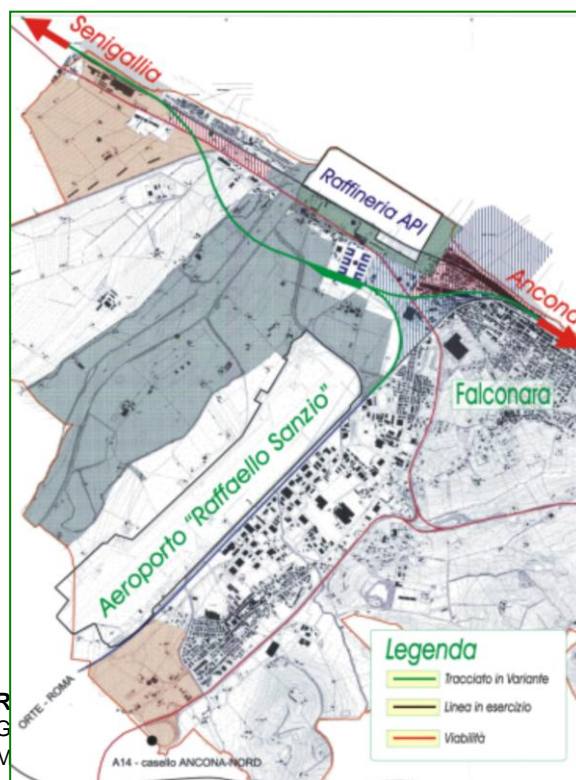
## 5. Nodo di Falconara.

### **Soggetto attuatore**

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

### **Regioni interessate**

Marche



**Data di attivazione prevista**

Aprile 2017

**Costo attuale**

240,0 M€

**Finanziamento da reperire**

30,0 M€

L'intervento è inserito in tabella A "Opere in corso" del CdP 2007-2011 tra MIT e RFI, per una quota di 210 M€ e nelle "Opere programmatiche" per una quota di 30M€.

**Descrizione sintetica**

L'intervento "Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara" (c.d. "Nodo di Falconara") si sviluppa interamente nella Regione Marche, nel territorio della Provincia di Ancona, nei comuni di Montemarciano, Falconara Marittima, Jesi, Monsano, Monte San Vito e Chiaravalle.

Il progetto prevede la realizzazione di una bretella di collegamento (1,7 km), diretta verso nord, fra la linea Orte-Falconara e la direttrice Adriatica e la realizzazione, tra le stazioni di Montemarciano e Falconara Marittima, della "Variante di Falconara" (4,4 km) che sposta verso monte l'attuale linea in corrispondenza della raffineria API. Sono inoltre previste: la rilocalizzazione dell'impianto merci di Falconara Marittima a Jesi, nelle adiacenze dell'Interporto di Jesi; la rilocalizzazione della stazione di Montemarciano; la rilocalizzazione dell'attuale sottostazione elettrica di Falconara Marittima e la trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle.

**Stato di avanzamento**

L'intervento è incluso nel primo programma delle infrastrutture strategiche di cui alla Deliberazione CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, nell'ambito del "Corridoio plurimodale Adriatico – Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto", nonché nell'intesa generale quadro tra Governo e Regione Marche, approvata il 24 ottobre 2002.

L'intervento si avvale delle procedure introdotte dalla legge n. 443/2001 (c.d. "Legge obiettivo").

Il progetto preliminare è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, con la Deliberazione CIPE n. 96 del 29 luglio 2005 (G.U. n. 57 del 9 marzo 2006).

Il progetto definitivo è stato inviato il 12 gennaio 2009 a tutti i soggetti competenti alla partecipazione al procedimento di approvazione. La CdS si è svolta regolarmente il 25/03/2009.

Il procedimento di approvazione del progetto definitivo è attualmente in fase di completamento. Attualmente RFI sta facendo le proprie valutazioni a seguito delle quali il progetto potrà essere inviato al CIPE per il prosieguo dell'iter di approvazione.

## 6. Nuova galleria Cattolica.

### ***Soggetto attuatore***

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

### ***Regioni interessate***

Marche

### ***Data di attivazione prevista***

Aprile 2012



### ***Costo attuale***

32,4 M€

### ***Finanziamento da reperire***

L'intervento "Nuova galleria Cattolica" è interamente finanziato.

L'intervento è inserito in tabella A "Opere in corso" del CdP 2007-2011 tra MIT e RFI.

### ***Descrizione sintetica***

L'intervento "Nuova galleria Cattolica" si sviluppa interamente nella provincia di Pesaro-Urbino, nel territorio dei comuni di Gradara e Pesaro.

Il progetto prevede la realizzazione di un breve tratto di linea a semplice binario, in variante al tracciato attuale, completo di attrezzaggio tecnologico ferroviario tra le stazioni di Cattolica e Pesaro.

Il nuovo tratto in variante ha una lunghezza di circa 2.210 m, di cui circa 1.133 m in galleria per il sottoattraversamento di un'area collinare. La nuova galleria, realizzata in

affiancamento a quella esistente ad una distanza di circa 30 m, ha un andamento planimetrico rettilineo ed un andamento altimetrico con pendenza costante del 7‰.

A lavori ultimati uno dei due binari situati nella galleria esistente sarà trasferito sulla nuova opera mentre l'altro sarà posizionato al centro della galleria esistente, garantendo così in essa il transito di convogli con sagoma a *gabarit C*.

### **Stato di avanzamento**

L'appalto dei lavori è stato affidato nel mese di aprile 2008 alla ATI Demoter S.p.A. (mandataria) di Roma, CO.GER. S.p.A. (mandante) di Roma per un importo di € 21.313.859,72.

I lavori sono stati consegnati in data 8 settembre 2008. Al 31 maggio 2010 l'avanzamento dei lavori è pari al 40%. RFI ha ritenuto opportuno adeguare la galleria ai requisiti di sicurezza introdotti dal DM 28.10.2005, rinviando la data di attivazione.

## **7. Adeguamento sagoma a *gabarit C* della galleria Castellano.**

### **Soggetto attuatore**

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

### **Regioni interessate**

Marche

### **Data di attivazione prevista**

(p.m.)

### **Costo attuale**

50,5 M€

### **Finanziamento da reperire**

(p.m.)

### **Descrizione sintetica**

L'intervento di adeguamento sagoma a *gabarit C* della galleria Castellano è stato realizzato interamente nel territorio del comune di Ancona.





L'intervento prevedeva l'allargamento della sezione della preesistente galleria a semplice binario della lunghezza di 1.568 m, situata nella tratta Ancona-Varano della linea Bologna-Lecce, ed il relativo rifacimento dell'attrezzaggio tecnologico.

L'allargo è stato realizzato mediante la demolizione del rivestimento esistente ed il rifacimento di tutti gli elementi strutturali, mantenendo invariato il preesistente tracciato plano-altimetrico; l'allargamento della sezione è stato eseguito in parte tramite il preconsolidamento della galleria, "galleria naturale", e in parte mediante la sua demolizione e ricostruzione allo scoperto, "galleria artificiale policentrica".

L'altra galleria a semplice binario esistente nella tratta Ancona-Varano, denominata "Vallemiano", è sostanzialmente già a *gabarit* C.

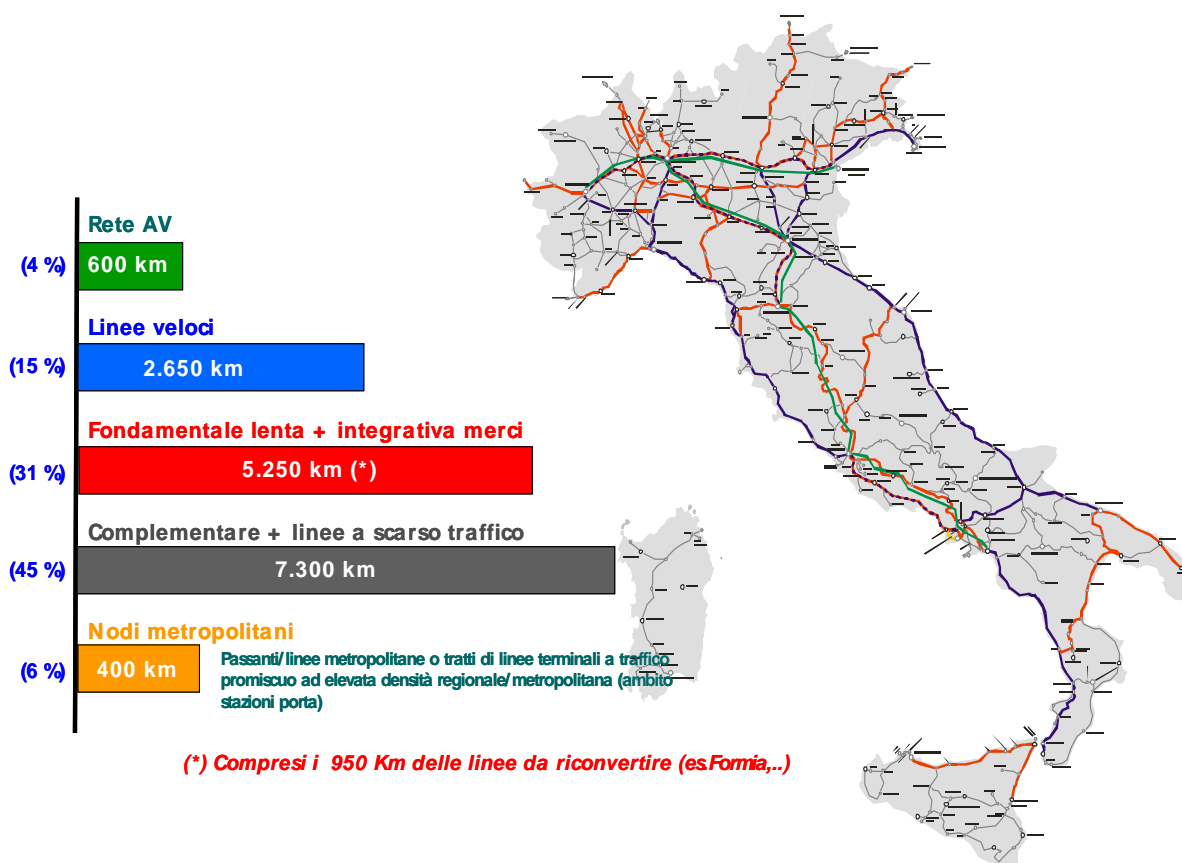
### **Stato di avanzamento**

La galleria è stata riattivata all'esercizio ferroviario il 29 maggio 2008. I lavori sono stati ultimati nel 2008.

## **SPECIALIZZAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA ITALIANA**

**Con l'entrata in esercizio dell'AV/AC si è avviato il processo di specializzazione delle linee e dei servizi ferroviari**

- ⇒ Linea dedicate a ⇒ AV/AC
- ⇒ Linea dedicate a ⇒ TRAFFICO MERCI
- ⇒ Linea dedicate a ⇒ TRAFFICO REGIONALE NELLE GRANDI AREE URBANE



## SPECIALIZZAZIONE DELLA DIRETTRICE ADRIATICA

L'Adriatica già oggi consente di aumentare la propria capacità di:

- trasportare merci
- velocizzare il servizio di media percorrenza
- potenziare i servizi di trasporto regionali delle zone urbane a più alta densità abitativa

ciò passa anche attraverso una forte specializzazione di:

### ⇒ SERVIZI

- Tracce treno a uguali prestazioni per tipologia di servizio
- Classificazione delle stazioni e standardizzazione dei servizi offerti

### ⇒ MATERIALE ROTABILE

- Prestazioni omogenee e coerenti alla tipologia di traccia treno

### ⇒ ORARI

- Tracce merci in fascia notturna
- Tracce media/lunga percorrenza nella fascia diurna
- Tracce regionali nelle fasce a più intensa vocazione pendolare

## SITUAZIONE ATTUALE



La Direttrice Adriatica rappresenta l'unico collegamento da/per Sud Est Italia: il traffico è eterogeneo e con diversi livelli di velocità.

Attualmente il numero di treni è elevato soprattutto nelle ore di punta e nei nodi di Ancona, Bari e Pescara con conseguente saturazione delle tratte afferenti.

Tutta l'area interessata al corridoio adriatico è caratterizzata da un'industrializzazione diffusa e da un sistema di distretti industriali composto prevalentemente da piccole e medie imprese, che spesso sono interconnesse tra loro. Sono presenti centri urbani di media estensione che funzionano da poli generatori/attrattori di traffico viaggiatori. Maggiore impulso economico si può ottenere fornendo ai distretti industriali ed ai sistemi urbani le necessarie infrastrutture di comunicazioni e di servizio.

Tali caratteristiche si confermeranno anche nel nuovo scenario dell'infrastruttura nazionale (Rete Convenzionale e Rete AV/AC).



### 3.4 Obiettivi di intervento

Occorre anzitutto prendere in esame alcune ipotesi di radicale modifica della rete delle Marche. Un'ipotesi di spostamento a monte della linea Adriatica, qualche anno fa fu ventilata da fonti ferroviarie e governative. Tale ipotesi conduceva alla completa delocalizzazione delle stazioni di Ancona e Falconara, e delle relative officine, da "valorizzare" opportunamente fino a 2 miliardi di euro, per realizzare una linea interna da Chiaravalle alla Baraccola, per lo più in galleria, con una stazione all'Aspio, lontana dalla città, che di fatto avrebbe privato Ancona di un'efficiente opzione di trasporto pubblico a ridosso del centro (porto), senza portare alcun beneficio alla città medesima.

Ben più interessante è l'ipotesi della Provincia di Ancona, anch'essa datata (1998), che prevedeva l'arretramento della linea Adriatica nell'entroterra da Senigallia-Cesano all'Aspio, ma il mantenimento della litoranea con funzione metropolitana per 52 km, con una previsione di trasformazione in 4 linee con ben 56 fermate, destinate a corrispondere in modo innovativo anche alle esigenze di mobilità urbana sostenibile.

Pur rispondendo a concezioni opposte circa l'importanza del trasporto ferroviario per ridurre l'uso dell'auto privata, entrambi i progetti partono da una ipotesi di arretramento che non appare, allo stato attuale né in un prossimo futuro, necessaria. Non vi sono infatti richieste di tracce ferroviarie, né previsioni che possano indicare il prossimo raggiungimento del livello di saturazione sulla rete marchigiana, che renderebbe indispensabile per la stessa azienda ferroviaria tale intervento; risulta invece un'ampia disponibilità di tracce, che merita una forte iniziativa di utilizzo, in termini di servizi passeggeri e merci via treno.

D'altra parte un intervento radicalmente innovativo sulla rete ferroviaria delle Marche sarebbe troppo oneroso perché la Regione se ne possa far carico anche solo in misura parziale, mentre l'obiettivo dell'intermodalità e quello del parziale trasferimento modale dalla gomma agli altri vettori, impongono un forte rilancio del vettore ferroviario, sia per il trasporto passeggeri, sia soprattutto per le merci, un avvio della "cura del ferro" che deve essere basata essenzialmente sul rafforzamento e pieno utilizzo della rete e delle potenzialità esistenti.

In breve gli obiettivi in corso e da perseguire nell'ambito del Piano sono i seguenti:

1) Potenziamento delle linee fondamentali:

- Adeguamento gallerie sull'Adriatica;
- Nodo di Falconara e smistamento a Jesi;
- Raddoppio della Orte-Falconara.

2) Adeguamento della rete regionale e dei servizi:

- Raccordo ferroviario del Porto, dell'Interporto e Scalo Marotti;
- Iniziative gestionali per trasporto combinato;
- Elettificazione della rete secondaria;
- Stazioni ferroviarie impresenziate.

3) Potenziamento della rete e dei servizi a medio-lungo termine:

- Metropolitana di superficie e nuove fermate;
- Ripristino della linea Fano-Urbino;
- Previsione di nuove linee ferroviarie.

Poiché non è in grado di incidere finanziariamente sulle opere di potenziamento delle linee principali, di cui al punto 1, delle quali RFI è protagonista assoluta, la Regione deve da un lato tendere a partecipare a tutte quelle iniziative che stimolano l'avvio di tali fondamentali opere, magari anche puntando alla realizzazione per stralci, come di recente proposto per il Nodo di Falconara.

Dall'altro è importante destinare quote crescenti dei fondi per le infrastrutture alla rete ferroviaria, scegliendo opere di adeguamento della rete regionale, che sono alla portata delle risorse di cui si dispone e costituiscono scelte altrettanto strategiche per lo sviluppo regionale.

#### **3.4.1. Raccordo ferroviario del Porto, dell'Interporto e Scalo Marotti**

Il progetto del raccordo tra la nuova darsena e la rete ferroviaria in prossimità della stazione di Ancona è stato approvato in Conferenza di servizi presso il Provveditore delle Marche. L'opera, che dispone del cofinanziamento regionale per la realizzazione, è stata appaltata dall'Autorità Portuale per il tratto di propria competenza e lo sarà entro l'anno 2010 per la parte di competenza RFI, a seguito di un apposito Accordo di Programma con Regione e AP.

Lo stesso Accordo prevede la realizzazione allo Scalo Marotti, contiguo al Porto commerciale, di un nodo intermodale gestito dall'Autorità Portuale per dieci anni, che permetterà di caricare le merci, scaricate dalle navi, direttamente su treni, sia container, sia casse mobili, sia trailer; e di inviarle con treni completi alle destinazioni finali o agli altri nodi intermodali, riducendo così tempi e costi oltreché l'inquinamento derivante dal trasporto su gomma. Così come ha già fatto cofinanziando l'allaccio della nuova darsena, per 2,5 Meuro e l'allaccio alla rete dell'Interporto, per 11 Meuro, la Regione si è impegnata al riutilizzo dello scalo Marotti, per il quale ha previsto nel P.O.R. Marche un'apposita posta finanziaria di 5,0 Meuro per la realizzazione di piazzali e di un fascio di binari destinati alla movimentazione delle merci attraverso la promozione del trasporto combinato ferro-nave, perché tale opera rientra perfettamente nella strategia dell'intermodalità merci.

#### **3.4.2. Iniziative Gestionali per Trasporto combinato**

##### Progetto "Due mari" (Marco Polo 2)

Anzi in pieno accordo con le altre Regioni dell'Italia Centrale, la Regione Marche è impegnata nella organizzazione e presentazione di un progetto, nell'ambito del Programma Marco

Polo II, per il collegamento dei 2 mari, che prevede il trasporto di casse mobili e container (e forse anche trailer), via nave da Spagna e Francia al porto di Civitavecchia, da Civitavecchia ad Ancona via treno, e dal porto Ancona per la Grecia e la Turchia di nuovo via mare; protagonisti dovranno essere gli Interporti, le Autorità portuali e naturalmente il vettore ferroviario ( RFI o altro), ) ed operatori logistici ed armatoriali.

Se questa ipotesi avrà lo sperato successo, si potrà replicare una soluzione di trasporto combinato con modalità ferro-gomma sull'altra direttrice del trasporto merci che raggiunge il porto di Ancona, quella verso il centro-europa, Olanda e Germania. Anche di questa direttrice si da conto nello studio di fattibilità per il trasporto combinato dal porto di Ancona, citato nella in allegato alla scheda sul Porto, indicandola anzi come la principale per flussi di merci. Non appena l'intervento sulla Galleria di Cattolica sarà completato, su tale tratta potranno essere avviati anche i TIR, caricati sui vagoni, liberando in parte il Porto e la città di Ancona da un traffico pesante letteralmente asfissiante (anche in termini di PM 10).

#### Legge Regionale sul Trasporto Merci Combinato

Considerando i seguenti fattori di emissione medi nazionali relativi ai mezzi pesanti diesel:

NOx = 5,2 g/veic\*km; CO<sub>2</sub> =700 g/veic\*km; PM10 = 0,37 g/veic\*km; SOx =0,13 g/veic\*km; COVNM = 0,9 g/veic\*km; CO = 1,8 g/veic\*km; una seria riduzione del pesante inquinamento può derivare dal massimo possibile utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso i terminal in fase di realizzazione, resa possibile anche da un significativo intervento di sostegno al trasporto ferroviario merci ed in particolare al trasporto combinato.

Tale intervento può attuarsi tramite una apposita legge regionale per il trasporto merci intermodale, che premi gli operatori di logistica per ogni Unità di carico (UTI) trasferita dalla gomma al ferro, con una quota fissa in base al tipo di Unità (container, cassa mobile, peso merce) per ridurre i costi fissi del trasporto, ed una variabile legata alla percorrenza. Recenti esempi di analoghe legislazioni regionali (Friuli, Emilia-Romagna) possono costituire un utile confronto. Come pure va sottolineata la recentissima iniziativa delle Marche per organizzare il trasporto combinato strada-rotaia delle barbabietole da zucchero dalle campagne marchigiane all'Interporto e da qui via treno allo Zuccherificio del Molise, consentendo l'attuazione della campagna bieticola 2010 e riducendo al tempo stesso il peso economico del trasporto oltre i 90km. per i produttori e l'inquinamento prodotto dal trasporto pesante.

### **3.4.3. Elettificazione della rete secondaria**

Quanto all'elettificazione delle tratte ferroviarie interne e al programma di riutilizzo delle stazioni impresenziate, tali interventi sulla rete secondaria corrispondono alle necessità del trasporto passeggeri piuttosto che merci, e all'esigenza di rendere il trasporto ferroviario

realmente alternativo e conveniente rispetto all'utilizzo dell'automobile, Tuttavia la disponibilità di una rete elettrificata renderebbe anche il trasporto merci su dette linee, conveniente e più sostenibile sul piano ambientale, tanto da giustificare un investimento come quello di 11 Meuro per l'elettrificazione della tratta S. Benedetto-Ascoli Piceno, che ha trovato spazio tra gli obiettivi prioritari della Provincia di AP, insieme all'eliminazione dell'ultimo P.L. sull'Adriatica a S. Benedetto per 3,5 milioni di euro. A queste richieste la Regione ha corrisposto con la previsione di fondi Fas e RFI ha garantito un suo contributo soprattutto per la progettazione e l'appalto delle opere ferroviarie, garantendone l'avvio entro il 2011.

Viceversa appare tuttora fuori portata rispetto alle risorse disponibili entro il 2018 l'elettrificazione della linea Civitanova-Albacina, per la sua notevole estensione; mentre potrebbe essere auspicabile un intervento parziale fino a Macerata, legato al cosiddetto trasporto metropolitano.

#### **3.4.4. Stazioni ferroviarie impresenziate**

Circa gli interventi sulla rete esistente, è opportuno ricordare il programma messo a punto dalla Regione, che ha stipulato un apposito Protocollo di Intesa con le Ferrovie dello Stato, relativo alle Stazioni ferroviarie impresenziate. Sono le vere porte di accesso all'infrastruttura, che RFI e Trenitalia non possono più gestire con proprio personale stabile, quando il numero delle frequentazioni (saliti + discesi dai treni ) giornalieri scende al di sotto dei 250 passeggeri. Nelle Marche sono ben 44 su un totale di 63 stazioni, e rappresentano un interessante patrimonio architettonico, oltrechè funzionale, della storia urbana della regione.

L'obiettivo è quello di restituire nuove funzioni a tali immobili, senza perdere quelle importanti di accesso all'infrastruttura, in modo da mantenerne il decoro e l'utilizzo pubblico, con la partecipazione di Comuni e Associazioni no-profit. A tale scopo la Regione ha contribuito con un cofinanziamento di 1 milione di euro, che ha permesso di attivare, nel corso del 2009, 17 progetti su altrettante stazioni impresenziate, i cui lavori sono in corso.

Nonostante la finanza degli Enti Locali non sia in buone condizioni, è opportuno proseguire nel progetto di riutilizzo delle stazioni impresenziate, raccogliendo i progetti comunali di tutte le altre 27, per poter completare entro il 2013, con un ulteriore cofinanziamento di 1,5 Meuro, l'intero programma.

#### **3.4.5. Metropolitana di superficie e nuove fermate**

La verifica della fattibilità di proporre servizi di tipo metropolitano nelle 4 aree circostanti i capoluoghi di provincia, è stata affidata ad un apposito "Progetto pilota relativo alla fattibilità tecnico-giuridica del servizio di trasporto di massa su ferro" per i seguenti ambiti territoriali: Urbino-Fano-Pesaro; Senigallia-Jesi-Ancona-Osimo; Civitanova-Macerata; Ascoli-S. Benedetto-

Grottammare; Pergola-Fabriano-Castelraimondo”; già nell’ambito del programma Azioni Innovative ed esteso poi all’area montana interna servita da una linea praticamente azzerata a favore del trasporto su gomma. ‘E stata verificata la possibilità di procedere con gradualità alla trasformazione di alcune tratte ferroviarie di accesso alle aree urbane più popolate della regione, in tratte a servizio “metropolitano” integrato, con fermate ravvicinate, parcheggi di scambio e maggiori frequenze; per dotarle successivamente anche di vettori di nuovo tipo (treni-tram), a maggiore valenza ambientale, per gestire anche tratti urbani di completamento della rete nei capoluoghi di provincia.

Dopo aver svolto un’accurata indagine sulle stazioni esistenti su tali tratte, la Regione può impegnarsi a finanziare le principali sistemazioni di alcune nuove fermate, impegnandosi poi ad integrarle laddove possibile nei nodi del trasporto pubblico urbano, con una previsione finanziaria di 2,89 milioni di euro inserita nel POR 2007-2013 .

Tenuto conto che è in corso di completamento la rete di metropolitana di superficie di Ancona, che ha permesso già la realizzazione delle fermate di Torrette e Falconara Stadio, e consentirà di attuare quelle di Ancona Stadio, Camerano Aspio entro l’anno 2011 e di Falconara Aeroporto nel 2012, occorre individuare, con l’assenso di Comuni e Province, circa 4 nuove fermate sulle tratte Ascoli-Porto d’Ascoli (3), Civitanova-Macerata (1+sottopasso).

In una fase successiva, dopo il 2011 per il sistema anconetano e dopo il 2013 per le altre tratte, dovrà essere avviato il potenziamento dei servizi “metropolitani”, costituito da treni ogni 10’-20’ minuti nelle ore di punta, che dovrà determinare un pieno utilizzo delle linee ed uno sviluppo di una qualità diversa della mobilità urbana, che potranno portare nel 2018 agli interventi più avanzati del treno-tram nelle città interessate dal Progetto Pilota.

Entro lo stesso orizzonte del 2020 può essere collocata un’ipotesi, da verificare sia in termini urbanistici sia trasportistici, di nuova localizzazione della stazione di Ancona all’incrocio delle linee Adriatica e Romana (progetto Bohigas) a Falconara. Tale collocazione infatti permetterebbe di sfruttare pienamente il “nodo” di Falconara per tutti i treni nazionali ed internazionali in direzione nord-sud ed est-ovest, garantendo ad Ancona collegamenti rapidi con tutte le stazioni AV/AC (Roma,Bologna,Venezia,etc.), grazie al sistema di metropolitana di superficie che già collegherebbe Ancona Centrale con Ancona Nord-Falconara.

#### **3.4.6. Ripristino della linea Fano-Urbino**

Parzialmente diverso è il caso della linea Fano-Urbino, dismessa da Trenitalia da parecchi anni, posta in vendita dall’immobiliare Ferroviaria e richiesta dalla Regione in comodato per evitarne il frazionamento e quindi la definitiva perdita. Su tale linea uno studio di fattibilità condotto da SVIM su commessa della Regione e degli Enti Locali, ha negato la fattibilità economica sulla

base di una logica cumulativa del costo del ripristino + il costo della gestione, ma tale fattibilità può essere raggiunta sul solo costo di gestione, a condizione che venga assunto l'onere di sostenere la spesa di ripristino a fondo perduto. Considerato che tale ipotesi non è sostenibile per la Regione, perché richiederebbe non solo il rifacimento della banchina e del binario, ma anche la realizzazione di opere sostitutive per gli oltre 50 Passaggi a livello esistenti, si può coerentemente stabilire di salvaguardare il sedime, trasformato in pista ciclabile, per avere una futura possibilità di intervento. In ogni caso il tratto tra Fano e la sua area industriale può essere invece aggregato alla Fano-Pesaro, nell'ambito di una soluzione di tipo metropolitano.

Su quest'ultima però non può essere prioritario l'intervento, in quanto si rende necessario anzitutto realizzare un terzo binario tra Fano e Pesaro, destinato al solo traffico metropolitano, che rende necessario posporre l'intervento a dopo il 2018.

### **3.4.7. Previsione di nuove linee ferroviarie**

A lungo termine, dopo il 2018, le Marche possono porsi l'ambizioso obiettivo di riconnettere le proprie linee ferroviarie interne tra loro e con la rete nazionale; ma il raggiungimento del complesso traguardo di un'efficace rete ferroviaria regionale, che implica, oltre alla riapertura della linea da Fano, la realizzazione di una bretella da Fermignano a Pergola e a sud, la costruzione della prosecuzione della linea Ascoli-S. Benedetto fino ad Antrodoto, non appare oggi alla portata delle disponibilità della Regione né delle Ferrovie, impegnate pesantemente sul versante dell'AV/AC.

Sarebbe comunque importante, ai fini di rendere fattibili tali interventi nel futuro, definire i tracciati in termini preliminari e stabilire fin d'ora, in accordo con Comuni e Province interessati, opportune fasce di rispetto lungo il presunto tracciato, atte a salvaguardarne l'utilizzazione.

Se l'azione regionale avrà successo, se RFI, che resterà proprietaria delle strutture, investirà la propria parte negli immobili esistenti e nell'impiantistica audio e video, destinata ad assistere i passeggeri in maniera completa, anche in assenza del personale ferroviario, se le prospettive del PRAI saranno confermate, questi interventi potrebbe essere un grande contributo a quella "cura del ferro", che da tempo il trasporto pubblico passeggeri, così come il trasporto merci, richiedono.

Per esprimere una strategia completa ed articolata sul trasporto ferroviario occorre certamente intervenire non solo sull'infrastruttura ferroviaria, ma anche sui servizi e sul materiale rotabile, fondamentali se riferiti alla mobilità dei passeggeri, ma la presente relazione ha il ben noto limite di occuparsi di esclusivamente di merci ed infrastrutture, e tale limite intende sostanzialmente rispettare, rinviando al Piano del Trasporto Pubblico Locale le scelte già ben presenti su tali aspetti.



## 4. IL CONTRATTO DI SERVIZIO

Il primo contratto, definito “Sperimentale”, firmato il 14 novembre 2001, ha interessato il periodo dal 1.01.2001 al 31.12.2001. Questo primo contratto, definito “ Sperimentale” ha costituito la traccia, per completezza ed esaustività, per la stesura dei successivi contratti che risultano articolati ed esplicitati attraverso i seguenti argomenti:

- A. Servizi - Relativi corrispettivi
- B. Monitoraggio della qualità del servizio - Sanzioni
- C. Comitato tecnico di gestione del contratto

e si completano con gli allegati:

- 1. Programma di esercizio
- 2. Qualità dei servizi
- 3. Ripartizione dei Treni\* Km e delle risorse finanziarie
- 4. Metodo di calcolo dei costi e degli introiti
- 5. Definizione e modalità di rilevazione dei parametri di esercizio
- 6. Scheda servizi
- 7. Parametri di monitoraggio ed economico gestionale

### 4.1 Servizi e relativi corrispettivi

Nella seguente tabella sono riportati per ciascun anno i dati dei treno\*km e i relativi corrispettivi; si precisa che i servizi aggiuntivi 2001 sono stati effettuati a partire da giugno 2001.

SERVIZI FERROVIARI REGIONALI						
	Fondi trasferiti dallo Stato L/€	Fondi regionali L/€	Totale	km*treno trasferiti dallo Stato	km*treno aggiuntivi	km*treno totali
2001	54.600.000,000	1.447.050.525,000	56.047.050.525,000	3.671.114	112.131,435	3.783.245,435
2002	€ 28.198.546,69	835.345,320	€ 29.033.892,010	3.671.114	195.448,387	3.866.562,387
2003	€ 28.198.546,69	890.839,190	€ 29.089.385,880	3.671.114	231.989,373	3.903.103,373
2004	€ 28.198.546,69	890.903,620	€ 29.089.450,310	3.671.114	352.360,000	4.023.474,000
2005	€ 28.198.546,69	890.903,620	€ 29.089.450,310	3.671.114	356.894,260	4.028.008,260

I servizi contrattualizzati, già dal 2001, comprendono il riassorbimento, senza ulteriori oneri per la Regione, della quota di servizi erogati sulla linea Fabriano-Pergola, regolamentati fino al 31/12/2000 con uno specifico Contratto di Servizio. L'introduzione di servizi aggiuntivi, il cui onere finanziario è a carico della Regione, si è resa necessaria per evitare la contrazione del servizio rispetto al periodo precedente la stipula dell'Accordo di Programma.



Il corrispettivo è erogato in rate trimestrali decurtate di una quota, diversamente computata per anno e per tipo di servizio (trasferito o aggiuntivo), che è versata a Trenitalia S.p.A. successivamente alla consegna da parte della stessa del resoconto consuntivo del precedente anno e dei dati consuntivi sulla qualità.

#### **4.2 Flessibilità, interruzioni del programma di esercizio**

Le **modifiche** al programma di esercizio, di cui all'allegato 1 al Contratto di Servizio, possono essere apportate, previo parere favorevole della Regione nel caso di effettuazione di lavori programmati di migliorie, rinnovo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria. La riprogrammazione del servizio è consentita, senza ricorrere a varianti contrattuali, e solo nel caso in cui tali varianti non comportino modifiche del corrispettivo a carico della Regione, previo parere del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto. Le variazioni del servizio, in aumento o in diminuzione delle percorrenze annue effettuate, non comportano variazioni dei corrispettivi a carico della Regione, se contenute nel limite dell'1% annuo del quantitativo chilometrico a contratto.

L'**interruzione** del Servizio, senza riduzioni del corrispettivo, è prevista nei casi di legge e a seguito di eventi fortuiti o accidentali quali calamità naturali, terremoti, sommosse etc... Diversamente il servizio può essere sospeso esclusivamente nel caso di un ritardo, superiore a 30 giorni dalla presentazione delle fatture, nel pagamento dei corrispettivi da parte della Regione.

Nei casi di sciopero, limitatamente del personale di Trenitalia, è inoltre prevista una franchigia, senza riduzione del corrispettivo, fino allo 0,3% del kilometraggio totale a preventivo (per il 2001 km\*tr 113.497; per il 2002 km\*treno 115.996,87; per il 2003 km\*treno 117.093,10).

#### **4.3 Monitoraggio della qualità del servizio**

Per la valutazione della qualità del servizio lo stesso è monitorato da Trenitalia S.p.A. attraverso il sistema informatico di reportistica: i risultati della rilevazione sono trasmessi trimestralmente alla Regione; al sistema informatico hanno libero accesso i dipendenti regionali designati.

Il monitoraggio della qualità del servizio (allegato 2 al Contratto di Servizio) è articolato sui seguenti parametri:

1. Puntualità
2. Affidabilità
3. Affollamento
4. Informazioni all'utenza in treno e in stazione
5. Pulizia e comfort

Per ognuno dei punti sopraelencati il sistema delle sanzioni previsto dal contratto permette di erogare, attraverso l'organo del Comitato di Gestione del Contratto, sanzioni che per il 2001 hanno costituito un fondo a disposizione della Regione per acquistare nel corso dell'anno successivo ulteriori servizi o per attivare iniziative finalizzate al miglioramento degli standards qualitativi del servizio offerto, per il 2002 e 2003 potranno costituire una riduzione del corrispettivo a contratto.

### 1. Puntualità

Annualmente Trenitalia definisce obiettivi ed impegni attraverso la redazione della Carta dei Servizi in cui sono fissati parametri ed indicatori per valutare il livello del servizio sotto il profilo della qualità intesa come puntualità, pulizia dei mezzi, informazioni alla clientela etc... .

Al fine di evidenziare alcuni aspetti dello standard relativo alla puntualità è interessante confrontare le percentuali fissate dalla Carta dei Servizi 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 con quelle dei Contratti di Servizio stipulati tra Regione Marche e Trenitalia, con la precisazione che si fa riferimento alla Carta dei Servizi Regionale Marche:

Tipologia del Treno	Carta dei Servizi 2001(*)	Standard CdS Marche 2001	Carta Servizi Marche 2002	Standard CdS Marche 2002	Carta Servizi Marche 2003	Standard CdS Marche 2003	Carta Servizi Marche 2004	Standard CdS Marche 2004	Carta Servizi Marche 2005	Standard CdS Marche 2005
treni regionali con un ritardo non > 5'	85%	90%	90%	92%	<b>91%</b>	93%	92%	93%	92%	93%
treni regionali con un ritardo non > 15'	96%	96%	96%	97%	<b>96%</b>	98%	96%	98%	97%	98%
treni interregionali con un ritardo non > 15'	91%	91%	91%	93%	<b>91%</b>	94%	92%	94%	93%	94%

I risultati della rilevazione effettuata da Trenitalia attraverso il sistema informatico (Riace) è trasmessa alla Regione su base media trimestrale per il 2001, bimestrale per gli anni successivi. Oltre agli standards della puntualità, il Contratto prevede inoltre il monitoraggio di:

- ◆ Treni regionali con ritardo > 30'
- ◆ Treni interregionali con ritardo > 30'
- ◆ 25 treni specificamente individuati ad ogni cambio orario di comune accordo nell'ambito della fascia oraria del traffico pendolare.

### 2. Affidabilità

La sicurezza di essere comunque trasportato è il principio informatore dello standard affidabilità. Il contratto, all'allegato n° 2, stabilisce che nel caso di treni soppressi o treni limitati, gli stessi devono essere sostituiti da corse su ferro o su gomma entro 60 minuti da verificarsi dell'evento:

### **3. Affollamento**

Con tale parametro la qualità del servizio viene valutata attraverso il coefficiente di affollamento determinato dal rapporto viaggiatori\*km/posti a sedere offerti\*km.

Per gli indicatori della qualità, di cui ai punti 4 e 5, Informazioni all'Utenza e Pulizia e Comfort il monitoraggio è effettuato dalla Regione attraverso proprie strutture: infatti per l'effettuazione delle suddette rilevazioni è concessa la circolazione ai rilevatori appositamente incaricati dalla Regione, muniti di apposita tessera di riconoscimento.

Il monitoraggio interessa anche l'area economica-gestionale relativamente ai seguenti parametri:

- **passengeri\*km trasportati e paganti:** sono rilevati, per un totale di due settimane, due volte all'anno, a cura di TRENITALIA S.p.A. La rilevazione consiste nel conteggio dei passeggeri che salgono/scendono ad ogni stazione e deve essere effettuata in relazione a tutti i treni. E' integrata, nelle stazioni principali, da una rilevazione a terra tesa a verificare l'attendibilità globale delle rilevazioni stesse;
- **Numero e tipologia di titoli di viaggio venduti:** è trasmesso alla Regione il numero di titoli di viaggio venduti per tipologia e periodo di riferimento;
- **Percorrenze chilometriche annue di servizio effettivo:** sono determinate sulla base dei dati di programmazione di cui all'allegato n. 1 e dell'orario ufficiale. Il monitoraggio delle percorrenze deve essere effettuato rilevando separatamente le percorrenze di esercizio e quelle a vuoto;
- **Costo operativo chilometrico del servizio:** Il costo del servizio viene calcolato a preventivo e a consuntivo, rapportando il costo totale del servizio erogato, al netto dei costi di infrastruttura e dei risultati delle gestioni extracaratteristiche, ai treni\*km di servizio effettivo, secondo il metodo riportato nell'allegato n. 4;
- **Velocità commerciale dei servizi:** La velocità commerciale dei servizi viene calcolata con riferimento ai dati di programmazione di cui all'allegato n.1, rapportando i treni\*km erogati alle ore di servizio annue offerte al pubblico;
- **Rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura:** Il dato viene calcolato sulla base del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura e dei risultati delle gestioni extracaratteristiche, secondo il metodo descritto nell'allegato n. 4.

TRENITALIA S.p.A. si impegna a rendere noti i criteri ed i parametri attraverso i quali vengono determinati gli introiti, valorizzando la frequentazione con un rendimento stimato.

#### 4.4 Servizi Aggiuntivi

Come già enunciato al paragrafo “A”: Servizi- Relativi corrispettivi, oltre i Servizi Trasferiti dallo Stato il contratto prevede, per ciascun anno di validità, una quota di servizi ferroviari a carico finanziario della Regione.

La quantificazione degli stessi è stata precedentemente illustrata, nel dettaglio il servizio è stato integrato nei seguenti aspetti:

1. Istituzione di nuovi treni;
2. Riprogrammazione di treni inizialmente soppressi da Trenitalia;
3. Ripristino nel mese di luglio di alcuni treni, precedentemente soppressi a luglio e agosto;
4. Ripristino dal 2006 di una coppia di treni diretti Ascoli Piceno –Ancona;
5. Istituzione di una coppia di treni andata e ritorno da Roma in sostituzione di una coppia di ES soppressa a gennaio 2006 ( a costo zero per la Regione)

**Corrispettivo: 29 M€/anno = 7,22 €/trenokm**



**A fronte di: Obblighi di servizio**  
**Standard minimi di Qualità erogata e Qualità percepita**

#### STANDARDS QUALITA' DEL SERVIZIO FERROVIARIO DAL 2001 AL 2005

Pur rimanendo sostanzialmente inalterato l'articolato del contratto, nel corso degli anni, dal 2001 ad oggi, l'allegato n°2 al contratto stesso ( allegato Qualità dei Servizi) è stato integrato per alcuni

aspetti della qualità e alcuni parametri e standards sono stati incrementati.

Si riporta di seguito una sintesi al solo scopo di completare l'esemplificazione della prima fase gestionale regionale del trasporto ferroviario:

STANDARD PUNTUALITA' 2001" (su base media trimestrale)	SANZIONI (per punto % discostamento o frazione di punto)
90% dei treni regionali con ritardo non > 5' (*)	Lire 10.000.000 (€ 5.164,57)
96% dei treni regionali con ritardo non > 15' (*)	Lire 20.000.000 (€ 10.329,14)
91% dei treni interregionali con ritardo non > 15'	Lire 30.000.000 (€ 15.493,71)
Treni regionali: ore complessive di ritardo/ore di servizio offerte < 10%	Lire 20.000.000 (€ 10.329,14)
Treni interregionali: ore complessive di ritardo/ore di servizio offerte < 15%	Lire 20.000.000 (€ 10.329,14)

Nel contratto 2002-2003 oltre all'incremento dell'entità delle sanzioni e all'aumento delle percentuali è stato aggiunto un elenco di treni (25) sanzionati per ritardo singolo (vedi allegato 2 al contratto di servizio 2002-2003):

STANDARD PUNTUALITA' 2002-2003 (su base media bimestrale nell'anno 2002 e nell'anno 2003)	SANZIONI (per punto % di scostamento o frazione di punto)
<ul style="list-style-type: none"> <li>ANNO 2002: non più dell'8% dei treni regionali con ritardo &gt; 5'</li> <li>ANNO 2003: non più del 7% dei treni regionali con ritardo &gt; 5'</li> </ul>	Euro 10.000
<ul style="list-style-type: none"> <li>ANNO 2002: non più del 3% dei treni regionali con ritardo &gt; 15'</li> <li>ANNO 2003: non più del 2% dei treni regionali con ritardo &gt; 15'</li> </ul>	Euro 20.000
<ul style="list-style-type: none"> <li>ANNO 2002: non più dell'1% dei treni regionali con ritardo &gt; 30'</li> <li>ANNO 2003: non più dello 0,5% dei treni regionali con ritardo &gt; 30'</li> </ul>	Euro 30.000
<ul style="list-style-type: none"> <li>ANNO 2002: non più del 7% dei treni interregionali con ritardo &gt; 15'</li> <li>ANNO 2003: non più del 6% dei treni interregionali con ritardo &gt; 15'</li> </ul>	Euro 10.000
<ul style="list-style-type: none"> <li>ANNO 2002: non più del 3% dei treni interregionali con ritardo &gt; 30'</li> <li>ANNO 2003: non più del 2,5% dei treni interregionali con ritardo &gt; 30'</li> </ul>	Euro 20.000
25 treni specificamente individuati ad ogni cambio orario di comune accordo nell'ambito della fascia oraria del traffico pendolare ritardo non > 30'	Euro 200 per rilevazione non a standard

Nei contratti 2004 e 2005 aumenta ulteriormente l'entità delle sanzioni e le percentuali da rispettare. Inoltre l'elenco di treni sanzionati per ritardo singolo passano da 25 a 30 (vedi allegato 2 al contratto di servizio 2004):

STANDARD PUNTUALITA' 2004 (su base media bimestrale nell'anno 2004)	SANZIONI (per punto % di scostamento o frazione di punto)
• ANNO 2004: non più del 7% dei treni regionali con ritardo > 5'	Euro 13.000
• ANNO 2004: non più del 2% dei treni regionali con ritardo > 15'	Euro 23.000
• ANNO 2004: non più dello 0,5% dei treni regionali con ritardo > 30'	Euro 33.000
• ANNO 2004: non più del 6% dei treni interregionali con ritardo > 15'	Euro 13.000
• ANNO 2004: non più del 2,5% dei treni interregionali con ritardo > 30'	Euro 23.000
30 treni specificamente individuati ad ogni cambio orario di comune accordo nell'ambito della fascia oraria del traffico pendolare con ritardo > 20'	Euro 300 per rilevazione non a standard

Nel contratto 2005 rimangono risultano inalterati rispetto al 2004:

STANDARD PUNTUALITA' 2005 (su base media bimestrale)	SANZIONI (per punto % di scostamento o frazione di punto)
• ANNO 2005: non più del 7% dei treni regionali con ritardo > 5'	Euro 13.000
• ANNO 2005: non più del 2% dei treni regionali con ritardo > 15'	Euro 23.000
• ANNO 2005: non più dello 0,5% dei treni regionali con ritardo > 30'	Euro 33.000
• ANNO 2005: non più del 6% dei treni interregionali con ritardo > 15'	Euro 13.000
• ANNO 2005: non più del 2,5% dei treni interregionali con ritardo > 30'	Euro 23.000
30 treni specificamente individuati ad ogni cambio orario di comune accordo nell'ambito della fascia oraria del traffico pendolare con ritardo > 20'	Euro 300 Perrilevazione non a standard

Anche per il II parametro della qualità relativo all'AFFIDABILITA', gli standards e le relative penali hanno avuto incrementi, come di seguito riportato:

STANDARD AFFIDABILITA' 2001 (su base media trimestrale)	SANZIONI (per punto % di scostamento o frazione di punto punto pari a 1/10) (*)
Treni soppressi o treni limitati senza istituzione di corse sostitutive su ferro o gomma entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento < o = 0,5% dei treni programmati	Lire 30.000.000

STANDARD AFFIDABILITA' 2002-2003 (su base media bimestrale nell'anno 2002 e mensile nell'anno 2003)	SANZIONI (per punto % di scostamento o frazione di punto punto pari a 1/10) (*)
Treni soppressi o treni limitati senza istituzione di corse sostitutive su ferro o gomma entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento < o =  <ul style="list-style-type: none"> <li>NEL 2002: allo 0,4% dei treni programmati</li> <li>NEL 2003: allo 0,3% dei treni programmati</li> </ul>	Euro 30.000
N. treni soppressi o limitati senza istituzione di corse sostitutive su ferro o gomma entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento	Euro 200 per rilevazione non a standard

STANDARD AFFIDABILITA' 2004 (su base media mensile)	SANZIONI (per punto % di scostamento o frazione di punto punto pari a 1/10) (*)
Treni soppressi o treni limitati senza istituzione di corse sostitutive su ferro o gomma entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento < o =  <ul style="list-style-type: none"> <li>NEL 2004: allo 0,3% dei treni programmati</li> </ul>	Euro 33.000
N. treni soppressi o limitati senza istituzione di corse sostitutive su ferro o gomma entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento	Euro 300 per rilevazione non a standard

STANDARD AFFIDABILITA' 2005 (su base media mensile)	SANZIONI (per punto % di scostamento o frazione di punto punto pari a 1/10) (*)
• Treni soppressi o treni limitati senza istituzione di corse sostitutive su ferro o gomma entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento < o = allo 0,3% dei treni programmati	Euro 33.000
N. treni soppressi o limitati senza istituzione di corse sostitutive su ferro o gomma entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento	Euro 300 per rilevazione non a standard

Per il parametro Affollamento:

STANDARD AFFOLLAMENTO 2001 (su base semestrale)	SANZIONI
Coefficiente di affollamento (viaggiatori*km/posti a sedere offerti*km) < o = a 1 nel 90% dei treni monitorati	Lire 20.000.000 per punto % di scostamento

STANDARD AFFOLLAMENTO 2002 2003 (su base semestrale)	SANZIONI
Coefficiente di affollamento relativo (viaggiatori*km/posti a sedere offerti*km) < o = a 1 nel 93% dei treni monitorati	Euro 20.000 per punto % di scostamento
Coefficiente di affollamento assoluto (viaggiatori/posti a sedere offerti) < o = a 0,5 nel 93% dei treni monitorati	Euro 20.000 per punto % di scostamento

STANDARD AFFOLLAMENTO 2004	SANZIONI
Coefficiente di affollamento relativo (viaggiatori*km/posti a sedere offerti*km) < o = a 1 nel 93% dei treni monitorati	Euro 20.000 per punto % di scostamento
Coefficiente di affollamento assoluto (viaggiatori/posti a sedere offerti) < o = a 0,5 nel 93% dei treni monitorati	Euro 20.000 per punto % di scostamento



Per il 2005 è stato variato il coefficiente di affollamento assoluto poiché il valore di 0,5, ad un'analisi puntuale è risultato non coerente in quanto la norma contrattuale sanziona i treni utilizzati per più del 50% dei posti disponibili e non solo quelli sovraffollati.

STANDARD AFFOLLAMENTO 2005	SANZIONI
Coefficiente di affollamento relativo (viaggiatori*km/posti a sedere offerti*km) < o = a 1 nel 93% dei treni monitorati	Euro 20.000 per punto % di scostamento
Coefficiente di affollamento assoluto (viaggiatori/posti a sedere offerti) < o = a 1 nel 98% dei treni monitorati	Euro 20.000 per punto % di scostamento

Per il parametro INFORMAZIONI ALL'UTENZA si passa da una sanzione di Lire 1.000.000 nel 2001 a € 1.000 a partire dal 2002 e dal 2004, rimane invariata con la precisazione che le rilevazioni non a standard determinano sanzione se effettuate a distanza di giorni 7 l'una dall'altra. In modo analogo subisce variazioni la sanzione prevista per la PULIZIA e COMFORT.

Nel dettaglio:

#### 4.5 Monitoraggio della qualità del servizio

(sintetico elenco sugli standards di qualità posti a fondamento delle eventuali sanzioni)

La qualità del servizio, è distinta in:

1. Puntualità
2. Affidabilità
3. Affollamento
4. Informazioni all'utenza in treno e in stazione
5. Pulizia e comfort

**Puntualità, Affidabilità** sono monitorati da Trenitalia S.p.A. attraverso il sistema informatico di reportistica: i risultati della rilevazione sono trasmessi alla Regione; al sistema informatico hanno libero accesso i dipendenti regionali designati (articolo Monitoraggio del servizio).

L'**Affollamento** è monitorato di norma da Trenitalia due volte l'anno.

**Informazioni all'Utenza in Treno e in Stazione e Pulizia e Comfort** sono monitorati direttamente dalla Regione: Per il 2002 e il 2003 per il suddetto monitoraggio sono stati incaricati, con Decreto del Dirigente del Servizio Mobilità, Trasporti e Infrastrutture, dipendenti della Regione Marche che usufruiscono del treno per recarsi alla sede di lavoro. La numerosa quantità di informazioni richieste dalla scheda di rilevazione (allegata scheda di rilevazione 2004 e 2005) da compilare a

cura dei rilevatori e i tempi ristretti determinati dalla necessità di raggiungere la sede lavorativa (in andata) e il proprio domicilio (al ritorno) ha prodotto informazioni incomplete e imprecise e conseguentemente la necessità di annullare una notevole quantità di schede.

Pertanto dal 2004 il monitoraggio contrattuale relativo agli aspetti da valutare sul campo (informazioni e pulizia) è stato affidato al Servizio Sistema Informativo Statistico della Regione, che ha nominato rilevatori esterni, con professionalità riferita alla rilevazione da effettuare.

Il SIS in collaborazione con il Servizio Mobilità, Trasporti (MTI) e Infrastrutture sulla base delle informazioni necessarie al monitoraggio ha elaborato la scheda di monitoraggio. Successivamente alla compilazione sul campo da parte dei rilevatori, il SIS ha provveduto alla registrazione, all'elaborazione dei dati, alla redazione su supporto cartaceo e magnetico di una relazione tecnica finale di tipo statistico, sull'attività svolta, da trasmettere al Servizio MTI.

Il programma per il monitoraggio sul campo è stato concordato con il Servizio Informativo Statistico sulla base delle esigenze contrattuali da rispettare. Esso ha interessato le principali stazioni e tutta la rete ferroviaria regionale costituita da:

- linea 61: Ancona – Porto d'Ascoli
- linea 60: Ancona – Pesaro
- linea 70: Ancona – Fabriano
- linea 288: Fabriano – Civitanova Marche
- linea 290: S. Benedetto del Tronto – Ascoli Piceno
- linea 286: Fabriano – Pergola

I risultati dell'uno e dell'altro monitoraggio concorrono alla quantificazione degli scostamenti dagli standards cui è collegata l'erogazione dell'entità del corrispettivo a consuntivo, a seguito di valutazione del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di cui all'articolo 6.

I risultati della rilevazione della puntualità effettuata da Trenitalia attraverso il sistema informatico (Riace) sono trasmessi alla Regione su base media mensile e sono valutati con cadenza bimestrale per il 2004 e per il 2005.

I risultati della rilevazione della affidabilità effettuati da Trenitalia attraverso il sistema informatico (Riace) sono trasmessi alla Regione su base media mensile e sono valutati con cadenza mensile per il 2004 e per il 2005.

Gli standards relativi a puntualità, affidabilità, affollamento sono su base percentuale. Per la puntualità sono inoltre individuati, sia per il 2004 che per il 2005, 30 treni nelle fasce orarie pendolari, che sono sanzionati singolarmente (€ 300,00) e per l'affidabilità, oltre alla sanzione per il mancato rispetto dello standard su base percentuale, viene applicata una sanzione di € 300,00 per ogni evento di soppressione senza sostituzione.

#### 4.6 Comitato Tecnico di Gestione del Contratto

Il Comitato Tecnico di Gestione del contratto, di cui all'articolo 6, ha funzione di assistenza nella gestione e nel monitoraggio del Contratto per quanto riguarda l'adempimento delle singole clausole.

E' composto da rappresentanti della Regione e di Trenitalia e svolge i seguenti compiti:

- valutazione delle modifiche al programma di esercizio;
- valutazione dei danni e degli oneri;
- valutazione dei risultati relativi agli indicatori oggetto del monitoraggio ed individuazione delle sanzioni che saranno però determinate dai soli rappresentanti della Regione;

ogni altra valutazione in ordine alla esecuzione del Contratto richiesta da una od entrambe le parti.

Per la valutazione delle sanzioni da applicare a Trenitalia e, a seguito del completamento delle operazioni di monitoraggio si riunisce il Comitato Tecnico di Gestione del contratto che valuta per ogni indicatore ( puntualità, affidabilità, affollamento, informazioni e pulizia e comfort) l'entità delle sanzioni da applicare.

Lo schema riassuntivo delle sanzioni e della riduzione delle percorrenze già applicate dal 2002 al 2005 risulta:

Sanzioni irrogate a Trenitalia e riduzione corrispettivo per percorrenze (€)	2001 (1)	2002: € 178.345,00	2003:	2004:	2005:
			€ 292.200,00 sanzioni + € 50.176,00 riduzione percorrenze	€ 550.400,00 sanzioni + € 13.051,00 riduzione percorrenze	€ 733.300,00 sanzioni + 134.518,71 riduzione percorrenze

Per tutte le valutazioni sulla gestione e le prospettive del servizio di trasporto passeggeri su ferro si rinvia allo specifico Piano del Trasporto Pubblico Locale di recente aggiornato.