

Le città connesse: la modernizzazione infrastrutturale, della mobilità e urbanistica delle Marche

Nardo Goffi - Regione Marche

Dirigente Servizio Tutela, gestione e assetto del territorio

1. Quali città

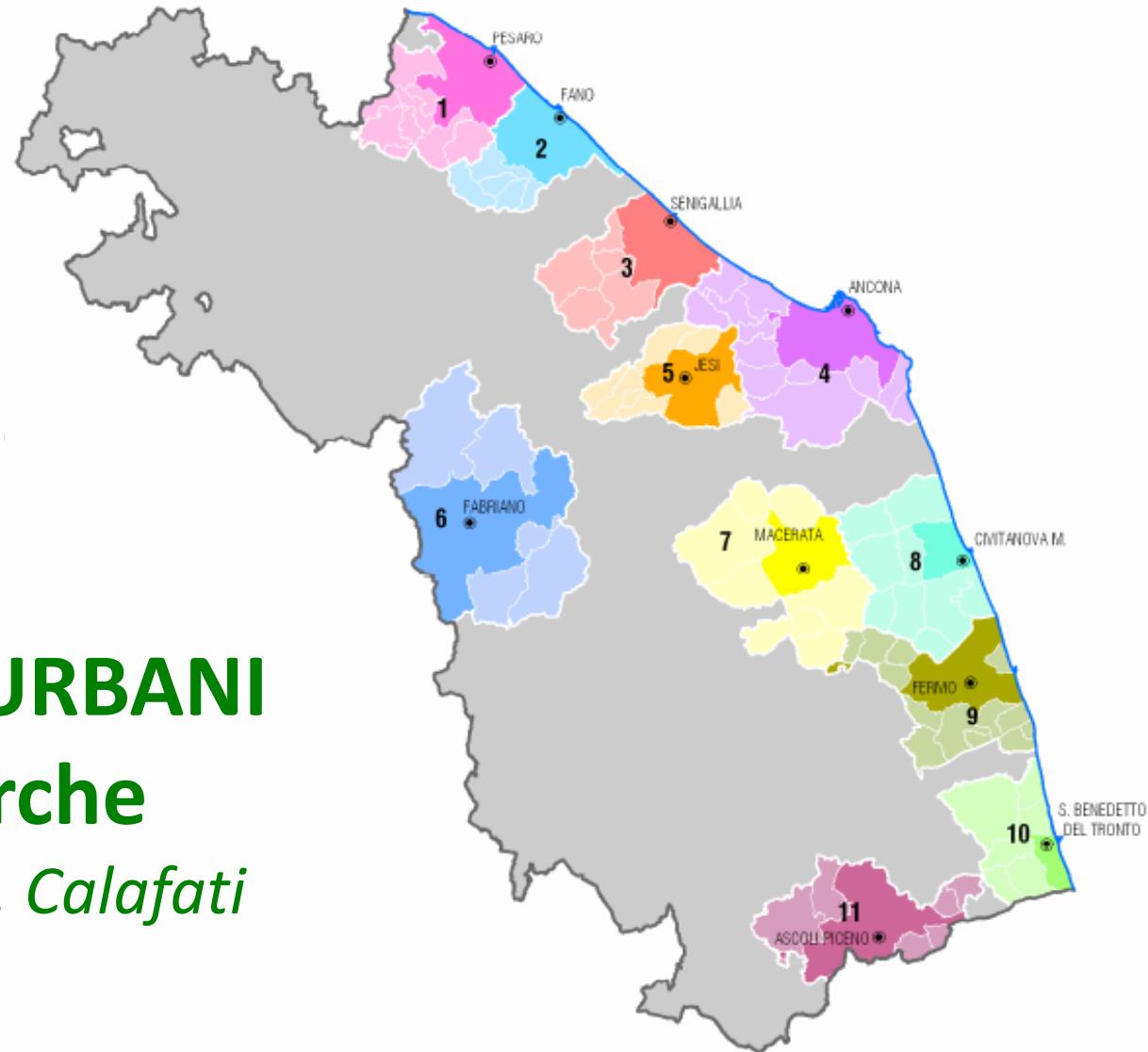
2. Quale mobilità

3. Quali infrastrutture

1. Quali città

11 SISTEMI URBANI delle Marche

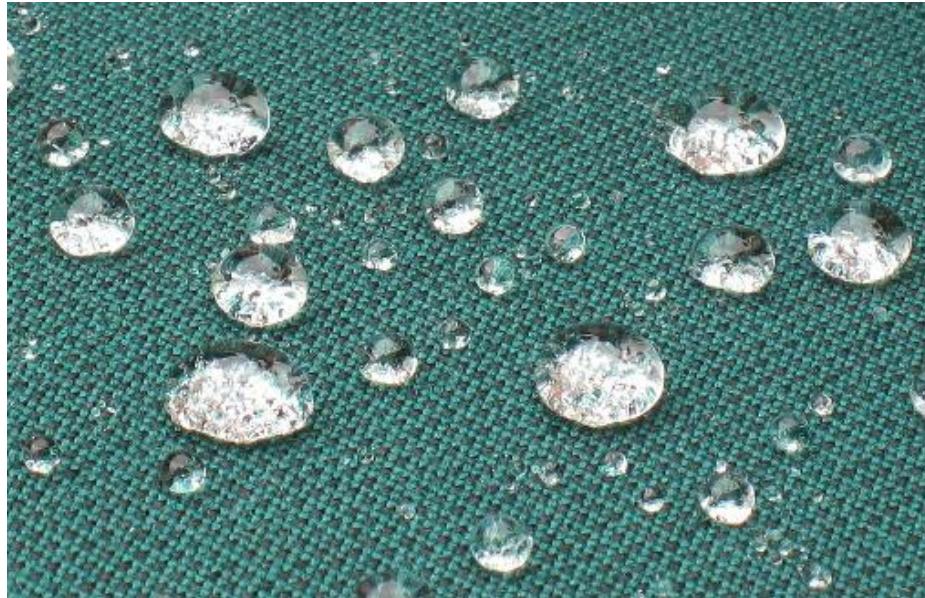
Prof. Antonio G. Calafati



Le nuove città hanno preso forma per “coalescenza territoriale”

Si sono create NON per espansione continua (mantenendo la compattezza), ma come integrazione tra più insediamenti che nel tempo si sono avvicinati fino ad integrarsi in un sistema unico

Le nuove città si caratterizzano per una elevata
“densità relazionale” tra gli agenti (individui e imprese)



Rivoluzione territoriale delle Marche nel periodo 1951 - 1981

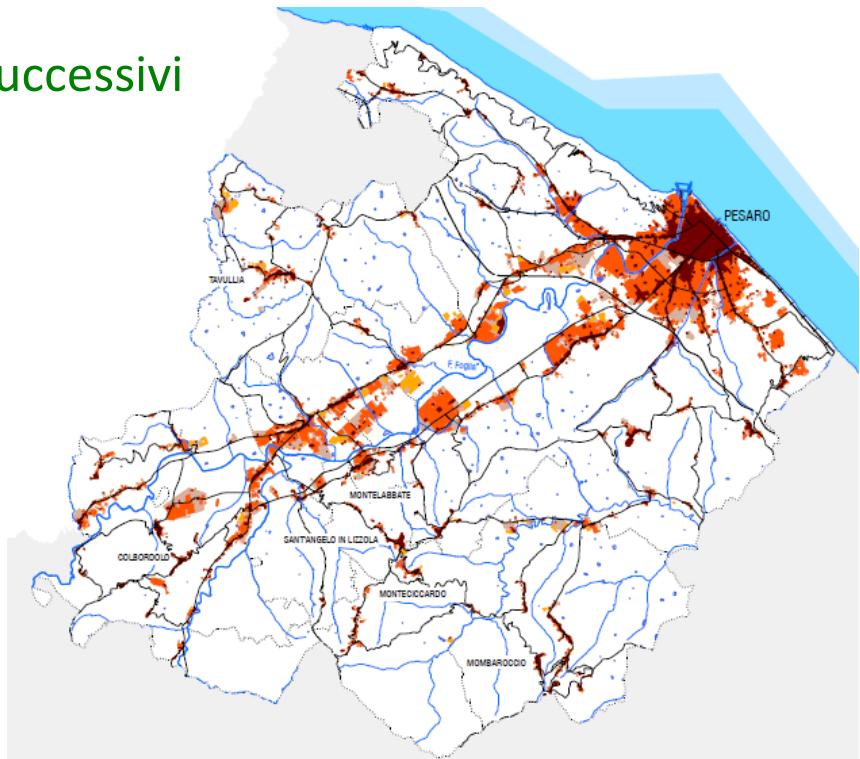
profonda redistribuzione territoriale dei processi antropici

concentrazione di RESIDENTI e ADDETTI negli 11 poli di crescita:
1 comune centroide + un insieme di comuni contigui

il fenomeno si consolida nei decenni successivi

Comune	Popolazione	Addetti
Mombaroccio	2.100	835
Monteciccardo	1.643	284
Montelabbate	6.915	3.486
Pesaro	94.958	32.459
Tavullia	7.961	2.084
Vallefoglia	15.041	5.515
128.618		44.663

Fonte dati: Sistar Marche (31/12/2017)



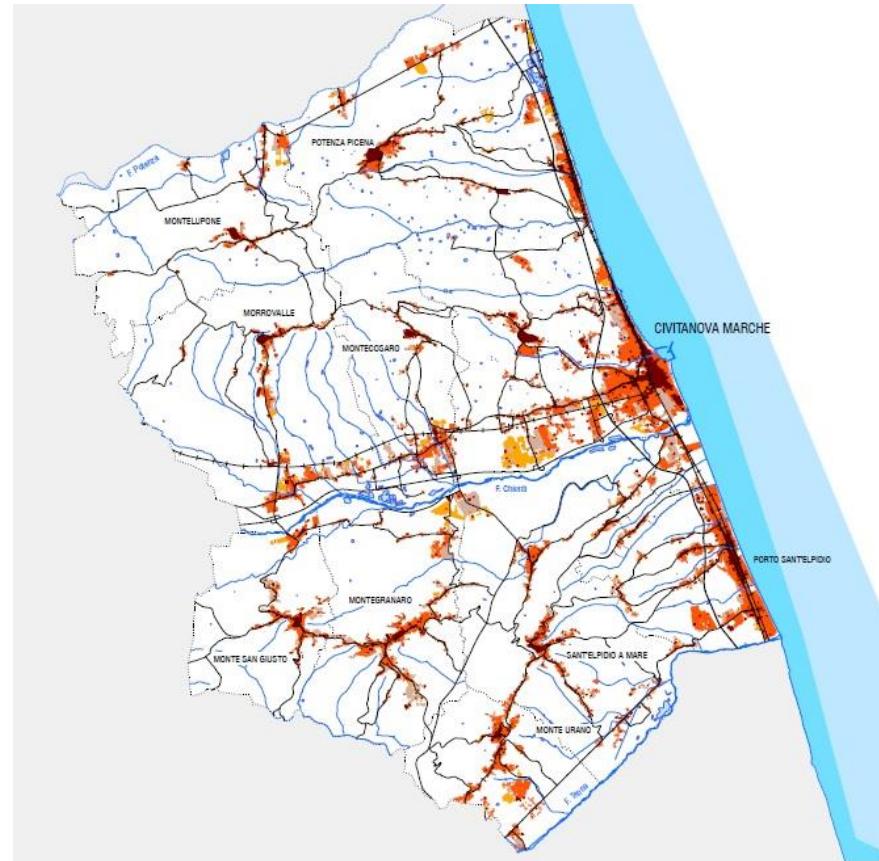
sviluppo economico delle Marche

“POLARIZZATO” : poli intercomunali con prestazioni economiche superiori a quelle del resto del territorio regionale

“POLICENTRICO” : 11 poli è un numero elevato per una regione di modesta estensione

Comune	Popolazione	Addetti
Civitanova Marche	42.353	16.629
Monte San Giusto	7.984	2.702
Monte Urano	8.218	3.427
Montecosaro	7.206	2.186
Montegranaro	12.876	5.355
Montelupone	3.575	1.206
Morrovalle	10.056	4.466
Porto Sant'Elpidio	26.408	8.755
Potenza Picena	15.827	3.286
Sant'Elpidio a Mare	17.144	7.160
	151.647	55.172

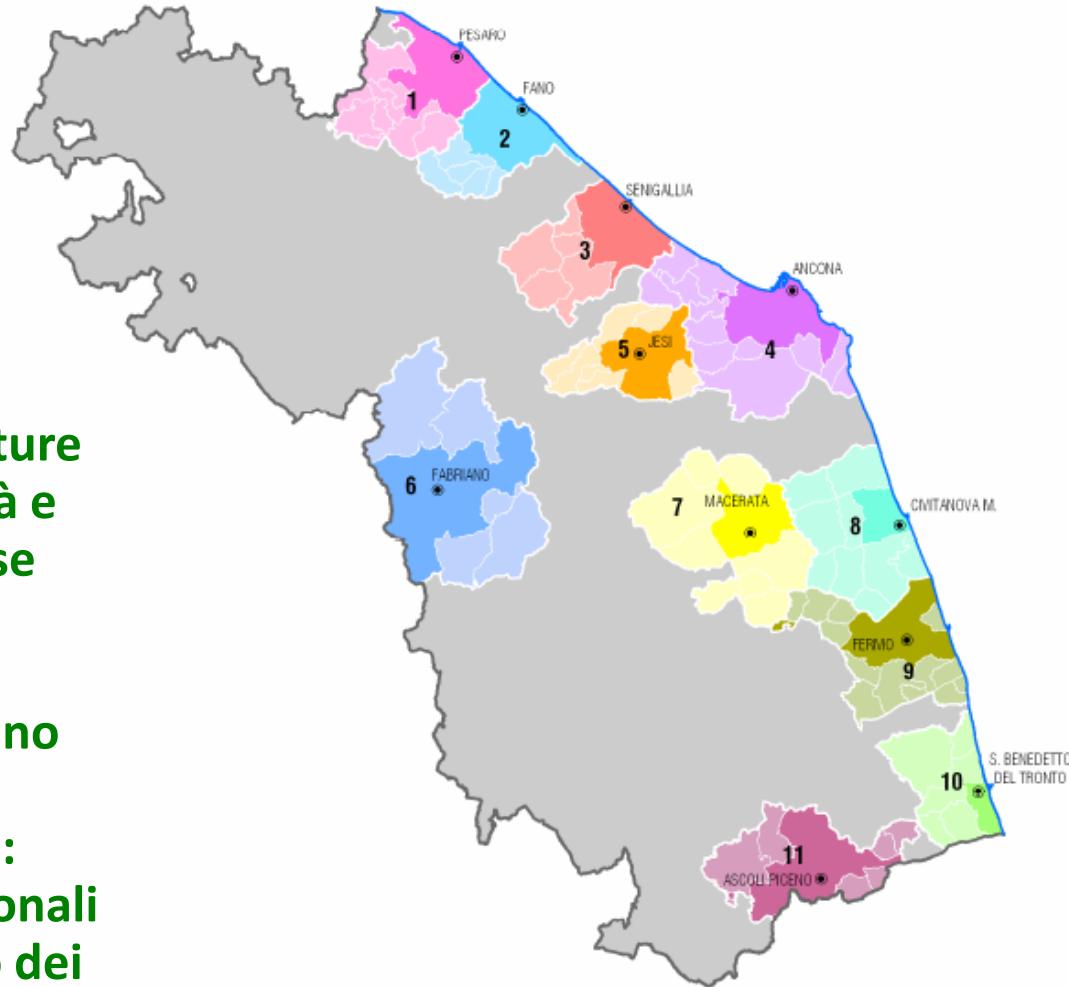
Fonte dati: Sistar Marche (31/12/2017)



**La programmazione delle infrastrutture
deve tenere conto delle nuove città e
della domanda di mobilità che esse
generano.**

**Le infrastrutture delle Marche stanno
cambiando. Obiettivi della
programmazione degli interventi:**

- aumentare le relazioni extra-regionali**
- migliorare le relazioni all'interno dei
sistemi urbani**



2. Quale mobilità

Sintesi del report «Analisi della domanda di mobilità nella Regione Marche»

Fonte dati: Censimento ISTAT 2011 - pendolarismo sistematico

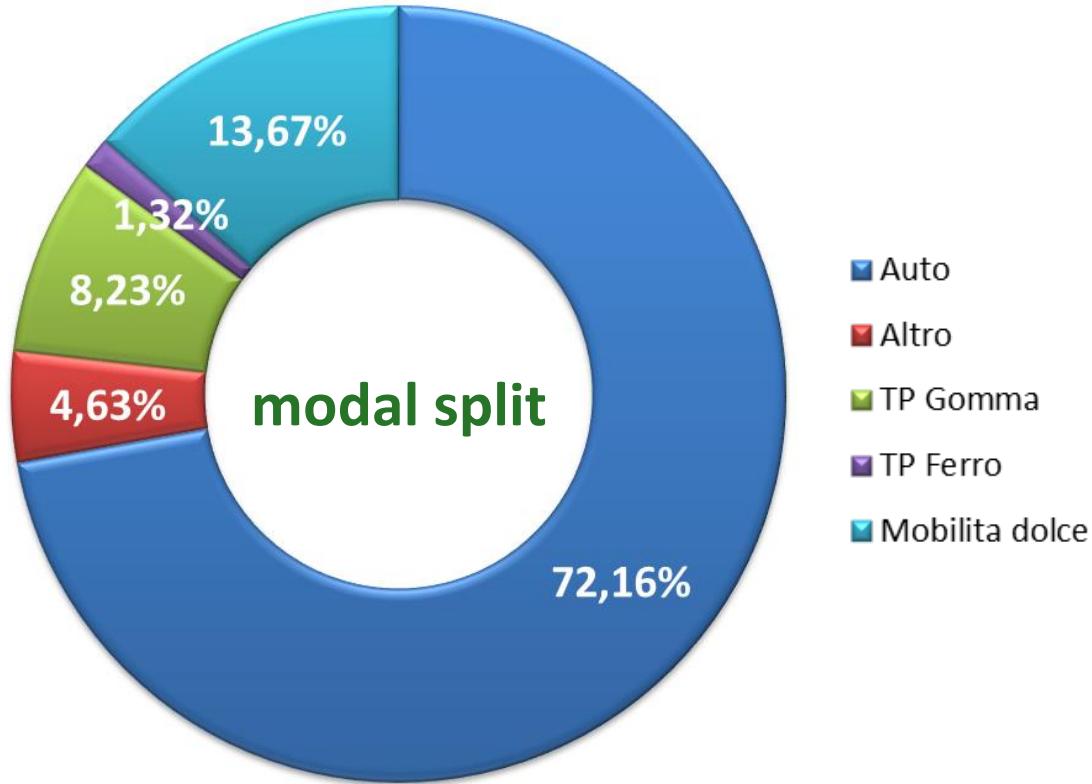
spostamenti effettuati per motivo «casa-lavoro»
e «casa-scuola» (solo andata)

787mila spostamenti giornalieri

La quota preponderante degli spostamenti è relativa
alla mobilità interna alla Regione (96%)

La domanda di mobilità in sintesi

Il mezzo più utilizzato per gli spostamenti è l'**auto privata** (72%), seguita dalla **mobilità dolce** (14%), anche in considerazione dell'**elevata incidenza degli spostamenti intra-comunali (60%)** rispetto al totale.

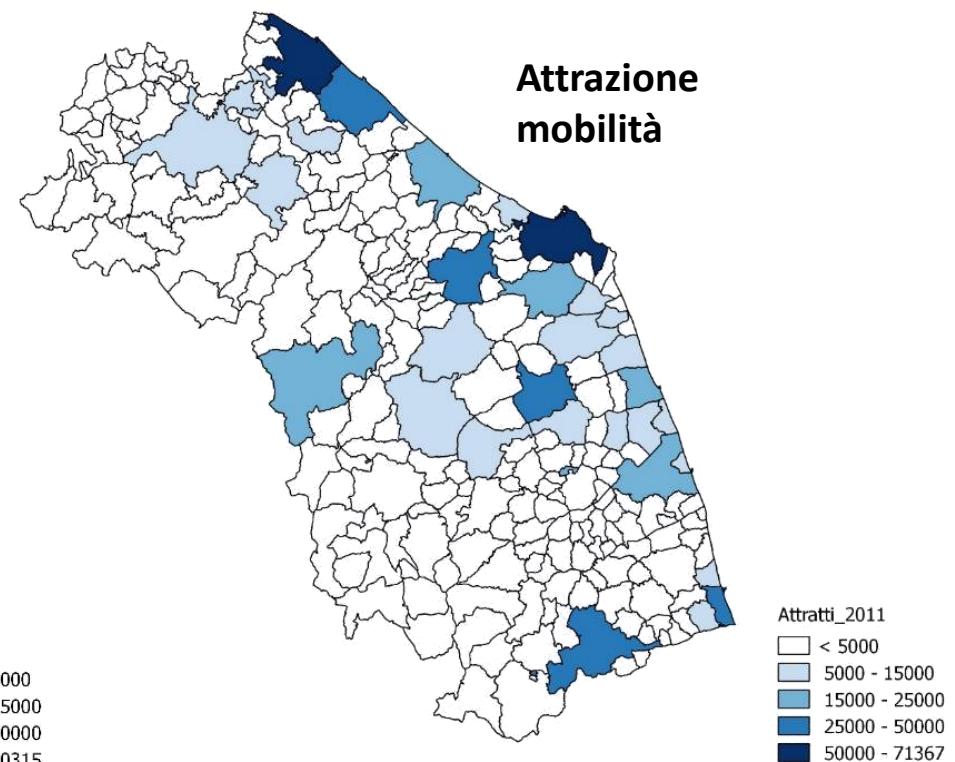
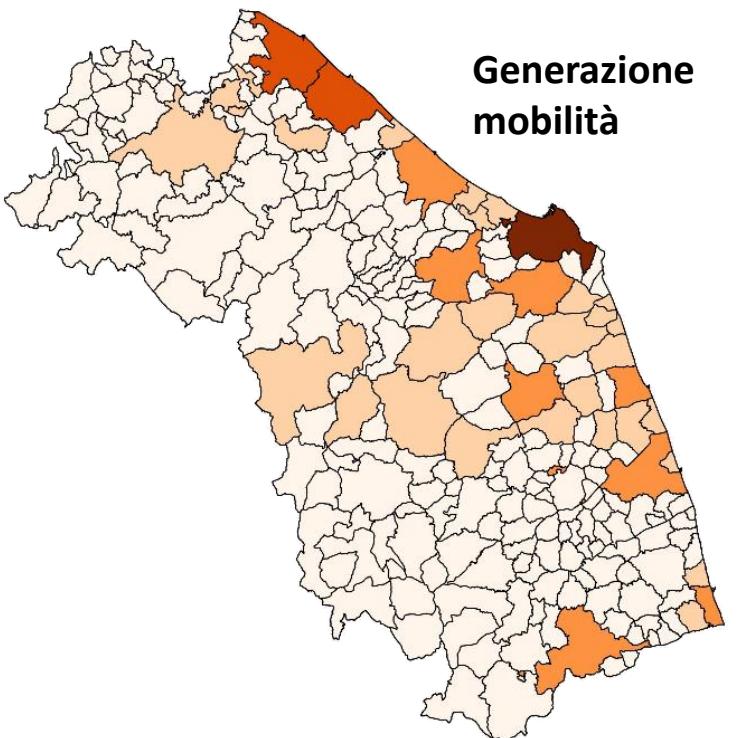


Il **trasporto collettivo** (gomma e ferro) non supera il 10% degli spostamenti.

- * COMPRENDE LE SINGOLE MODALITÀ (DA ISTAT 2011) «AUTO PRIVATA CONDUCENTE», «AUTO PRIVATA PASSEGGERO» E «MOTO, CICLOMOTORE, SCOOTER»
- ** COMPRENDE «BUS AZIENDALE, SCUOLABUS» E «ALTRO»
- *** COMPRENDE «BUS URBANO», «BUS EXTRAURBANO» E «TRAM»
- **** COMPRENDE «BICI» E «PIEDI»

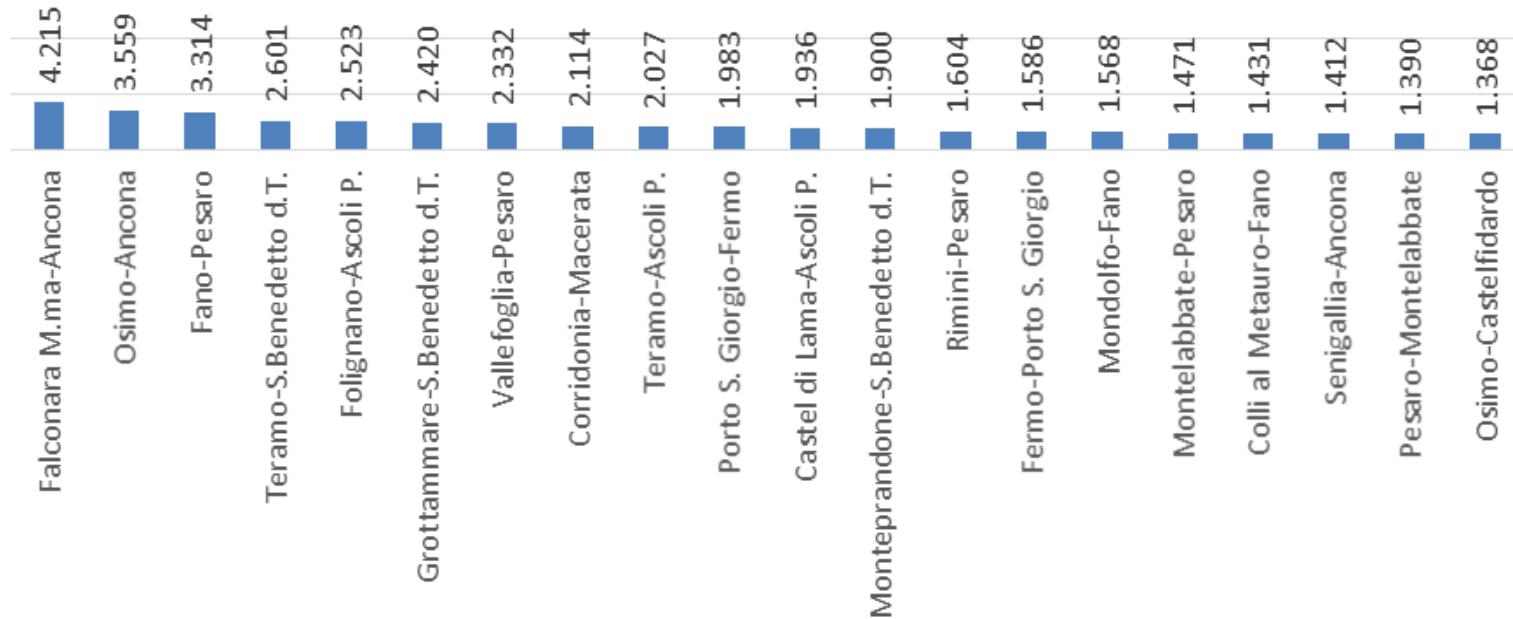
Generazione e attrazione della mobilità

I maggiori poli di emissione della domanda di mobilità sistematica corrispondono ai capoluoghi provinciali e ai principali centri urbani di riferimento, quali **Fano, Senigallia, Jesi, Osimo, Civitanova Marche e San Benedetto del Tronto**. Come poli attrattori si aggiungono **Fabriano** e, in misura minore, **Urbino**.



Principali spostamenti inter-comunali

Le prime 20 relazioni origine/destinazione **inter-comunali per numero di spostamenti (considerando tutte le modalità) sono riconducibili per la maggior parte ai sistemi urbani**

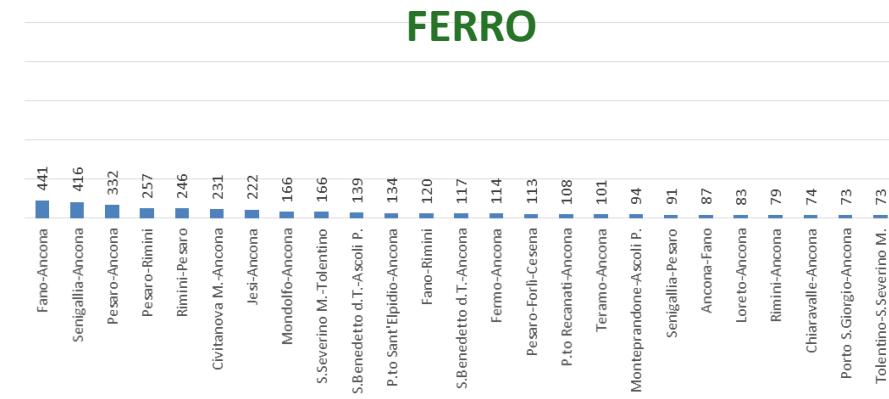
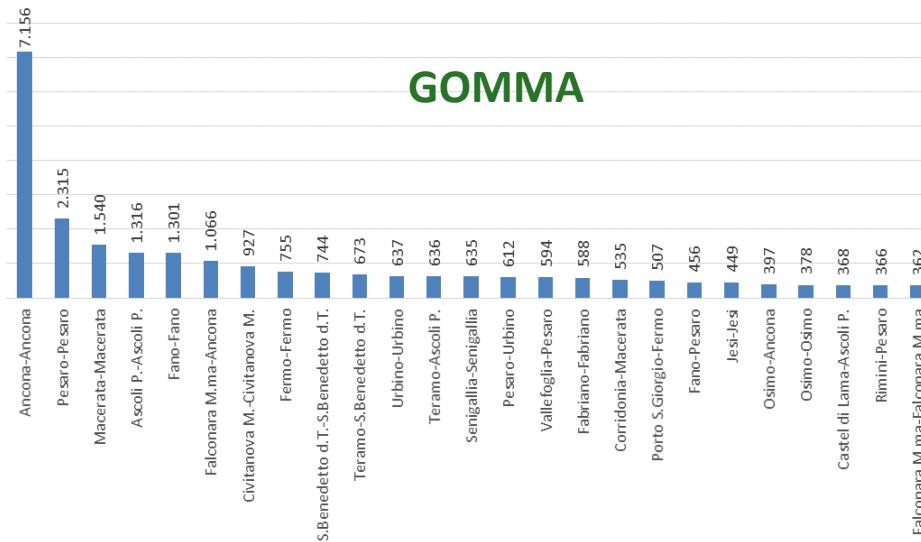


Focus TPL «gomma» + «ferro»

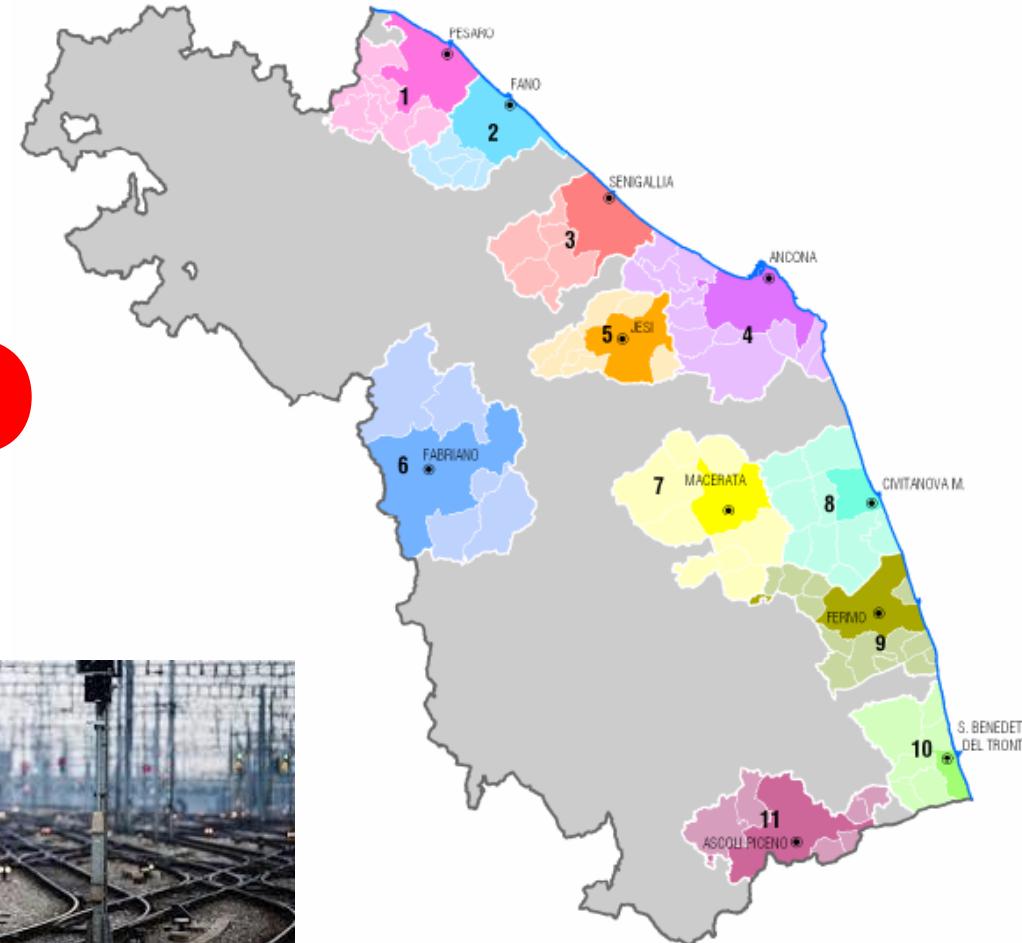
L'analisi delle prime 25 relazioni evidenzia le **diverse «missioni»** delle due modalità di TPL

TP Gomma maggiormente vocata agli spostamenti urbani (es. Ancona-Ancona e Pesaro-Pesaro) e a quelli suburbani (es. Falconara M.ma - Ancona, Vallefoglia - Pesaro, Corridonia - Macerata e Porto San Giorgio - FM), con un importante collegamento tra Ascoli Piceno, San Benedetto del Tronto e la Provincia di Teramo.

TP ferro orientato al soddisfacimento della mobilità di medio raggio intra o inter-provinciale (es. Fano - Ancona e Pesaro - Provincia di Rimini).



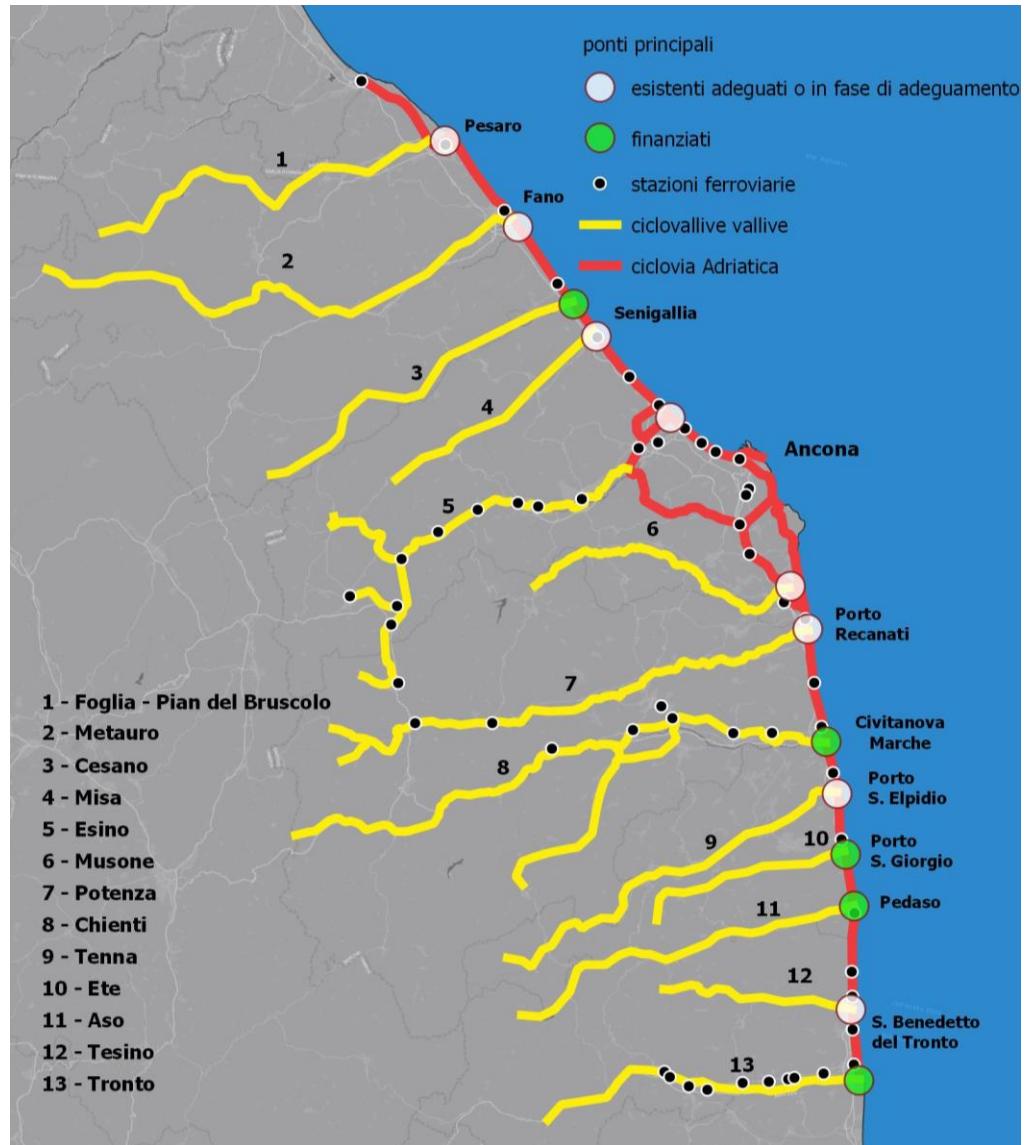
3. Quali infrastrutture?



CICLOVIE DELLE MARCHE

finanziate per 50 M€

Fonte	Finanziamento (Meuro)	Area intervento
FESR + PIA. INV. 2019/2020 FESR	7,30	Ciclovia Adriatica
	1,10	Ciclovia Adriatica Ponte ciclo-ped sul Tronto
FESR -SISMA	5,00	Ciclovia del Chienti
	5,00	Ciclovia del Tronto
FSC	3,50	Ciclovia del Folgila
	2,00	Ciclovia Pesaro-Pian Del Bruscolo
	4,50	Ciclovia del Metauro
	2,00	Ciclovia Adriatica-Ponte ciclo-ped sul Cesano
	7,10	Ciclovia dell'Esino
	2,00	Ciclovia Adriatica-Ponte ciclo-ped sul Chienti
	3,30	Ciclovia del Tenna
	3,30	Ciclovia dell'Aso
	1,50	Ciclovia Adriatica-Porto D'Ascoli Sentina
		Ciclovia del Cesano
		Ciclovia del Musone
		Ciclovia del Potenza
		Ciclovia dell'Ete Vivo
		Ciclovia del Tesino
Totale Programmi	50,30	



RETE CICLABILE REGIONALE DI INTERESSE NAZIONALE

completamento della rete ciclabile regionale di livello nazionale:
interconnessione con le reti delle regioni limitrofe

CICLOVIA del FOGLIA

PESARO-URBINO → Arezzo

- completamento ciclovia regionale e connessione con la rete di interesse nazionale: **10 M€**

CICLOVIA dell'ESINO

ANCONA - FABRIANO → Assisi

- completamento ciclovia regionale e connessione con la rete di interesse nazionale: **6 M€**

CICLOVIA del CHIENTI

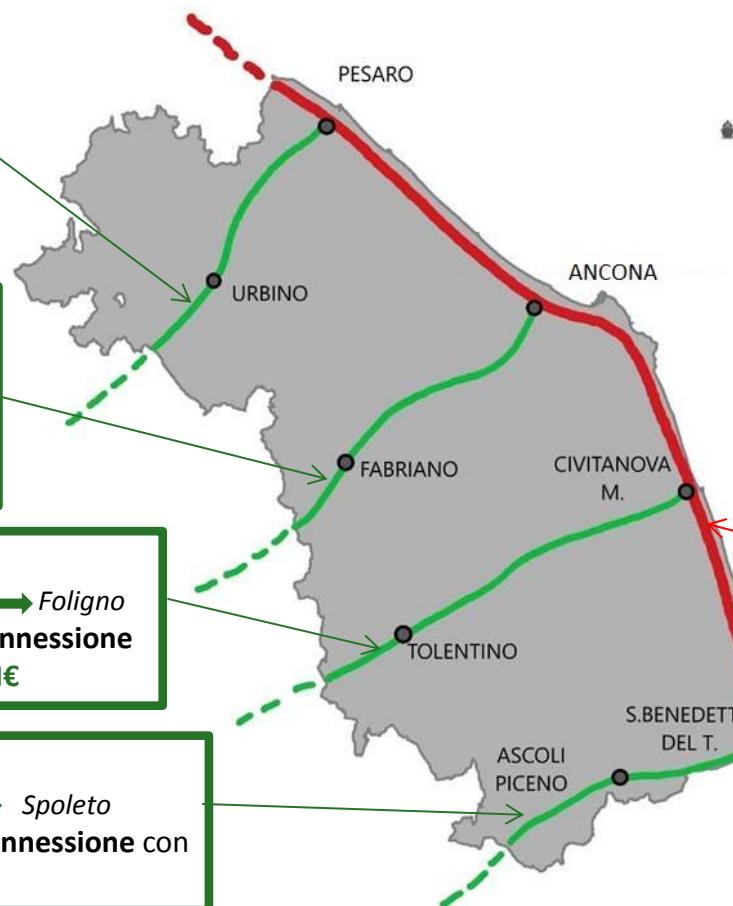
CIVITANOVA MARCHE - CAMERINO → Foligno

- completamento ciclovia regionale e connessione con la rete di interesse nazionale: **10 M€**

CICLOVIA del TRONTO

S. BENEDETTO del T. – ASCOLI P. → Spoleto

- completamento ciclovia regionale e connessione con la rete di interesse nazionale: **10 M€**

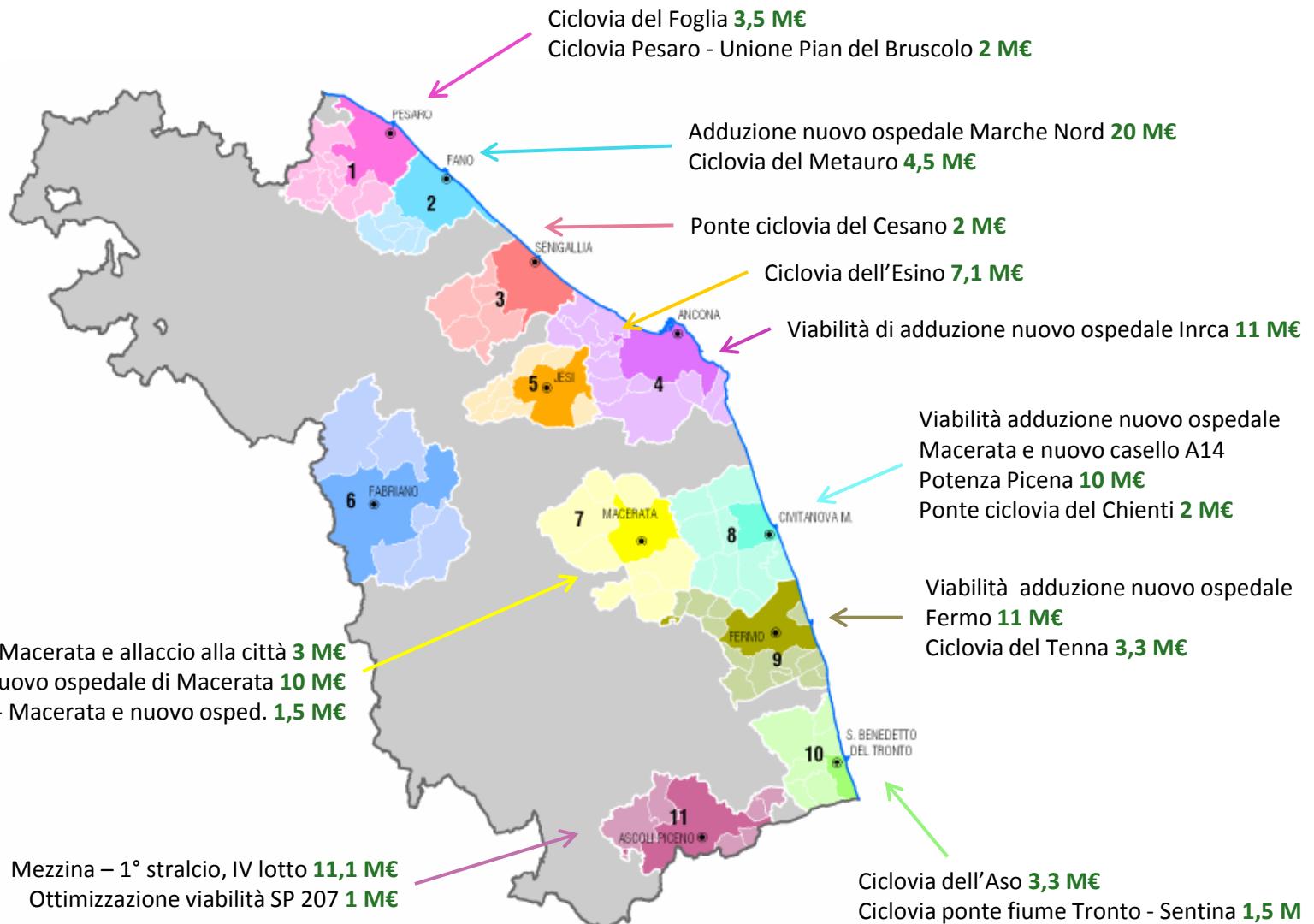


MIT: Schema di Rete di Interesse Nazionale
(Proposta di schema direttorio nell'ambito della fase propedeutica alla redazione del Piano Generale Mobilità Ciclistica - L. 2/2018)

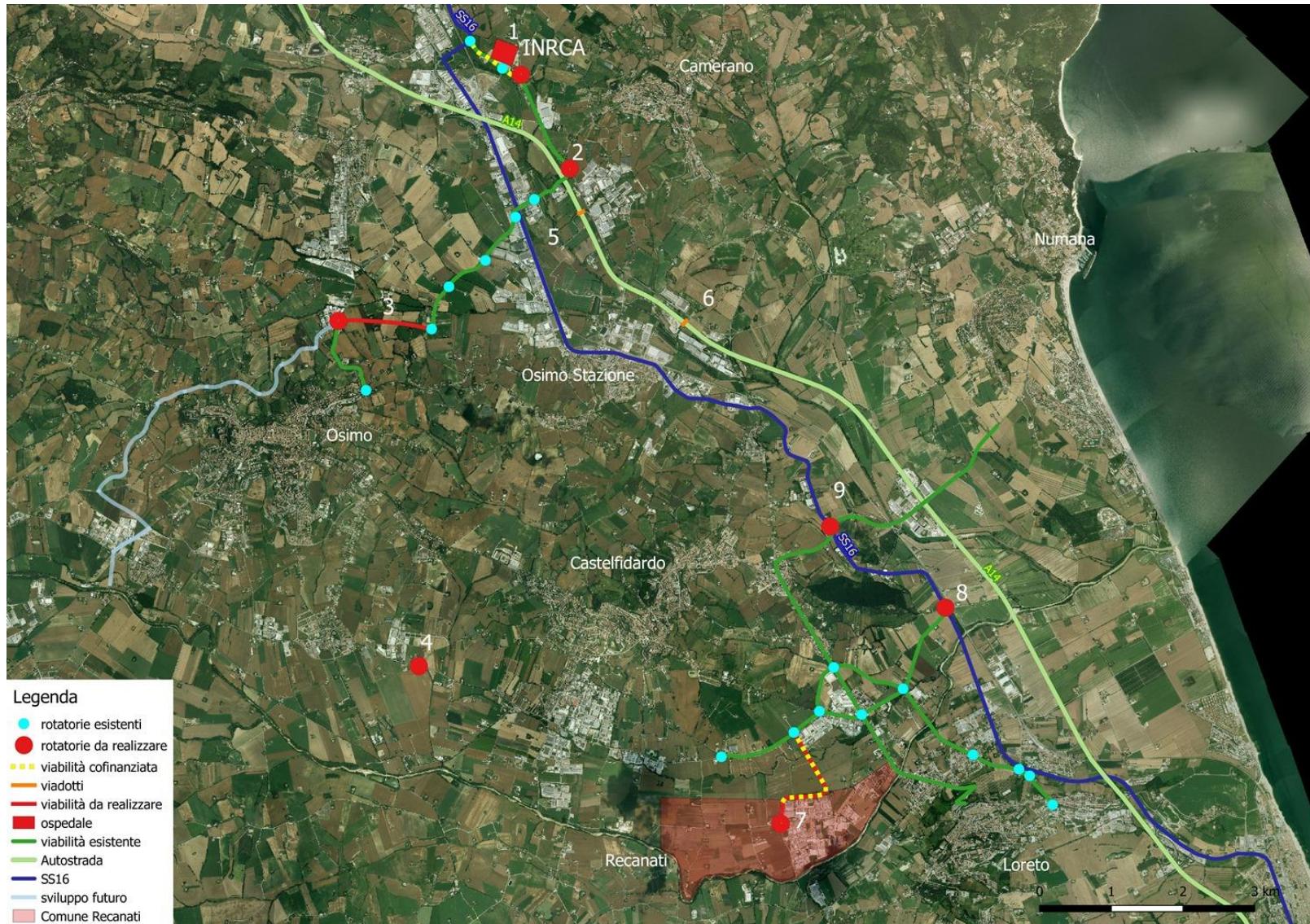
Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche **CICLOVIA ADRIATICA**

Assicurare il finanziamento necessario al completamento della realizzazione della Ciclovia Adriatica che attraversa la Regione Marche (capofila) e altre 5 Regioni (L 208/2015 – DM 517/2018)

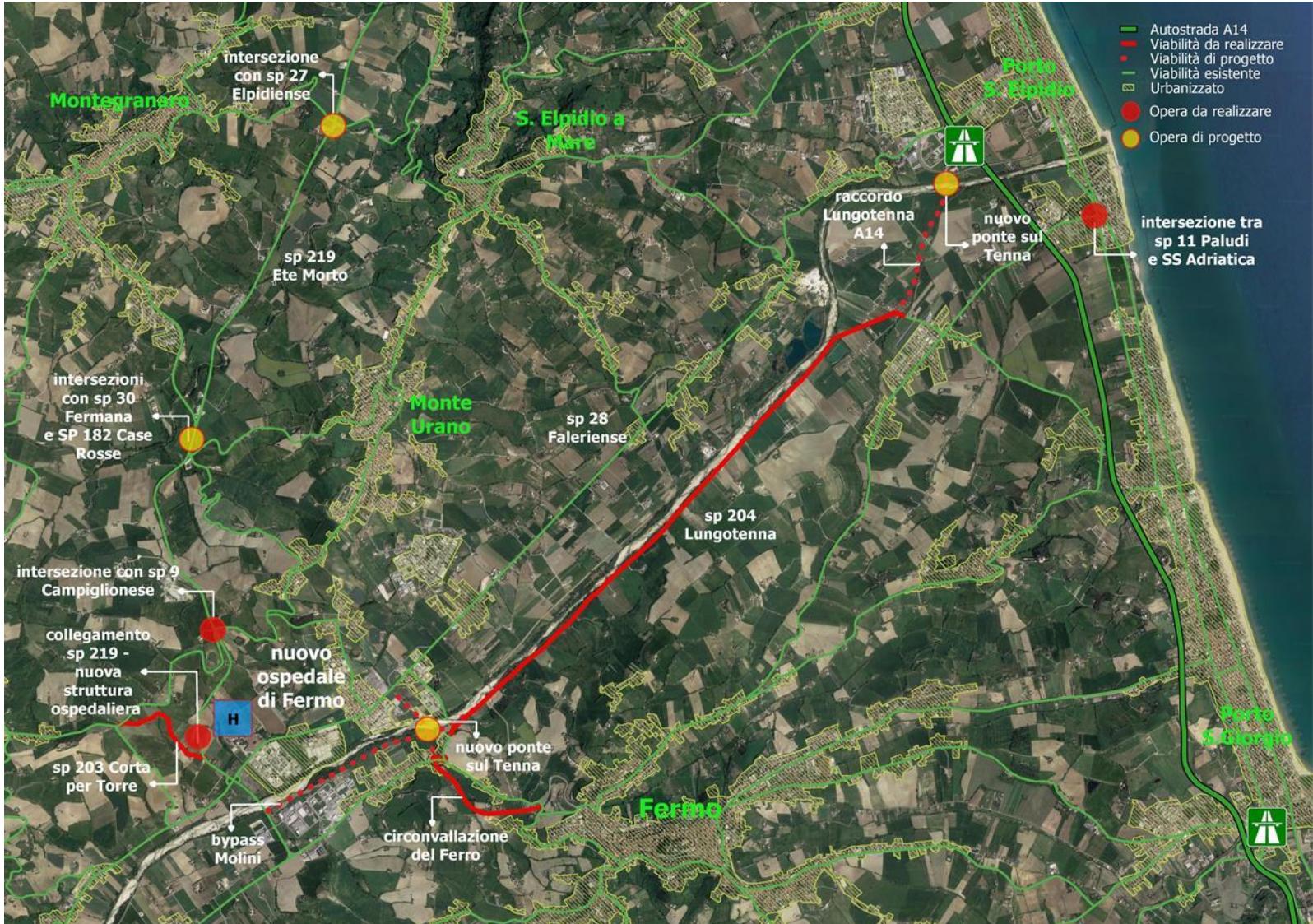
Interventi finanziati con fondi FSC 2014-2020



STRADE: Interventi programmati nella zona Ancona sud



STRADE: Interventi programmati nel fermano



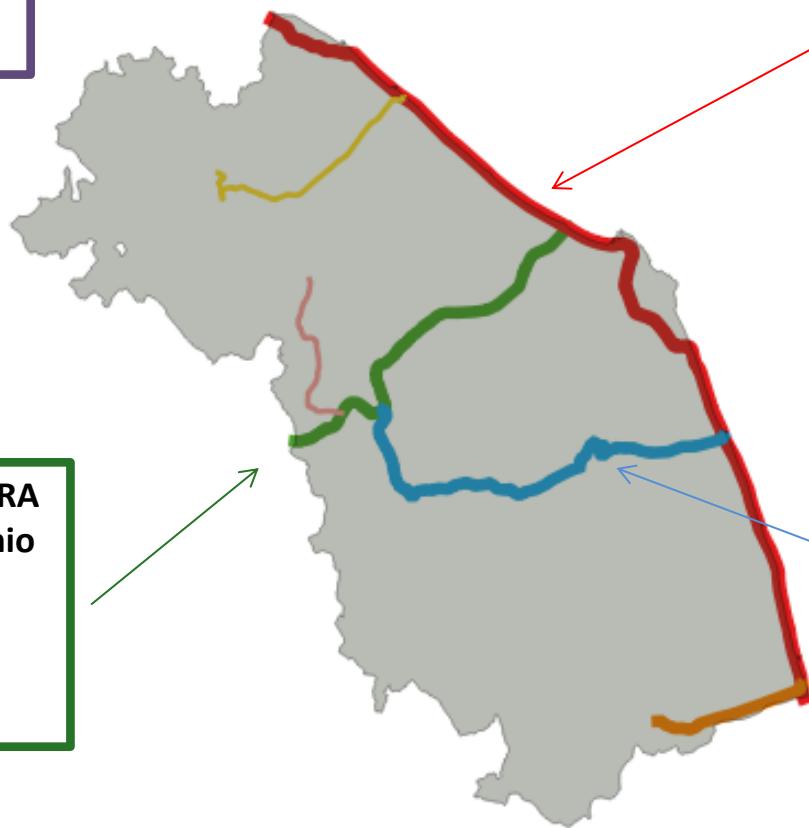
FERROVIE: sintesi interventi prioritari

SU TUTTE LE LINEE

“Soppressione passaggi a
livello” **15 M€**

RADDOPPIO ORTE-FALCONARA

- Tratta PM 228-Castelplanio **573 M€**
- Tratta PM 228-Albacina **77,6 M€**



LINEA ADRIATICA

- Nodo di Falconara **30 M€**

LINEA CIVITANOVA-ALBACINA

- Elettrificazione tratta
Macerata - Albacina **70 M€**

FERROVIE: elettrificazione Civitanova - Albacina

Ultima tratta della Regione ancora da elettrificare

Progetto complessivo (comprese fermate e lavori nelle stazioni):
110 M€ (inserito nel CdP 2017-2021)

1[^] fase: **40 M€**

completamente finanziato e in fase
di realizzazione (fine lavori 2020)

2[^] Fase: **70 M€**

interamente da finanziare

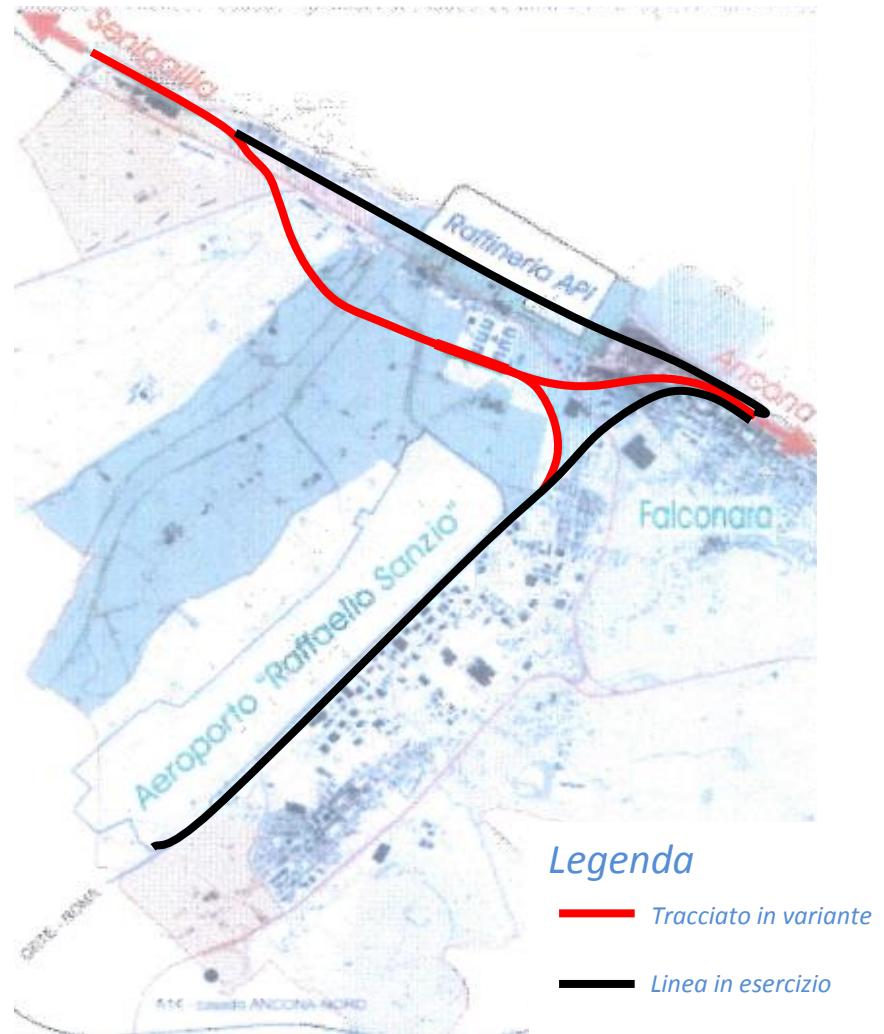


FERROVIE: linea Adriatica - nodo di Falconara 2^a fase completamento

Intervento parzialmente finanziato
(inserito nell'aggiornamento
2018/2019 del CdP 2017-2021)

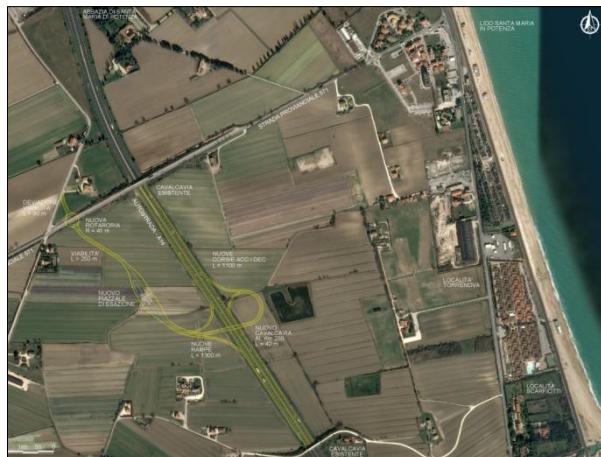
Fabbisogno: 30 M€

- nuova stazione di Montemarciano e dismissione attuale stazione
- trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle



STRADE: progetti A14

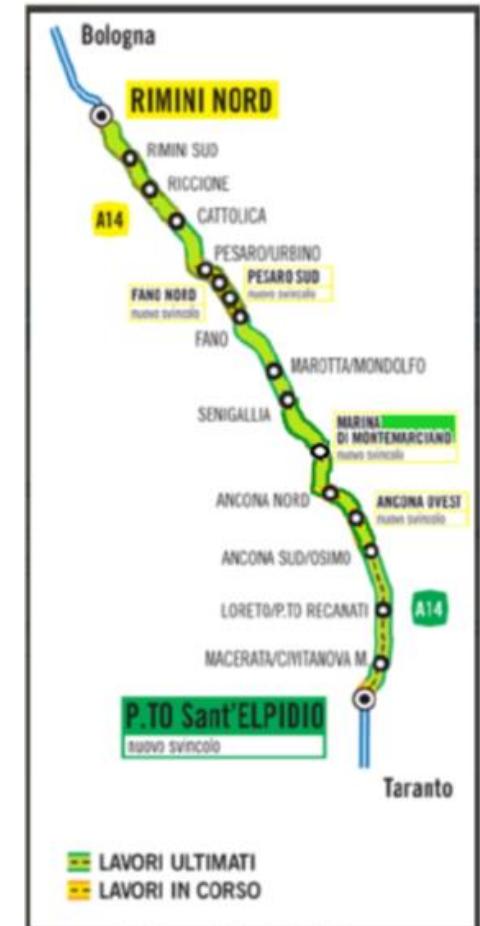
Nuovo svincolo Fano nord
garantirà alla cittadinanza di
Fano il collegamento con il
Nuovo Complesso
Ospedaliero



Nuovo svincolo Potenza Picena

Funzionale al futuro nuovo
ospedale di Macerata (loc. La
Pieve). Disponibili 10 M€ (sui 20
stimati) provenienti dalle risorse
FSC 2014-20

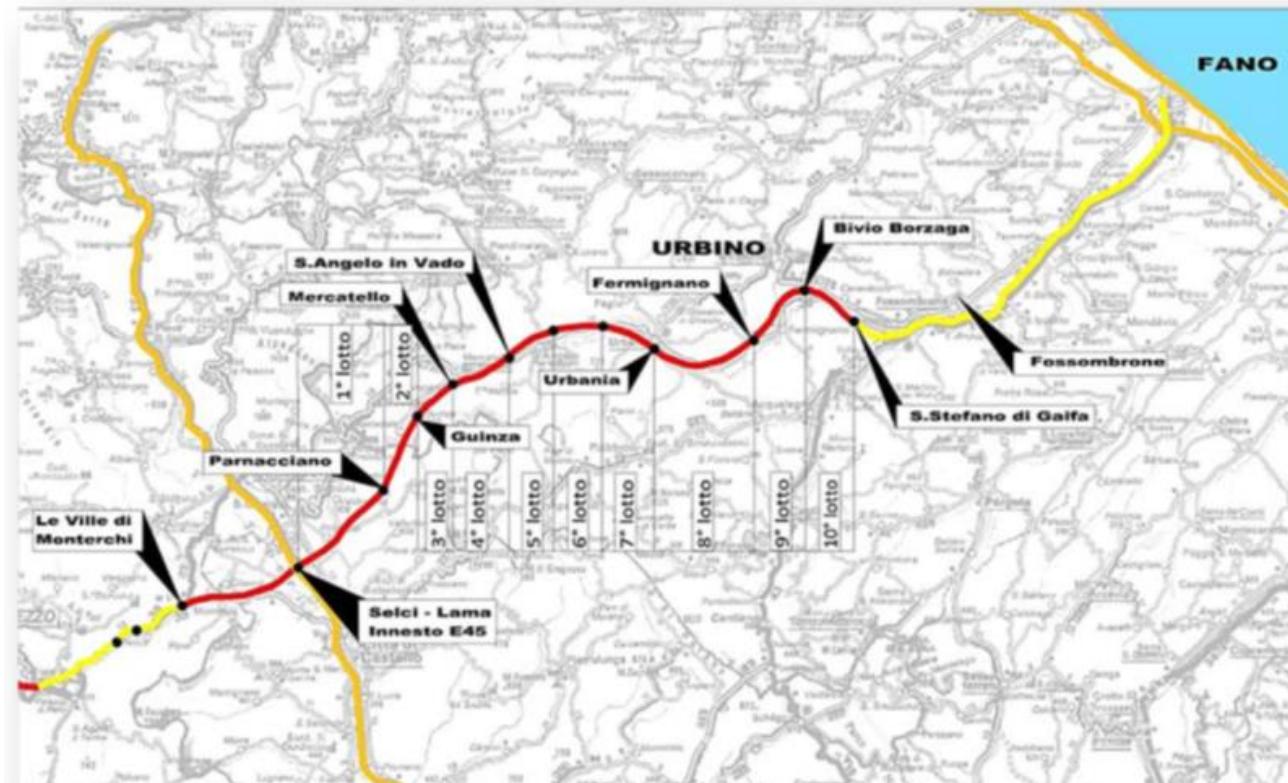
Completamento a 3 corsie
(tratto Porto Sant'Elpidio -
S.Benedetto del Tronto)



STRADE: realizzazione e progettazione Fano - Grosseto

Interventi programmati

Apertura traforo Guinza lotti 2° e 3° (86 M€) + Avvio procedure lotto Urbania (114 M€)



Interventi da programmare

- Copertura integrale dell'intervento Lotto 4° (tratto Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa - adeguamento a 2 corsie del tratto Mercatello sul Metauro ovest - Mercatello sul Metauro est) 96,2 M€
 - Copertura finanziaria dei lotti dal 5° al 10° tratto Mercatello Est - S.Stefano di Gaifa (240 M€)

STRADE: Pedemontana

Pedemontana zona cratero

(4) Sassoferato (località Berbentina)-Fabriano (località Campo dell'Olmo) 12km - Completamento **100 M€**

(6) Sforzacosta-Urbisaglia-Sarnano di 25 km - Realizzazione (come completamento progetto Quadrilatero) **140 M€**

(7) Sarnano-Amandola. Adeguamento 80 M€

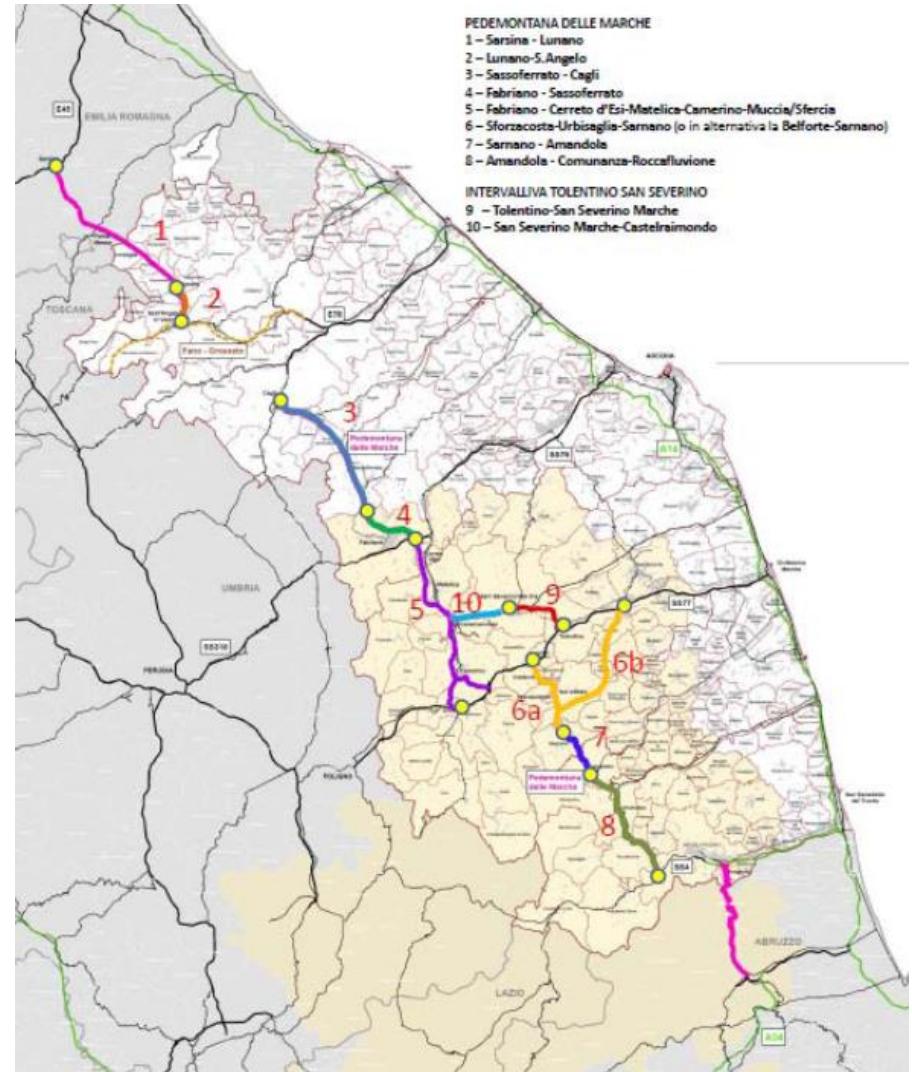
(8) Amandola-Comunanza-Roccafluvione - 14 km circa. Completamento **110 M€**

Pedemontana Sassoferato-Cagli

(3) Sassoferato (località Berbentina)-Cagli - 35 km. Completamento **525 M€**

Collegamento San Severino-Castelraimondo

(10) San Severino-Castelraimondo. Completamento **50 M€** (per rendere funzionale l'itinerario SS77-Pedemontana - Intervalliva Tolentino-San Severino)

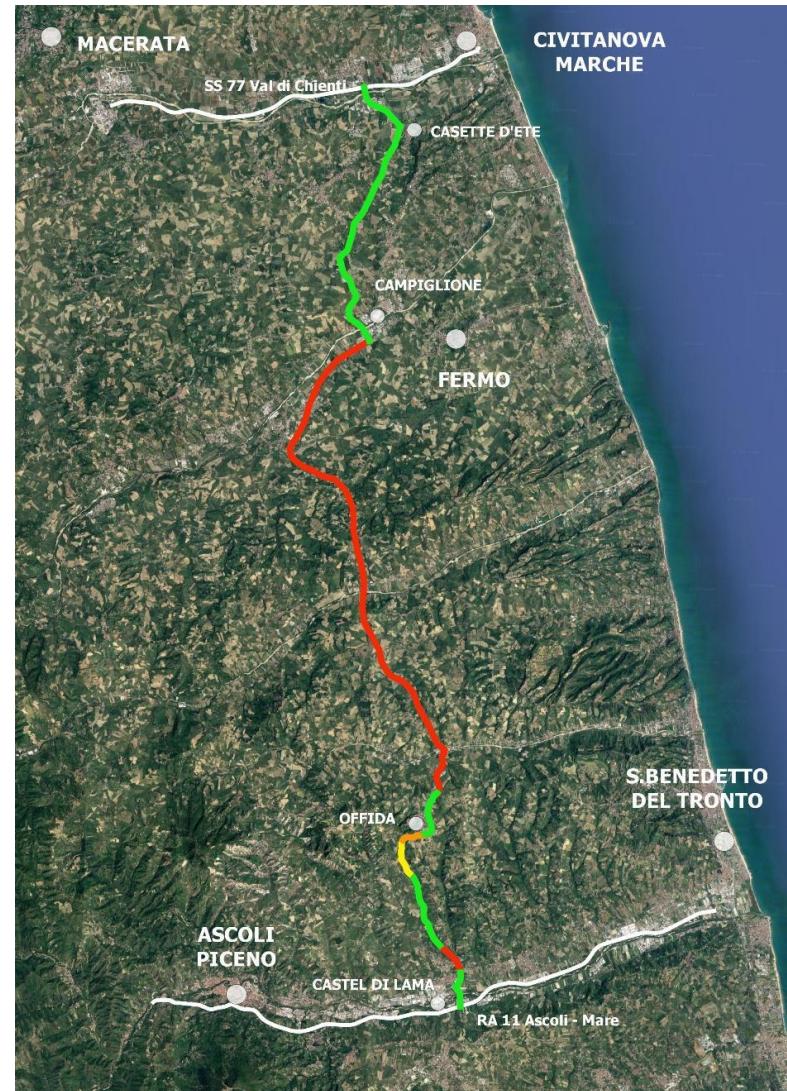


STRADE: transcollinare piceno-fermana (c.d. Mezzina)

**Collegamento viario interno nord-sud denominato
Dorsale Marche - Abruzzo - Molise
Protocollo d'intesa firmato nel 2009**

Nel territorio delle Province di Ascoli e Fermo si è sviluppato il progetto della Transcollinare Piceno-Fermana, strada della Mezzina, che rappresenta un collegamento strategico che unisce nella parte collinare, longitudinalmente, le vallate della provincia di Ascoli Piceno con quella di Fermo.

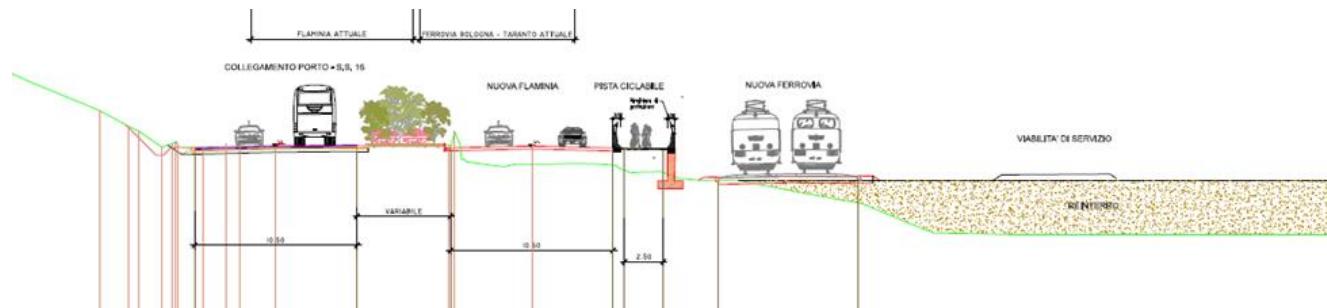
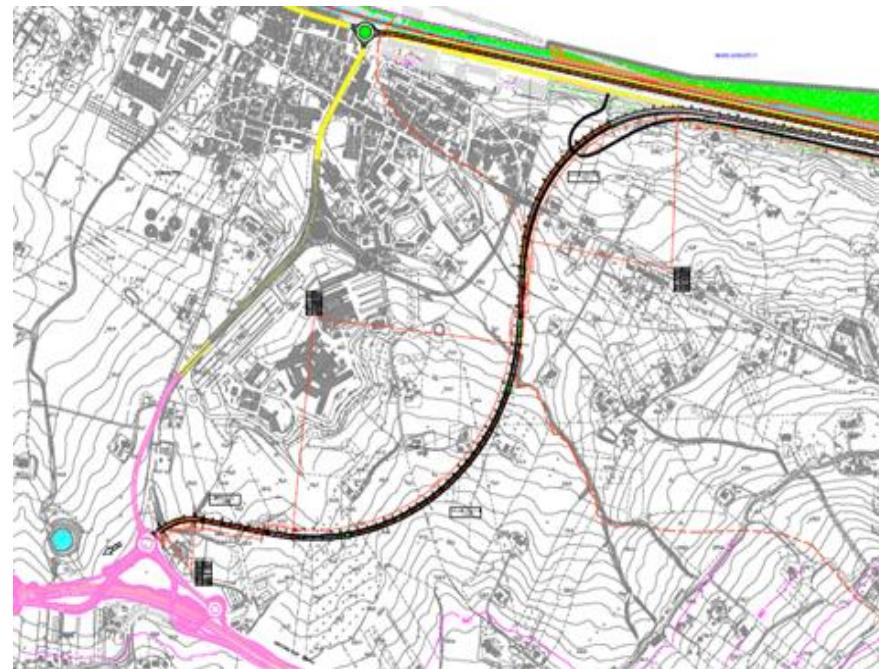
Costo dell'opera (30km) 320 M€. La Regione Marche ha già stanziato 34 M€ per la progettazione e le opere relative a tre lotti funzionali nel territorio della provincia di Ascoli Piceno. **Prioritariamente sarebbe necessario finanziare il lotto tra Offida e la Val Tesino per 40 M€.**



STRADE: Nuovo collegamento SS16 “Adriatica” - porto di Ancona

Collegamento di 3,3 km tra il porto di Ancona e la SS16 “Adriatica” all'altezza della frazione di Torrette. Costo: 97 M€

L'intervento completa il percorso avviato nel 2017 con l'intesa Regione Marche, Comune di Ancona, Autorità di Sistema Portuale, RFI e ANAS (intervento ferroviario)

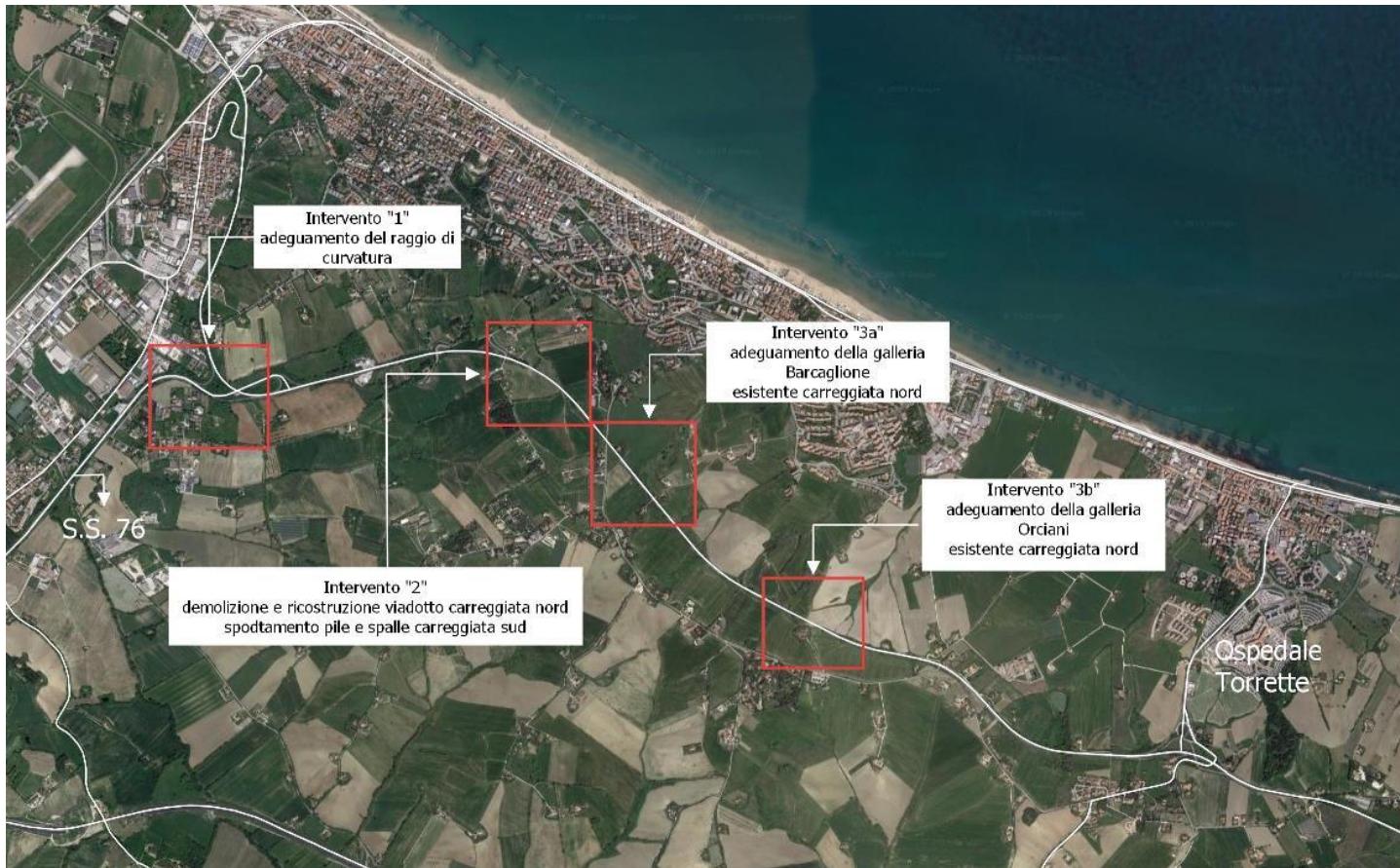


STRADE

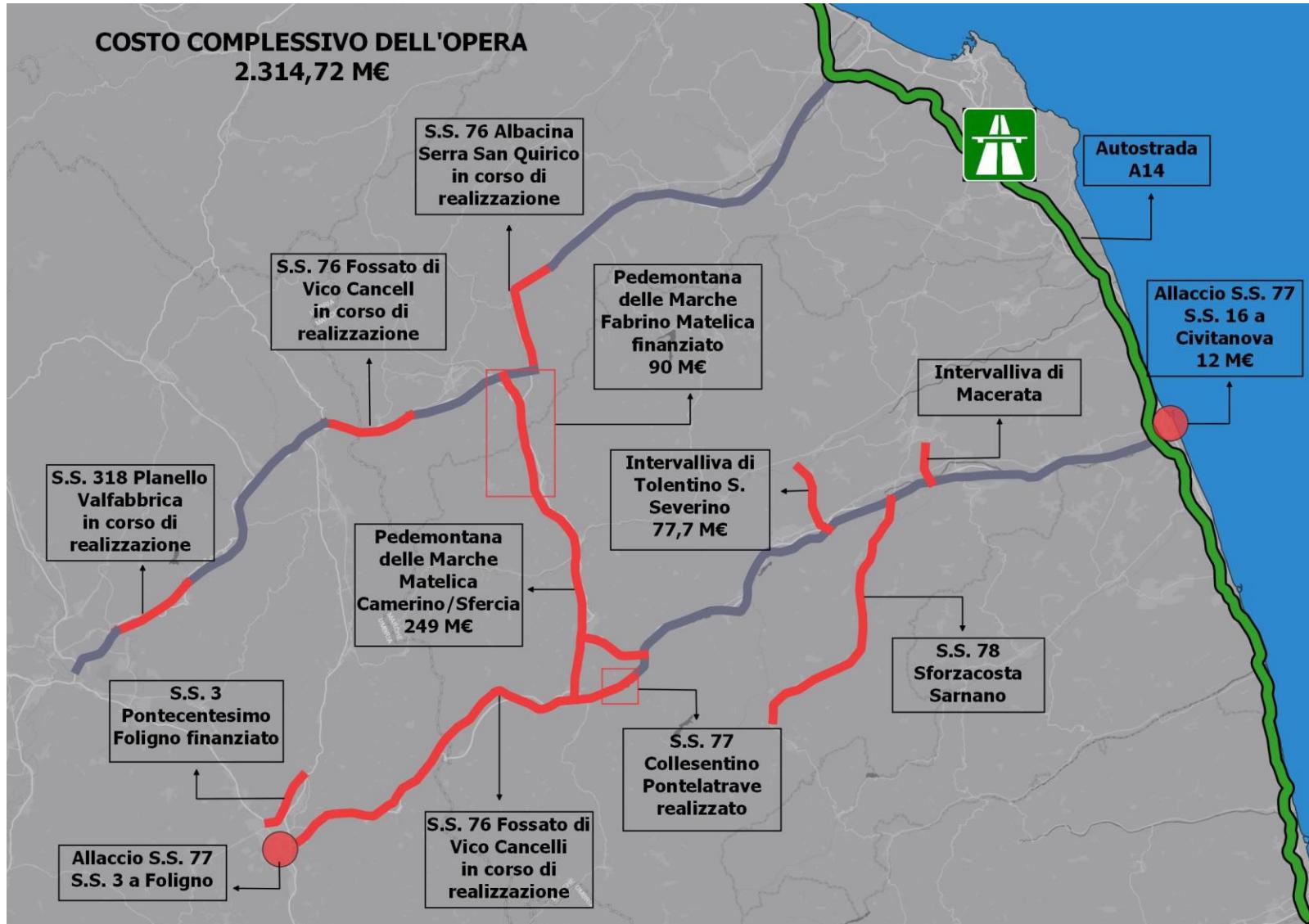
Realizzazione 4 corsie SS16 tratto Falconara M.ma - Baraccola

1° lotto Falconara M.ma - Torrette **programmato nel CdP MIT-ANAS 2016-20 - Costo: 230 M€**

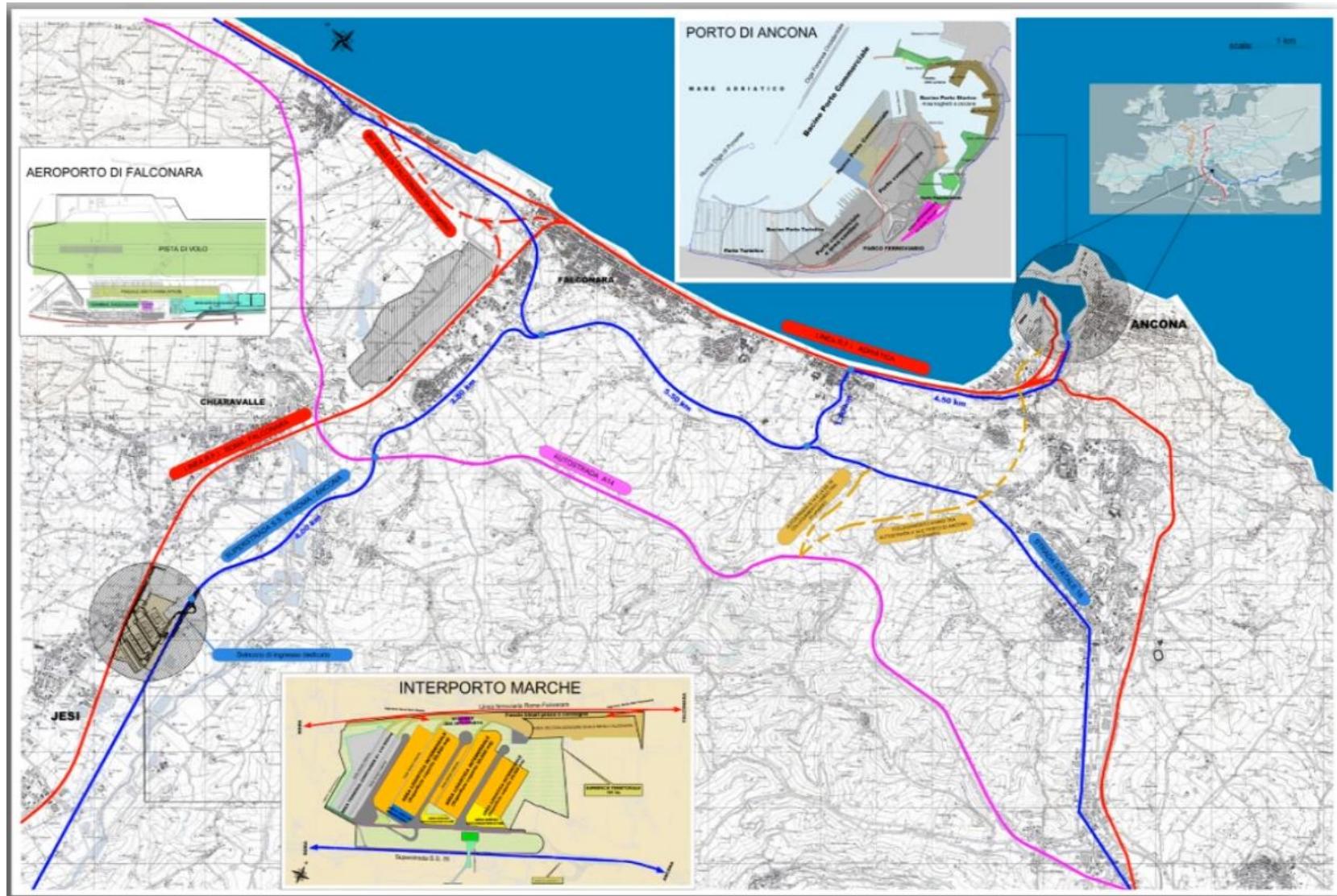
2° lotto Torrette - Baraccola **da programmare - Costo stimato: 280 M€**



STRADE: principali interventi nella Quadrilatero



NODI INTERMODALI



INTERPORTO

**nodo della rete centrale (core network) rete TEN-T e terminale ferroviario
corridoio Scandinavo Mediterraneo - diramazione Bologna-Ancona**

Stazione Ferroviaria **Jesi-Interporto** in esercizio
dal 23 /12/2018

Permette l'instradamento diretto dei treni dall'Interporto sulla linea ferroviaria principale "Orte-Falconara", in entrambe le direzioni, con una netta riduzione dei tempi (e quindi dei costi) per la messa in circolazione dei treni merci e con un maggior livello di sicurezza.



PRIMA: per percorrere la tratta Interporto di Jesi - Falconara, un treno merci, dovendo transitare in interruzione di linea, a velocità di 30 Km/ora, impiegava circa **30 minuti**.

DOPÒ: l'automatizzazione della stazione permette di percorrere la stessa tratta a velocità regolare di 160 Km/ora con un tempo di circa **5-6 minuti**

PORTO DI ANCONA

nodo della rete globale (comprehensive network) rete TEN-T

6.000 lavoratori che ogni giorno entrano in porto

11 Mton. di merci (container, rinfuse, merci su
traghetto)

1,2 milioni di passeggeri tutti internazionali
2.200 toccate nave annue

Strategia di sviluppo del porto di Ancona

- Nuova banchina d'ormeggio (350 m) sul lato esterno del molo Clementino per le navi da crociera di media grandezza. Costo 22,2 M€
- ampliamento Cantiere navale Fincantieri.
Costo 40 M€

Progetto Lungomare Nord per migliorare l'accesso dal Porto alla ferrovia: realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Legge, interramento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria (Intesa nel 2017 tra MIT – RFI – Regione – Comune – AdSP).



AEROPORTO

nodo della rete centrale (core network) rete TEN-T

19/09/2018 - Aerdorica ammessa al concordato preventivo
Azzeramento debito pregresso grazie all'aumento di capitale
da parte di un socio privato (15 M€) e all'aiuto per la
ristrutturazione (25,05 M€)

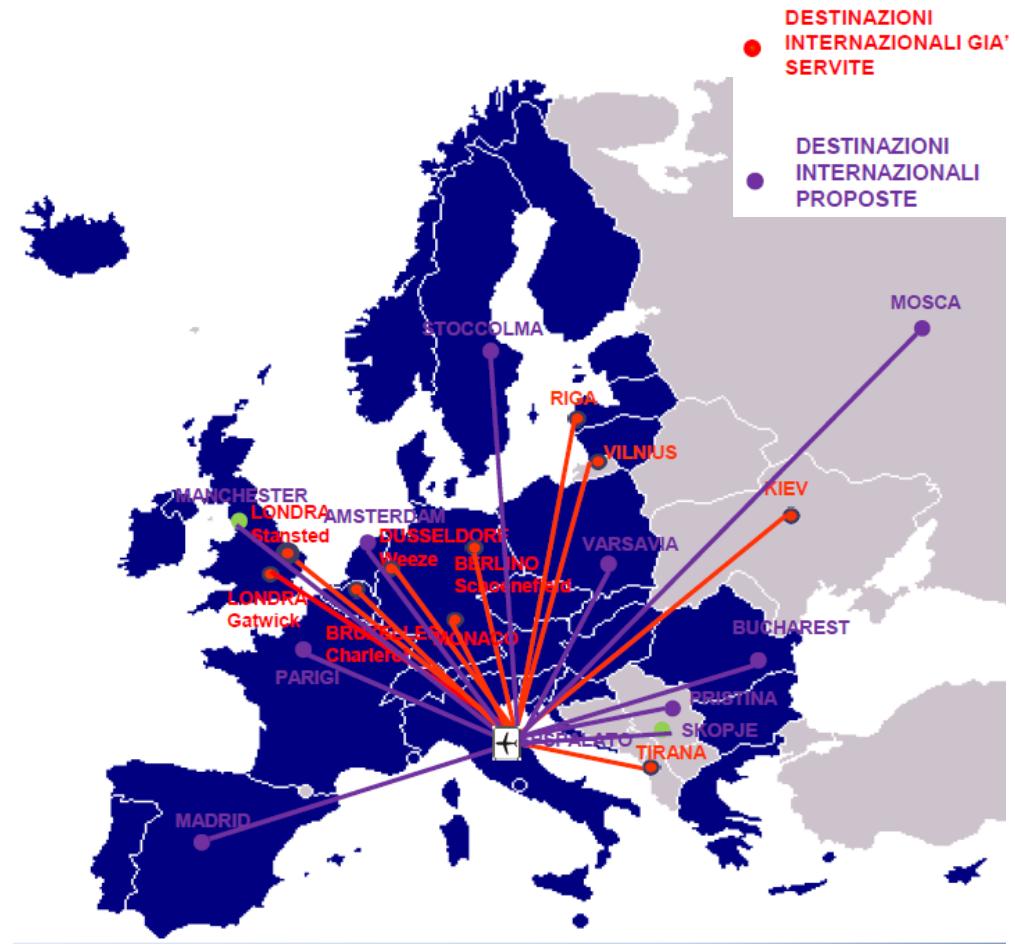
05/07/2019 – omologa del concordato preventivo

Grande operazione di
ristrutturazione aziendale: prima
pratica di ristrutturazione che
interessa un aeroporto
(non una compagnia aerea)



Il socio privato potrà mettere in campo con efficacia la propria capacità tecnico-manageriali necessarie per riportare in attivo la società, mediante l'amento delle tratte e il miglioramento delle infrastrutture dell'aeroporto.

AEROPORTO: ipotesi di sviluppo traffico passeggeri



Grazie per l'attenzione

Nardo Goffi - REGIONE MARCHE
Servizio Tutela, gestione e assetto del territorio
nardo.goffi@regione.marche.it