

Francesco Baldelli «Dalla Pedemontana al tunnel della Guinza Cambiamo le Marche»

L'assessore regionale: infrastrutture strategiche, piano da 4 miliardi
«Fano-Grosseto per la prima volta tra le opere prioritarie dell'Anas
Nelle prossime settimane studio Rfi per l'alta velocità sull'Adriatica»

di **Alessandro Caporaletti**

Francesco Baldelli, assessore regionale alle infrastrutture, nel piano «Marche 2032» si disegna il futuro della regione. Quali sono le opere strategiche per lo sviluppo delle Marche?

«Il piano offre una visione complessiva, dà un orizzonte temporale e già dispone di 4 miliardi di euro di finanziamento. Ogni opera è un valore aggiunto, non solo per il territorio di riferimento, ma anche per la nostra proposta di un nuovo Corridoio europeo transmediterraneo che colleghi il Far East a Turchia, Grecia e Balcani, entri nel porto di Ancona e raggiunga la penisola iberica e l'Atlantico attraverso i porti del Tirreno, viaggiando sulla Fano-Grosseto e sulla ferrovia Ancona-Roma. Non più interventi spot, ma opere funzionali alla visione di insieme per passare da una struttura stradale e ferroviaria a pettine a una a maglia, per rompere l'isolamento dei territori interni e alleggerire il traffico sulla costa. I tratti pedemontani e intervallivi, ad esempio, hanno il triplice scopo di collegare territori limitrofi, agevolare i flussi verso le quattro superstrade diagonali, Salaria, Civitanova-Foligno, Ancona-Perugia e Fano-Grosseto, e connettere le Marche all'Italia centrale. Il sistema pedemontano-intervallivo diviene in questo modo uno dei cardini del Corridoio transmediterraneo mare-aria-ferrogomma, che fa perno sul triangolo

porto di Ancona-aeroporto di Falconara-interporto di Jesi, in grado di trasformare il Centro Italia in un'opportunità logistica per il Sistema-Paese e per l'Europa».

Nel nuovo contratto di programma dell'Anas 100 milioni in più per le Marche. Come saranno utilizzati e quali sono le opere principali previste?

«Raccogliamo i frutti di questa visione politica sulle infrastrutture e dell'ottimo funzionamento della filiera di governo Marche-Roma. Il programma aggiunge proprio in queste ore altri 96 milioni per realizzare il primo stralcio della Fabriano-Sassoferrato e per completare i finanziamenti già disponibili nell'area del sisma, da Caldarola a Mozzano, nei pressi della Salaria. Prende dunque forma l'autostrada dei territori interni parallela alla A14, che riuscirà a collegare Urbino ad Ascoli decongestionando il traffico lungo la costa, un territorio fortemente antropizzato».

Pedemontana e Quadrilatero, a che punto siamo con i lavori e qual è il cronoprogramma?

«Sulla Pedemontana, oltre alla Fabriano-Sassoferrato, adegueremo alle attuali normative il progetto Sassoferrato-Serra Sant'Abbondio-Cagli, fermo al 2005, forti dei 40 milioni di euro che abbiamo voluto destinare alla realizzazione del primo stralcio, il bypass di Cagli. La Regione, altresì, ha investito 7,4 milioni sulla progettazione

dell'intervalliva Serra Sant'Abbondio-Pergola-Fossombrone, destinando anche 50 milioni per la realizzazione di un primo stralcio. Previsti poi 27 milioni per la Carpegna-Lunano, tratto che, insieme alla Lunano-Sant'Angelo in Vado, per la prima volta abbiamo ottenuto fosse inserito nel contratto di programma Anas-Ministero. Della Quadrilatero siamo ai titoli di coda. I 'lati lunghi' sono già completi, fatta eccezione per un breve tratto della SS76, dove il ritrovamento di fusti di cromo esavalente ha creato una problematica ambientale oggi in corso di superamento. Per quanto riguarda i 'lati corti', l'allaccio della SS77 alla SS16 a Civitanova è già finanziato, mentre l'intervalliva Tolentino-San Severino è stata inserita per la prima volta nel contratto per la realizzazione. Sulla Fabriano-Muccia, che collega la superstrada 76 alla 77, siamo prossimi all'apertura dei circa quattro chilometri tra Matelica e Castelraimondo, dopodiché toccherà agli ultimi km fino a Muccia, all'innesto sulla superstrada. Infine, l'intervalliva che collega la SS77 a Macerata è in fase di gara



RESTO DEL CARLINO BOLOGNA

20/03/24

Estratto da pag. 89

per un totale di 87,5 milioni: collegherà due valli, Chienti e Potenza, e si conetterà con l'area dove sorgerà il nuovo ospedale cittadino». **Dopo trent'anni sono stati appaltati i lavori per la galleria della Guinza sulla E78, Fano-Grosseto. Quando si arriverà all'apertura della prima canna e quali saranno le prossime tappe?**

«Grazie al nostro impegno per sbloccare l'incompiuta, è previsto che tra due anni e mezzo si sbricioli una barriera appenninica di cui parlava addirittura Napoleone nel 1806 e che impedisce alle Marche di avere una via di collegamento con la Toscana. Ma c'è di più: per la prima volta, la Regione Marche ha ottenuto l'inserimento nel contratto di programma Anas-Ministero Infrastrutture del completamento di tutta la Fano-Grosseto, come emerso dal pre-Cipess dei giorni scorsi, che indica la E78 tra le prime due opere italiane da completare insieme SS106 «Jonica», che unisce il Tirreno con lo Jonio, due mari come per la Fano-Grosseto, l'Adriatico al Tirreno. Il bypass di Mercatello (lotto 4) e di Urbania (lotto 7) sono già pronti per essere

appaltati nel 2025, il tratto Mercatello-Urbino e la seconda canna della Guinza sono tra le opere inseribili a finanziamento nei prossimi aggiornamenti, compreso il lotto 1 che attraversa l'Umbria e collega la galleria con l'itinerario europeo E45. Sarà un collegamento veloce tra il porto di Ancona e quelli di Livorno e Piombino, funzionale al nuovo Corridoio transmediterraneo. In questo modo le Marche si candidano a essere una piattaforma strategica per i traffici est-ovest in alternativa alle direttrici tradizionali, oggi soggette a crisi belliche, dal conflitto russo-ucraino alle tensioni nel canale di Suez».

Terza corsia A14 e alta velocità sulla linea Adriatica, due scommesse per le Marche del futuro.

«Saniamo due grandi ferite attraverso il metodo di confronto con la filiera dei territori e delle categorie economiche. Grazie all'intervento della Regione Marche, società Autostrade ha realizzato lo studio di prefattibilità per la terza corsia a sud di Porto Sant'Elpidio, che ci ha permesso di giungere all'accordo con tutti i sindaci nell'agosto del 2023. Per la ferrovia Adriati-

ca la nostra posizione è nota: le Marche meritano molto di più che un solo bypass limitato a pochi chilometri di ferrovia, che condannerebbe le località della costa a convivere con l'incremento dei traffici merci su una linea datata 1865. Puntiamo ad avere, per tutte le Marche, una nuova linea ad Alta Capacità/Alta Velocità, da realizzare a stralci, per il traffico di merci e di passeggeri di media-lunga percorrenza, con la riqualificazione dell'attuale a metropolitana di superficie per il trasporto pubblico locale. Il vice ministro alle infrastrutture, Galeazzo Bignami, con grande lungimiranza ha accolto le nostre sollecitazioni e nelle prossime settimane avremo lo studio preliminare di Rfi per l'intero tracciato. Per i collegamenti con Roma stiamo mettendo a terra risorse del Pnrr per l'Av/Ac sulla Orte-Falconara, uno degli assi portanti della nostra proposta del Corridoio transmediterraneo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel nuovo contratto di programma tra Anas e ministero 96 milioni in più per la nostra regione

La proposta all'Europa

«UN NUOVO CORRIDOIO»



Transmediterraneo

Dal Far East fino all'Atlantico

«Un nuovo Corridoio europeo transmediterraneo che colleghi il Far East a Turchia, Grecia e Balcani, entri nel porto di Ancona e raggiunga la penisola iberica e l'Atlantico attraverso i porti del Tirreno, viaggiando sulla Fano-Grosseto e sulla ferrovia Ancona-Roma. È una opportunità logistica per il Paese e l'Europa».



Francesco Baldelli è l'assessore alle infrastrutture della Regione Marche



L'avvio dei lavori nella galleria della Guinza, sulla E78 Fano-Grosseto