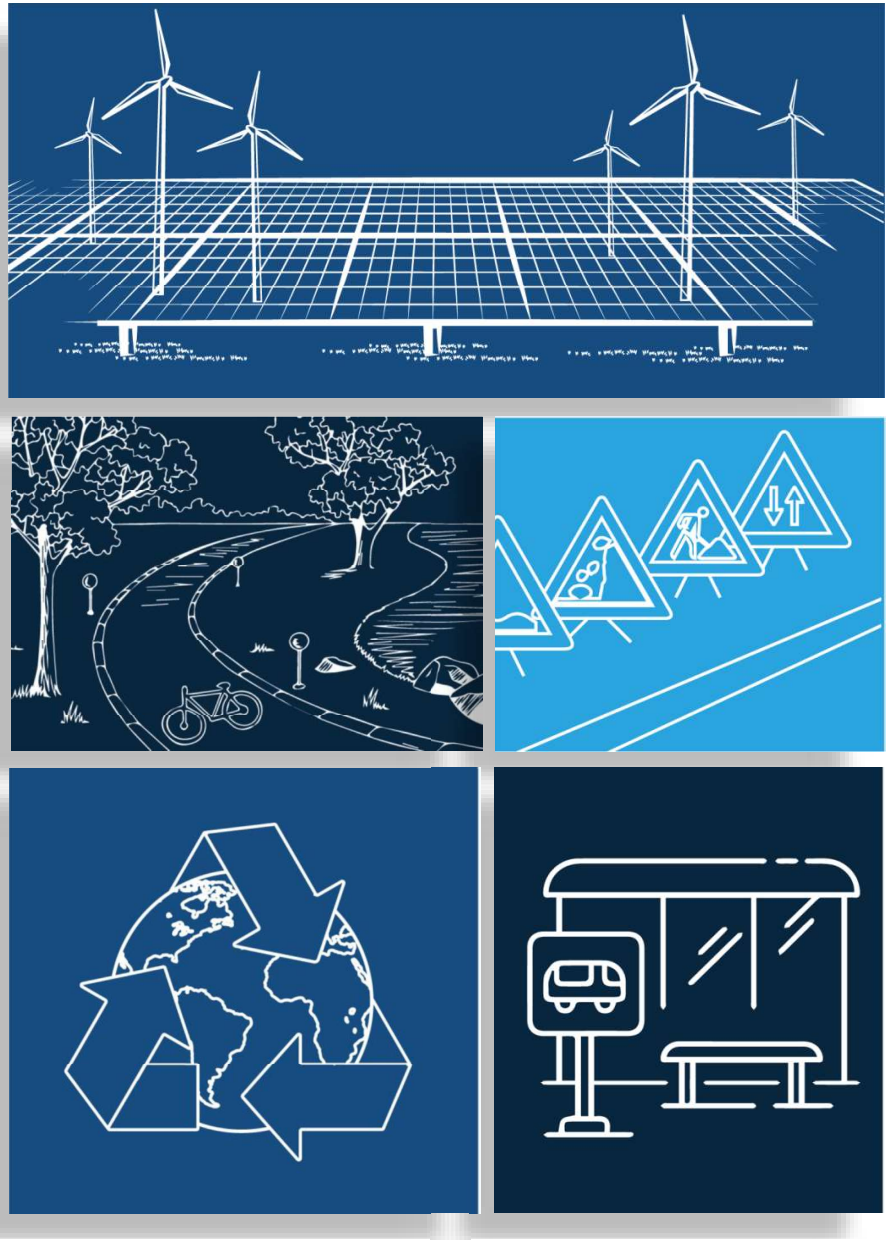


PRIMI RISULTATI della VALUTAZIONE di IMPATTO

Anello Ferroviario Fabriano Pergola Urbino

Infrastrutture viarie nella Val Potenza

Ferrovia dei Due mari

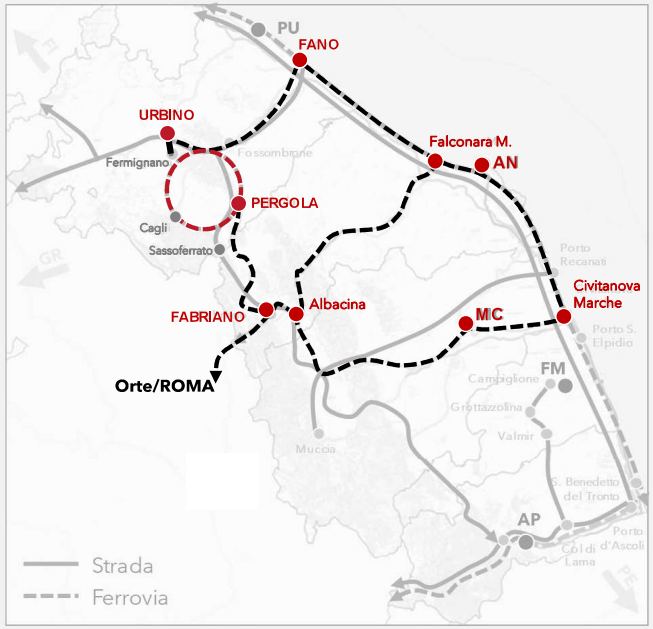
FABRIANO-PERGOLA-URBINO

Opera
CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO (FABRIANO-PERGOLA-URBINO)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
STUDIO DI FATTIBILITÀ

Macro obiettivo 2b
POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI FERROVIARE



Fonte immagine: elaborazione Uniontrasporti

Costo	n.d.	Mio €
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Tecniche/Finanziarie	
Doc. programmazione		
Note		

Descrizione

La linea «Fabriano-Pergola», primo tratto della Subappennina Italica, è stata riattivata a settembre 2021, al momento solo per fini turistici. Per la tratta Fano-Urbino (attualmente dismessa) è in corso di elaborazione uno studio di fattibilità da parte del MIMS e di RFI, finanziato nel 2019 dal Governo con 1 milione di euro. Per **chiudere l'anello a nord** sono in corso iniziative concrete per **collegare Fabriano a Urbino e Fano** con oggetto la tratta Pergola-Cagli-Fermignano-Urbino (smantellata nel tratto Pergola-Fermignano nel 1971).

Benefici

Rendere agevole, veloce e sostenibile il trasporto interno alla regione e verso Roma anche in ottica di shift modale in linea con gli obiettivi dell'Unione europea. La chiusura dell'anello ferroviario consentirebbe di ridare una dimensione quasi circolare o comunque di continuità al sistema e ai collegamenti su rotaia che da **Fabriano** ripartono verso Albacina/Macerata (linea oggetto di investimenti per l'elettrificazione) e che potenzialmente si possono collegare anche con il resto delle Marche, quindi consentirebbe di **collegare i comuni della costa con i territori interni**. Collegherebbe **Urbino patrimonio dell'umanità** con le altre università delle Marche ma soprattutto con la **Orte-Falconara** (attualmente oggetto di interventi di raddoppio e velocizzazione, entro il 2026, con i fondi del PNRR) e, attraverso il **nodo di Fano**, con la **linea Adriatica**, quindi col sistema ferroviario regionale e nazionale. La linea interna, completata, potrebbe quindi assumere un ruolo quasi **complementare rispetto alla linea costiera** (già interessata da importanti volumi di traffico, passeggeri e merci).

Azioni

Regione Marche, con Delibera di Giunta 1570 del 13/12/2021, ha assegnato 350.000 € a RFI per lo studio di fattibilità per il completamento dell'anello ferroviario e per la soluzione delle interferenze presenti sulle tratte da riattivare. Da considerare anche il miglioramento dei collegamenti ferroviari minori per una maggiore integrazione delle province di Ascoli Piceno, Fermo e Macerata. Studio di approfondimento da parte del sistema camerale.

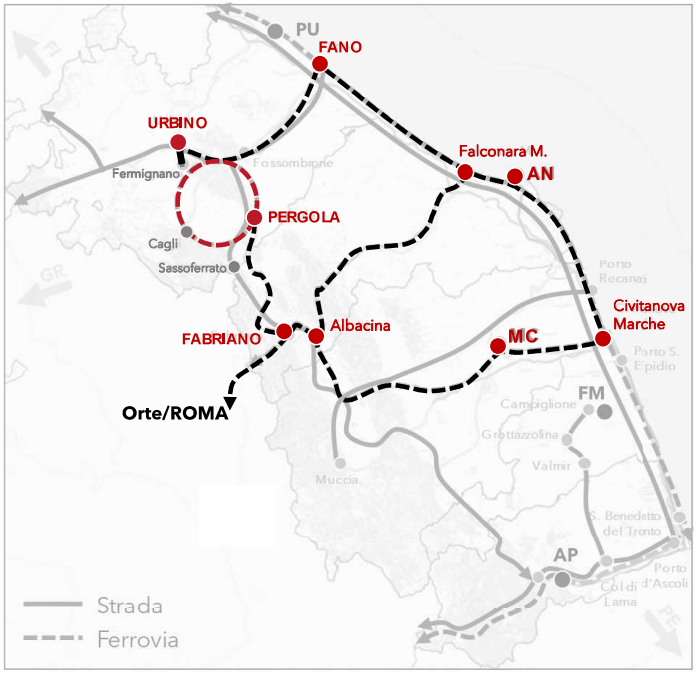
CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO MARCHIGIANO: Fabriano Pergola Urbino

L'intervento considerato nell'analisi rappresenta un'opportunità di ridare una **dimensione quasi circolare (di continuità) ai collegamenti ferroviari regionali,** ricongiungendo la tratta Pergola-Fermignano-Urbino come prosecuzione della ferrovia Pergola-Fabriano, e con connessione verso la costa. Quindi il progetto interessa, in primis, i due collegamenti che insistono sul nodo di Fabriano:

- la **dorsale Roma-Ancona** (nota come Orte-Falconara, che vedrà la velocizzazione grazie agli investimenti previsti nel PNRR)
- la **Civitanova Marche-Albacina-Fabriano** (oggetto di investimenti per l'elettrificazione).

ma anche **la linea Urbino-Fano** (di cui Italferr sta studiando la fattibilità) che si innesta sulla linea Adriatica.

Il completamento della tratta permetterebbe un **sostanziale miglioramento dei collegamenti regionali e interregionali**, in particolare da e verso la regione Lazio, posizionandosi anche come direttrice complementare alla linea adriatica.



CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO MARCHIGIANO: Fabriano Pergola Urbino

RATIO DELL'OPERA

il completamento della tratta mancante è in grado di portare un beneficio, non solo locale, ma di rilevanza molto più ampia, con tre macro obiettivi specifici:

Promuovere l'utilizzo della ferrovia a favore di un turismo sostenibile. Favorire una maggiore valorizzazione della cultura, dell'arte e delle numerose bellezze del territorio attivando collegamenti nei fini settimana

Promuovere e sviluppare il TPL regionale ed extra regionale. La chiusura dell'anello ferroviario marchigiano permetterebbe infatti di semplificare i collegamenti di Urbino – Sito Unesco e importante sede universitaria – con il resto della regione e con Roma

Promuovere trasporto merci su rotaia. Opera che si inserirebbe nell'obiettivo UE di trasferire entro il 2030: il 30% merci trasportate, da strada (percorrenze superiori a 300km.) a rotaia o mare; il 50% entro il 2050

FABRIANO-PERGOLA-URBINO

CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO MARCHIGIANO: Fabriano Pergola Urbino

- Quadro attuale dell'opera
- Dati dell'opera
- Stima dei costi di realizzazione dell'intervento
- Stima di impatti e benefici (Passeggeri/utenti privati e Merci)
- Durata dei benefici
- Impatti ambientali
- Swot analysis

RIA 1 : 1,9

CNF: 460 MLN euro

Opera
VAL POTENZA (COLLEGAMENTO STRADALE)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 1b
COMPLETAMENTO DELLO SCHEMA VIARIO A «MAGLIA»

Fonte immagine: elaborazione Uniontrasporti

Costo	n.d.	Mio €
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Finanziarie/Tecniche	
Doc. programmazione		
Note		

Descrizione

L'accessibilità della Valle del Potenza, nel maceratese, area centrale della regione, presenta una **situazione emergenziale** dal punto di vista della viabilità, a fronte della valenza produttiva manufatturiera che essa rappresenta (un tessuto socio economico molto importante che crea il PIL della regione).

Il progetto prevede:

- nuovo **casello autostradale** sulla **A14** a **Potenza Picena** (10 Mio €, PFTE e ACB a cura di ASpI), a cui collegare una serie di interventi di miglioramento delle arterie che confluiscono sul casello, e **nuova rotatoria SS16-SP571** a Porto Recanati
- nuova **bretella stradale** di collegamento **Villa Potenza - A14**
- nuovo **collegamento Villa Potenza-Macerata** (26 Mio €, Studio fattibilità in corso, progettazione finanziata con fondi regionali pari a 0,47 Mio €) tra la SS77 Val di Chienti e la SS/SR361, classificato come C1
- nuovo tracciato e/o ammodernamento e ampliamento del **tratto Villa Potenza - Castel Raimondo** (SS361) fino all'intersezione con il Lotto 5 della Pedemontana/Quadrilatero, Fabriano-Muccia (in corso di realizzazione con ultimazione prevista nel 2023).

Benefici

Opere strategiche per il miglioramento della fruibilità dei servizi di una vasta area della provincia di Macerata e per l'incremento degli standard di sicurezza di alcune delle strade provinciali a più alto rischio di incidenti (SP571 e SS361) nonché di grande sostegno ad un tessuto produttivo di alto valore industriale ed economico.

Azioni

Uno studio di approfondimento del sistema camerale potrebbe rafforzare le richieste e gli investimenti della Regione Marche nel dare una risposta, attesa da troppo tempo, al sistema industriale (unire le forze per cercare di rimuovere quegli ostacoli che ad oggi impedirebbero l'intervento). Utilizzare il casello autostradale come leva per poi poter implementare una serie di altri interventi sui quali la Regione sta già lavorando.

INFRASTRUTTURE VIARIE NELLA VALPOTENZA

La Valle del Potenza, in provincia di Macerata, è caratterizzata da **un'elevata presenza di industrie manifatturiere** che comportano un'elevata circolazione di mezzi commerciali. Attualmente la Valle del Potenza si trova in uno **stato emergenziale dal punto di vista della viabilità** e del livello di congestione del traffico che penalizzano la circolazione e il regolare flusso dei veicoli commerciali e privati.

INTERVENTI ANALIZZATI

- Una **nuova bretella stradale di collegamento da Villa Potenza all'Autostrada A14 (circa 30 km)**, con annessa realizzazione di un nuovo casello autostradale a Porto Potenza Picena
- **Ampliamento** della **SP361** nella **tratta Villa Potenza-Castelraimondo** fino all'intersezione con il lotto 5 della Pedemontana, per un totale di 36 km
- **Realizzazione** dell'**Intervalliva di Macerata** (5,7 km), con allaccio funzionale della strada SS77 alla città di Macerata e alle località La Pieve e Mattei.

BENEFICI ATTESI

- **Miglioramento della viabilità e dell'accessibilità** tra l'area collinare interna e la pianura costiera, con particolare riferimento alla parte mediana della valle del fiume Chienti
- **Aumento della fruibilità dell'area** della provincia di Macerata, con un vantaggio imprenditoriale per il tessuto produttivo locale
- **Incremento della sicurezza** delle strade provinciali e statali a più alto rischio incidenti (SP571 e SS361).

VAL POTENZA (collegam. viari)

INFRASTRUTTURE VIARIE NELLA VALPOTENZA

- Quadro attuale dell'opera
- Dati dell'opera
- Stima dei costi di realizzazione dell'intervento
- Stima di impatti e benefici (lavoratori/utenti privati, imprese e stress evitato)
- Durata dei benefici
- Impatti ambientali
- Swot analysis

RIA 1 : 3,8

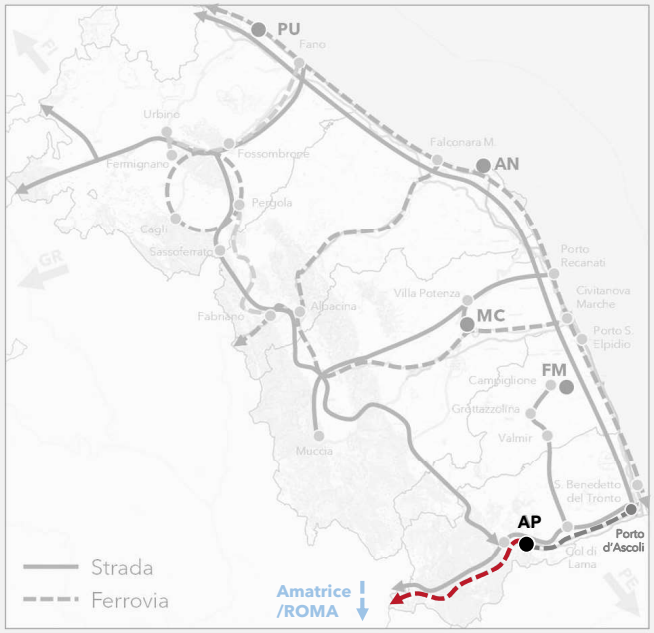
CNF: 1,9 mld euro

Opera
FERROVIA DEI DUE MARI (COMPLETAMENTO)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 2b
POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI FERROVIARE



Fonte immagine: elaborazione Uniontrasporti

Costo	n.d.	Mio €
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Finanziarie/Tecniche	
Doc. programmazione		
Note		

MDescrizione

La «Ferrovia dei Due Mari» o «Ferrovia Salaria» è un progetto volto alla realizzazione di una linea ferroviaria di **collegamento trasversale tra Mare Tirreno e Mare Adriatico** risultante dal **completamento** dei seguenti **tronchi esistenti**: Porto d'Ascoli-Ascoli, nelle Marche; Antròdoco-Rieti e Fara Sabina-Roma, nel Lazio.

I capoluoghi di provincia direttamente toccati dalla sua realizzazione sono: Roma, Rieti, Ascoli Piceno; indirettamente interessati sono Terni, L'Aquila, Ancona e Pescara, a cui si aggiungono i rispettivi territori provinciali per un insieme di 1,5-2 milioni di abitanti, esclusa la città di Roma.

Il progetto ha l'**obiettivo ultracentenario** di collegare i due versanti della penisola, attraversando territori attualmente svantaggiati dal punto di vista dei **collegamenti** infrastrutturali **da e verso Roma**.

Benefici

La sua realizzazione permetterà:

- il collegamento rapido tra la costa adriatica, le zone interne e Roma, per il prevalente utilizzo passeggeri, nonché tra le Marche meridionali e Civitavecchia, per il prevalente utilizzo merci;
- lo sviluppo delle aree montane interne, soprattutto quelle colpite dagli eventi sismici, ubicate nelle province di Rieti, Ascoli e L'Aquila (il massiccio del Terminillo, il parco del Gran Sasso-Laga, il parco dei Sibillini con il massiccio del monte Vettore), creando un forte e incisivo rilancio economico, turistico e sociale.

Azioni

Le rappresentanze economiche e politiche territoriali spingono per la realizzazione della Ferrovia dei Due Mari per ottenere un'infrastruttura che sia strumento di interconnessione fra le economie locali della fascia adriatica e un importante volano di attrattività turistica per le tipicità presenti sul territorio, uniche al mondo.

Studio di approfondimento da parte del sistema camerale.

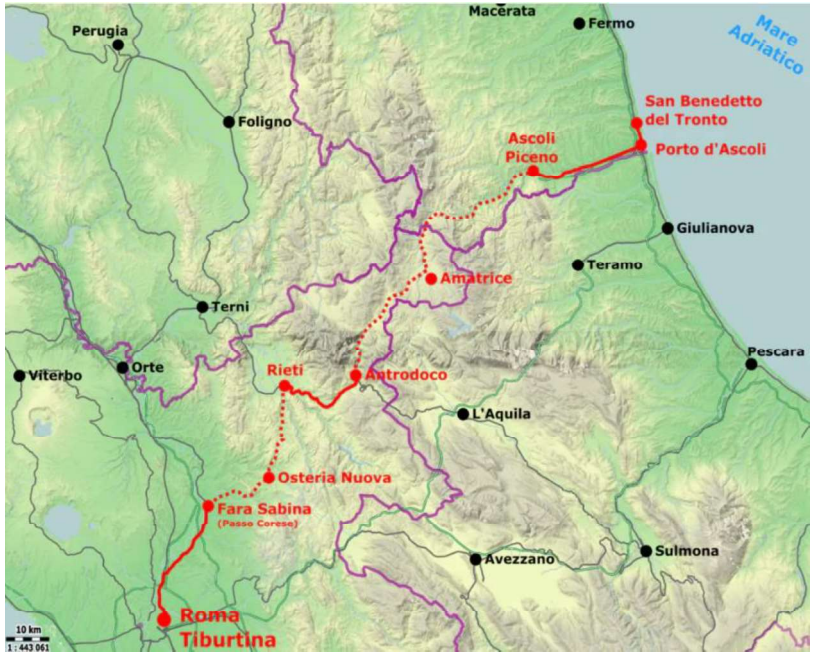
FERROVIA DEI 2 MARI

La ferrovia dei Due Mari o Salaria è un progetto volto alla realizzazione di una **linea ferroviaria di collegamento trasversale tra il mar Tirreno e il mare Adriatico**, nell'Italia centrale, risultante dal completamento di alcuni tronchi preesistenti (Porto d'Ascoli-Ascoli, nelle Marche; Antròdoco-Rieti e Fara Sabina-Roma, nel Lazio).

Il percorso di progetto attraversa **territori attualmente svantaggiati** dal punto di vista dei collegamenti infrastrutturali da e verso Roma: l'obiettivo è un **collegamento rapido** tra la costa adriatica, le zone interne e Roma, per il prevalente utilizzo passeggeri, nonché tra le Marche meridionali e Civitavecchia, per il prevalente utilizzo merci.

L'opera è stata concepita per favorire uno **sviluppo sostenibile delle aree interne (soprattutto quelle colpite dagli eventi sismici),** dal punto di vista economico, sociale ed ambientale, creando un forte e incisivo rilancio anche turistico.

Il perimetro di analisi di questo studio riguarda il **tratto marchigiano da Ascoli Piceno fino al confine regionale tra Marche e Lazio**, per un totale di **35 km** di linea. Sulla base dei dati raccolti, la valutazione è stata realizzata supponendo una linea a doppio binario elettrificata.



FERROVIA DEI 2 MARI

- Quadro attuale dell'opera
- Dati dell'opera
- Stima dei costi di realizzazione dell'intervento
- Stima di impatti e benefici (lavoratori/studenti, residenti, marchigiani pendolari e turisti)
- Durata dei benefici
- Impatti ambientali
- Swot analysis

RIA 1 : 2,1

CNF: 840 mln euro

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

UNIONTRASPORTI