

UNIONTRASPORTI

RASSEGNA STAMPA MARCHE

A cura di





Sommario

ANSA_07.11.22.....	3
IL MASCALZONE_07.11.22	4
MARCHE NOTIZIE_07.11.22	5
VIVERE ASCOLI_07.11.22	6
ANSA_07.11.22.....	7
CRONACHE ANCONA_07.11.22	8
CRONACHE MACERATESI_07.11.22	10
CRONACHE MARCHE_07.11.22	12
GO MARCHE_07.11.22	13
IL CITTADINO DI RECANATI_07.11.22	14
MARCHE NEWS_07.11.22	15
PICENO NEWS_07.11.22.....	18
PICENO TIME_07.11.22	20
PICENO TIME_07.11.22	21
TG 24 SKY_07.11.22	22
RAI NEWS_07.11.22	23
CENTRO PAGINA_08.11.22.....	24
CRONACHE FERMANE_08.11.22.....	26
CUORE ECONOMICO_08.11.22.....	29
FERPRESS_08.11.22	30
FEROVIE INFO_08.11.22.....	31
IL RESTO DEL CARLINO_08.11.22.....	32
QN - IL RESTO DEL CARLINO_09.11.22.....	33
QN - IL RESTO DEL CARLINO_09.11.22.....	35
CITTÀ FUTURE_21.11.22	36

ANSA_07.11.22

https://www.ansa.it/pmi/notizie/unioncamere/2022/11/07/trasporti-marche-baldelli-3-mld-danni-20-anni-opere-non-fatte_fab62cd9-17ac-4dad-acdd-6e5c444a61bd.html

Trasporti: Marche; Baldelli, 3 mld danni 20 anni opere non fatte

Studio Uniontrasporti su Anello Fs, Ferrovia 2 mari e Valpotenza

Redazione ANSA

ANCONA

07 novembre 2022

16:11

NEWS

Suggerisci

Facebook

Twitter

Altri

Stampa

Scrivi alla redazione

Primo Piano

Archiviato in

Grandi Opere

Area Urbane

Traffico

Trasporti stradali

Francesco Baldelli

Francesco Acquaroli



(ANSA) - ANCONA, 07 NOV - L'anello ferroviario Civitanova Marche-Fabriano-Pergola-Urbino, la Ferrovia dei 2 mari* Ascoli-Rieti, le infrastrutture viarie nella Valpotenza tra potenziamento strade e un nuovo casello autostradale.

Sono tre nodi infrastrutturali strategici regionali su cui si è concentrata "Analisi di impatto economico sociale e ambientale: metodo e prime evidenze" presentata oggi da Alberto Fontanili, direttore di Uniontrasporti, società in house del sistema camerale, in Regione a Palazzo Li Madou in una conferenza sul tema "Le infrastrutture e lo sviluppo economico nelle Marche".

Tra gli intervenuti il presidente della Camera Marche Gino Sabatini e il presidente della Regione Francesco Acquaroli.

Regione e Camera di Commercio Marche fanno sinergia per una "visione infrastrutturale" delle Marche al fine di colmare il gap delle Marche, ha sottolineato l'assessore alle Infrastrutture, Francesco Baldelli, affinché la regione non sia più "un'isola", nel senso di isolamento infrastrutturale.

"La mancata visione della regione negli ultimi 20 anni e oltre - ha attaccato l'assessore - è già costata 3 miliardi di euro per opere infrastrutturali non realizzate. Tra queste, l'anello ferroviario che unisce i territori interni delle Marche, la costa e le dorsali principali, ossia la linea Adriatica e la Roma-Ancona; la viabilità della Val Potenza con la rete autostradale, le bretelle di connessione con l'A14; la Ferrovia dei due mari, 'Ascoli Rieti', anch'essa nel tratto marchigiano ci ha fatto perdere oltre un miliardo di euro di sviluppo della regione". "Per l'economia delle nostre imprese - ha sottolineato - una perdita di Pil per Marche e Italia è quello che stiamo pagando per la mancata visione".

L'anello ferroviario, ha ricordato Baldelli, ha visto la riapertura di un tratto della ferrovia che è stata poi oggetto anche degli eventi dell'alluvione e i lavori di ripristino sono in corso nel tratto tra Fabriano Sassoferrato e Pergola. Ma non basta: dobbiamo unire Ascoli e Porto d'Ascoli, abbiamo una linea elettrificata, arrivare a Civitanova Marche e da lì ad Albacina e Fabriano dove si stanno compiendo lavori, anche con risorse della Regione, con 40 milioni di Fondi sviluppo e coesione per la sua elettrificazione; poi siamo arrivati a Pergola ma non basta dobbiamo arrivare a Urbino e poi a Fano per unire tutta la regione è avere un anello complementare rispetto all'Adriatico che tanto utile sarebbe come misura di sicurezza in caso di interruzione della linea Adriatica ma per la connessione per la crescita omogenea di tutto il nostro territorio". (ANSA).



IL MASCALZONE_07.11.22

<https://www.ilmascalzone.it/2022/11/ferrovia-dei-due-mari-castelli-la-regione-procede-e-insieme-alla-camera-di-commercio-sviluppa-una-prima-ipotesi-sui-costi-benefici/>

Ferrovia dei due Mari. Castelli: "La Regione procede e insieme alla Camera di Commercio sviluppa una prima ipotesi sui costi/benefici"



Seleziona lingua | 1

Cerca qui..



Ultime 48 ore

Ancona, 2022-11-07 – Nella giornata odierna la Regione Marche e la Camera di Commercio delle Marche hanno diffuso un documento particolarmente importante per il futuro dell'assetto infrastrutturale delle Marche e per alcuni specifici interventi tra cui la ferrovia dei due Mari. Lo studio che il Presidente della Camera di Commercio Gino Sabatini ha commissionato a Uniontrasporti ha sviluppato, in particolare, una valutazione sugli effetti e gli impatti che la nuova linea ferroviaria produrrebbe sul piano economico e sociale.

NUDO & CRUDO



Specialità marinare da asporto

Banchina di Riva Nord Malfizia

63074 San Benedetto del Tronto

Tel: 375 726 7396

LA FERROVIA DEI DUE MARI

Come ha ricordato l'assessore regionale alle infrastrutture Francesco Baldelli, che si sta prodigando per la realizzazione di un masterplan infrastrutture senza precedenti per le Marche, il perimetro di analisi dello 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. I costi di realizzazione della linea sono stati quantificati sulla base dei costi medi europei per la costruzione di linee ferroviarie a media velocità. Il costo totale stimato per la costruzione dei 35 km e per la edificazione ed attivazione delle stazioni interessate ammonta a un totale di 245 mln €.

Per il calcolo del costo e del numero di nuovi treni necessari, è stata supposta una frequenza giornaliera di 4 coppie di treni/giorno in ambe le direzioni. La stima rappresenta un numero minimo necessario a rendere la tratta fruibile per l'utenza e competitiva rispetto all'uso di altri mezzi di trasporto.

Rispetto all'acquisto di un numero minimo di 8 treni composti da una locomotiva elettrica e una media di 5 vagoni, è stato calcolato un costo d'investimento pari a 119 mln €. Complessivamente, in definitiva, i costi dell'intervento sarebbero pari a € 750.678.000

Sempre nello studio si è proceduto contestualmente anche ad una stima dei benefici che, a vario titolo, si determinerebbero per famiglie, cittadine e imprese qualora l'infrastruttura dovesse essere effettivamente realizzata. La quantificazione complessiva dei vantaggi è pari a € 1.592.961.841. Non è finita qui. Se la realizzazione dell'intervento analizzato – relativo alla realizzazione della Ferrovia dei 2 Mari – è in grado di generare un impatto di 1,6 miliardi di euro, con un RIA pari a 2,1 (un euro investito ne genera più di 2 in termini di benefici per il territorio), la "non realizzazione" dello stesso intervento crea un costo, detto appunto "Costo del Non Fare". Questo costo per la società civile e per il sistema imprenditoriale – in termini di vantaggi non ottenuti – può essere stimato in oltre 800 milioni di euro nei prossimi 25 anni, quindi circa 34 milioni/anno. Sono dati importanti che potranno essere evidenziati anche in sede di redazione dello studio di fattibilità in corso di redazione e che documentano la chiara volontà della Regione Marche di dare corso ad un progetto di cui da sempre il territorio ha sognato la realizzazione."

Sen. Guido Castelli

MARCHES NOTIZIE_07.11.22

<https://www.marchenotizie.info/68139/incontro-in-regione-sui-temi-delle-infrastrutture-e-dello-sviluppo-economico>

Incontro in Regione sui temi delle infrastrutture e dello sviluppo economico

Il presidente regionale Francesco Acquaroli: "L'obiettivo è dare risposte chiare e inequivocabili"

761 Letture 0 commenti

Cronaca

ASCOLTA LA NOTIZIA



Presentato a Palazzo Li Madou, nel corso di un incontro dal titolo: "Le infrastrutture e lo sviluppo economico nelle Marche", lo studio di Uniontrasporti su iniziativa della Camera di Commercio delle Marche e dell'assessorato alle Infrastrutture della Regione Marche, sull'impatto economico, sociale ed ambientale di tre infrastrutture selezionate nella nostra regione: l'anello ferroviario delle Marche, in particolare il completamento della Fabiano-Pergola-Urbino in connessione con Fano, con la

linea Civitanova-Fabiano e con la Ascoli-Porto d'Ascoli-Civitanova; le infrastrutture viarie della Valpotenza, a cominciare dal casello sull'A14; la ferrovia Ascoli-Rieti cosiddetta dei 'Dei due Mari'.

Al convegno hanno partecipato il presidente della Regione Marche **Francesco Acquaroli**, il presidente della Camera di Commercio delle Marche **Gino Sabatini**, l'assessore alle Infrastrutture **Francesco Baldelli**, il direttore di Uniontrasporti **Antonello Fontanili**. I lavori sono stati coordinati dal Segretario Generale della CCIAA delle Marche **Fabrizio Schiavoni** alla presenza di autorità e dei rappresentanti delle categorie economiche, dei sindacati e degli ordini professionali.

"L'obiettivo è dare risposte chiare e inequivocabili – ha sottolineato il presidente della Regione Marche **Francesco Acquaroli** – per una progettualità che sappia connetterci sia tra territori provinciali che regionali ma soprattutto con le infrastrutture di grande portata come l'autostrada, la ferrovia, l'aeroporto e il porto. L'intermodalità e la continuità territoriale sono per noi obiettivi importanti che stiamo cercando di raggiungere nonostante le numerose problematiche di natura burocratica. Oggi è necessario avere tutte queste infrastrutture per poter essere competitivi come territorio sia in termini di impresa che di turismo inteso come volano trasversale per molti settori (cultura, enogastronomia, artigianato, manifattura, ecc). Abbiamo un ritardo accumulato negli anni molto importante, ma c'è anche una progettualità che sta correndo molto velocemente. Siamo fiduciosi che si possano superare questi gap in un periodo breve: certamente la volontà va condivisa con le Regioni limitrofe e mi pare che ci sia la disponibilità di tutti. Naturalmente a questo si deve aggiungere il sostegno del governo centrale perché certe infrastrutture non possono prescindere da investimenti importanti che la Regione da sola non può sostenere".

"Ammonta ad oltre 3 miliardi di euro il 'costo del non fare' queste tre infrastrutture nelle Marche – ha spiegato l'assessore **Baldelli** -. Un costo messo nero su bianco da un'indagine che ha messo sotto la lente, non solo l'impatto socioeconomico di tre opere selezionate, ma anche il peso effettivo della loro mancata realizzazione negli ultimi 25 anni. Sono oltre 12 anni che la Regione Marche non investe sulla progettazione. La giunta Acquaroli ha messo sul tavolo in meno di due anni un totale di 12 milioni di euro circa a cui si aggiungono i 2,5 milioni per il Fattore Q della progettazione di spazi urbani di 111 comuni classificati nei territori interni, iniziativa in partnership con gli Ordini degli Architetti e degli Ingegneri. Siamo convinti che chi non progetta non può avere una visione, e chi non ha visione non può avere futuro. Si può misurare concretamente il valore socioeconomico delle infrastrutture e determinare quanto sia costata all'intera collettività regionale la loro non realizzazione, soprattutto a causa della mancata visione del passato. Il costo del non fare pesa sul mancato sviluppo delle Marche, una regione che è passata negli anni trascorsi da sviluppata a "in transizione".

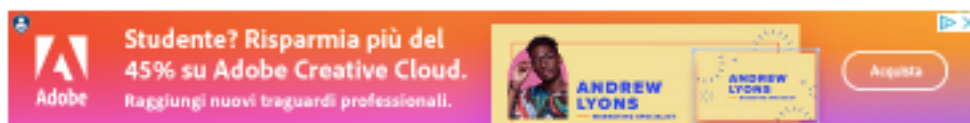
"Le difficoltà oggettive – ha continuato **Sabatini** – di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e dal territorio verso destinazioni nazionali e internazionali, la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci e, allo stesso tempo, il forte dissesto idrogeologico, mortificano le potenzialità di una regione che può vantare innumerevoli risorse produttive. In tale contesto, il sistema camerale marchigiano intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al monitoraggio dell'infrastrutturazione del territorio, in stretta sinergia e collaborazione con l'operato della Regione Marche".

"La giornata di oggi – ha concluso **Fontanili** che nel corso della mattinata ha presentato le prime evidenze delle analisi intraprese – non è un punto di arrivo, ma un punto di partenza per una collaborazione fattiva di tutti i soggetti coinvolti a sostegno di quel tessuto imprenditoriale che nonostante tutte le difficoltà non si arrende mai".

VIVERE ASCOLI_07.11.22

<https://www.vivereascoli.it/2022/11/08/ferrovia-dei-due-mari-castelli-la-regione-procede-e-insieme-alla-camera-di-commercio-sviluppa-una-prima-ipotesi-sui-costi-benefici/2100300115/>

Ferrovia dei due Mari, Castelli: "La Regione procede e insieme alla Camera di Commercio sviluppa una prima ipotesi sui costi/benefici"



di lettura 07/11/2022 - Nella giornata di lunedì la Regione Marche e la Camera di Commercio delle Marche hanno diffuso un documento particolarmente importante per il futuro dell'assetto infrastrutturale delle Marche e per alcuni specifici interventi tra cui la ferrovia dei due Mari.

Lo studio che il Presidente della Camera di Commercio Gino Sabatini ha commissionato a Uniontrasporti ha sviluppato, in particolare, una

valutazione sugli effetti e gli impatti che la nuova linea ferroviaria produrrebbe sul piano economico e sociale. Come ha ricordato l'assessore regionale alle infrastrutture Francesco Baldelli, che si sta prodigando per la realizzazione di un masterplan infrastrutture senza precedenti per le Marche, il perimetro di analisi dello 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. I costi di realizzazione della linea sono stati quantificati sulla base dei costi medi europei per la costruzione di linee ferroviarie a media velocità. Il costo totale stimato per la costruzione dei 35 km e per la edificazione ed attivazione delle stazioni interessate ammonta a un totale di 245 mln €.

Per il calcolo del costo e del numero di nuovi treni necessari, è stata supposta una frequenza giornaliera di 4 coppie di treni/giorno in ambe le direzioni. La stima rappresenta un numero minimo necessario a rendere la tratta fruibile per l'utenza e competitiva rispetto all'uso di altri mezzi di trasporto.

Rispetto all'acquisto di un numero minimo di 8 treni composti da una locomotiva elettrica e una media di 5 vagoni, è stato calcolato un costo d'investimento pari a 119 mln €. Complessivamente, in definitiva, i costi dell'intervento sarebbero pari a € 750.678.000

Sempre nello studio si è proceduto contestualmente anche ad una stima dei benefici che, a vario titolo, si determinerebbero per famiglie, cittadine e imprese qualora l'infrastruttura dovesse essere effettivamente realizzata. La quantificazione complessiva dei vantaggi è pari a € 1.592.961.841. Non è finita qui. Se la realizzazione dell'intervento analizzato – relativo alla realizzazione della Ferrovia dei 2 Mari – è in grado di generare un impatto di 1,6 miliardi di euro, con un RIA pari a 2,1 (un euro investito ne genera più di 2 in termini di benefici per il territorio), la "non realizzazione" dello stesso intervento crea un costo, detto appunto "Costo del Non Fare". Questo costo per la società civile e per il sistema imprenditoriale – in termini di vantaggi non ottenuti – può essere stimato in oltre 800 milioni di euro nei prossimi 25 anni, quindi circa 34 milioni/anno. Sono dati importanti che potranno essere evidenziati anche in sede di redazione dello studio di fattibilità in corso di redazione e che documentano la chiara volontà della Regione Marche di dare corso ad un progetto di cui da sempre il territorio ha sognato la realizzazione."

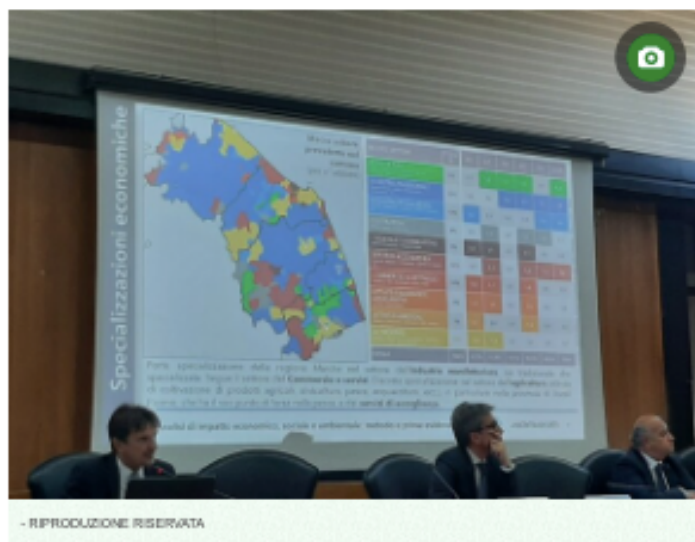
ANSA_07.11.22

https://www.ansa.it/marche/notizie/speciali/2022/11/07/trasporti-marche-baldelli-3-mld-danni-20-anni-opere-non-fatte_09fc7419-3066-4b5e-9195-7553f349de60.html

Trasporti: Marche; Baldelli, 3 mld danni 20 anni opere non fatte

Studio Uniontrasporti su Anello Fs, Ferrovia 2 mari e Valpotenza

Redazione ANSA ANCONA 07 novembre 2022 18:11



- RIPRODUZIONE RISERVATA

 Scrivi alla redazione  Stampa

L'anello ferroviario Civitanova Marche-Fabriano-Pergola-Urbino, la Ferrovia dei 2 mari Ascoli-Rieti, le infrastrutture viarie nella Valpotenza tra potenziamento strade e un nuovo casello autostradale.

Sono tre nodi infrastrutturali strategici regionali su cui si è concentrata "Analisi di impatto economico sociale e ambientale: metodo e prime evidenze" presentata oggi da Alberto Fontanili, direttore di Uniontrasporti, società in house del sistema camerale, in Regione a Palazzo Li Madou in una conferenza sul tema "Le infrastrutture e lo sviluppo economico nelle Marche".

Tra gli intervenuti il presidente della Camera Marche Gino Sabatini e il presidente della Regione Francesco Acquaroli.

Regione e Camera di Commercio Marche fanno sinergia per una "visione infrastrutturale" delle Marche al fine di colmare il gap delle Marche, ha sottolineato l'assessore alle Infrastrutture, Francesco Baldelli, affinché la regione non sia più "un'isola", nel senso di isolamento infrastrutturale.

"La mancata visione della regione negli ultimi 20 anni e oltre - ha attaccato l'assessore - è già costata 3 miliardi di euro per opere infrastrutturali non realizzate. Tra queste, l'anello ferroviario che unisce i territori interni delle Marche, la costa e le dorsali principali, ossia la linea Adriatica e la Roma-Ancona; la viabilità della Val Potenza con la rete autostradale, le bretelle di connessione con l'A14; la Ferrovia dei due mari, 'Ascoli Rieti', anch'essa nel tratto marchigiano ci ha fatto perdere oltre un miliardo di euro di sviluppo della regione". "Per l'economia delle nostre imprese - ha sottolineato - una perdita di Pil per Marche e Italia è quello che stiamo pagando per la mancata visione".

L'anello ferroviario, ha ricordato Baldelli, ha visto la riapertura di un tratto della ferrovia che è stata poi oggetto anche degli eventi dell'alluvione e i lavori di ripristino sono in corso nel tratto tra Fabriano Sossogrande e Pergola. Ma non basta: dobbiamo unire Ascoli e Porto d'Ascoli, abbiamo una linea elettrificata, arrivare a Civitanova Marche e da lì ad Albacina e Fabriano dove si stanno compiendo lavori, anche con risorse della Regione, con 40 milioni di Fondi sviluppo e coesione per la sua elettrificazione; poi siamo arrivati a Pergola ma non basta dobbiamo arrivare a Urbino e poi a Fano per unire tutta la regione è avere un anello complementare rispetto all'Adriatico che tanto utile sarebbe come misura di sicurezza in caso di interruzione della linea Adriatica ma per la connessione per la crescita omogenea di tutto il nostro territorio". (ANSA).

CRONACHE ANCONA_07.11.22

<https://www.cronacheancona.it/2022/11/07/anello-civitanova-fabriano-ferrovia-due-mari-e-valpotenza-tre-miliardi-il-coste-del-non-fare/400684/>

Anello Civitanova-Fabriano, ferrovia 'Due mari' e Valpotenza: «Tre miliardi il 'costo del non fare'»

ANCONA - E' quello che emerge, secondo l'assessore regionale Francesco Baldelli, dallo studio di Uniontrasporti presentato oggi a Palazzo Li Madou su iniziativa della Camera di Commercio delle Marche e dell'assessorato regionale alle Infrastrutture. Focus sui tre progetti attesi da 20 anni



L'anello ferroviario delle Marche, in particolare il completamento della Fabriano-Pergola-Urbino in connessione con Fano, con la linea Civitanova-Fabriano e con la Ascoli-Porto d'Ascoli-Civitanova; le infrastrutture viarie della Valpotenza, a cominciare dal casello sull'A14; la ferrovia Ascoli-Rieti cosiddetta dei 'Dei due Mari'. Sono le tre



infrastrutture selezionate nella nostra regione, i cui progetti sono stati presentati ad Ancona, a Palazzo Li Madou, nel corso di un incontro dal titolo: "Le infrastrutture e lo sviluppo economico nelle Marche", con lo studio di Uniontrasporti su iniziativa della Camera di Commercio delle Marche e dell'assessorato alle Infrastrutture della

Regione Marche, sull'impatto economico, sociale ed ambientale. Al convegno hanno partecipato il presidente della Regione Marche **Francesco Acquaroli**, il presidente della Camera di Commercio delle Marche **Gino Sabatini**, l'assessore alle Infrastrutture **Francesco Baldelli**, il direttore di Uniontrasporti **Antonello Fontanili**. I lavori sono stati coordinati dal segretario generale della Cciaa delle Marche **Fabrizio Schiavoni** alla presenza di autorità e dei rappresentanti delle categorie economiche, dei sindacati e degli ordini professionali.

«L'obiettivo è dare risposte chiare e inequivocabili – ha sottolineato il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli – per una progettualità che sappia connetterci sia tra territori provinciali che regionali ma soprattutto con le infrastrutture di grande portata come l'autostrada, la ferrovia, l'aeroporto e il porto. **L'intermodalità e la continuità territoriale sono per noi**

obiettivi importanti che stiamo cercando di raggiungere nonostante le numerose problematiche di natura burocratica. Oggi è necessario avere tutte queste infrastrutture per poter essere competitivi come territorio sia in termini di impresa che di turismo inteso come volano trasversale per molti settori (cultura, enogastronomia, artigianato, manifattura, ecc). Abbiamo un ritardo accumulato negli anni molto importante, ma c'è anche una progettualità che sta correndo molto velocemente. Siamo fiduciosi che si possano superare questi gap in un periodo breve: certamente la volontà va condivisa con le Regioni limitrofe e mi pare che ci sia la disponibilità di tutti. Naturalmente a questo si deve aggiungere il sostegno del governo centrale perché certe infrastrutture non possono prescindere da investimenti importanti che la Regione da sola non può sostenere».



«Ammonta ad oltre 3 miliardi di euro il 'costo del non fare' queste tre infrastrutture nelle Marche – ha spiegato l'assessore Baldelli -. Un costo messo nero su bianco da un'indagine che ha messo sotto la lente, non solo l'impatto socioeconomico di tre opere selezionate, ma anche il peso effettivo della loro mancata realizzazione negli ultimi 25 anni. Sono

oltre 12 anni che la Regione Marche non investe sulla progettazione. La giunta Acquaroli ha messo sul tavolo in meno di due anni un totale di 12 milioni di euro circa a cui si aggiungono i 2,5 milioni per il Fattore Q della progettazione di spazi urbani di 111 comuni classificati nei territori interni, iniziativa in partnership con gli Ordini degli Architetti e degli Ingegneri. Siamo convinti che chi non progetta non può avere una visione, e chi non ha visione non può avere futuro. Si può misurare concretamente il valore socioeconomico delle infrastrutture e determinare quanto sia costata all'intera collettività regionale la loro non realizzazione, soprattutto a causa della mancata visione del passato. Il costo del non fare pesa sul mancato sviluppo delle Marche, una regione che è passata negli anni trascorsi da sviluppata a "in transizione».

«Le difficoltà oggettive – ha continuato Sabatini – di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e dal territorio verso destinazioni nazionali e internazionali, la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci e, allo stesso tempo, **il forte dissesto idrogeologico, mortificano le potenzialità di una regione che può vantare innumerevoli risorse**

produttive. In tale contesto, il sistema camerale marchigiano intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al monitoraggio dell'infrastrutturazione del territorio, in stretta sinergia e collaborazione con l'operato della Regione Marche». «La giornata di oggi – ha concluso Fontanili che nel corso della mattinata ha presentato le prime evidenze delle analisi intraprese – non è un punto di arrivo, ma un punto di partenza per una collaborazione fattiva di tutti i soggetti coinvolti a sostegno di quel tessuto imprenditoriale che nonostante tutte le difficoltà non si arrende mai».



CRONACHE MACERATESI_07.11.22

<https://www.cronachemaceratesi.it/2022/11/07/anello-civitanova-fabriano-ferrovia-due-mari-e-valpotenza-tre-miliardi-il-coste-del-non-fare/1691579/>

Anello Civitanova-Fabriano, ferrovia 'Due mari' e Valpotenza: «Tre miliardi il 'costo del non fare'»

ANCONA - E' quello che emerge, secondo l'assessore regionale Francesco Baldelli, dallo studio di Uniontrasporti presentato oggi a Palazzo Li Madou su iniziativa della Camera di Commercio delle Marche e dell'assessorato regionale alle Infrastrutture. Focus sui tre progetti attesi da 20 anni

L'anello ferroviario delle Marche, in particolare il completamento della Fabriano-Pergola-Urbino in connessione con Fano, con la linea Civitanova-Fabriano e con la Ascoli-Porto d'Ascoli-Civitanova; le infrastrutture viarie della Valpotenza, a cominciare dal casello sull'A14; la ferrovia Ascoli-Rieti



cosiddetta dei 'Dei due Mari'. Sono le tre infrastrutture selezionate nella nostra regione, i cui progetti sono stati presentati ad Ancona, a Palazzo Li Madou, nel corso di un incontro dal titolo: "Le infrastrutture e lo sviluppo economico nelle Marche", con lo studio di Uniontrasporti su iniziativa della Camera di Commercio delle Marche e dell'assessorato alle Infrastrutture della

Regione Marche, sull'impatto economico, sociale ed ambientale. Al convegno hanno partecipato il presidente della Regione Marche **Francesco Acquaroli**, il presidente della Camera di Commercio delle Marche **Gino Sabatini**, l'assessore alle Infrastrutture **Francesco Baldelli**, il direttore di Uniontrasporti **Antonello Fontanili**. I lavori sono stati coordinati dal segretario generale della Cciao delle Marche **Fabrizio Schiavoni** alla presenza di autorità e dei rappresentanti delle categorie economiche, dei sindacati e degli ordini professionali.

«L'obiettivo è dare risposte chiare e inequivocabili – ha sottolineato il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli – per una progettualità che sappia connetterci sia tra territori provinciali che regionali ma soprattutto con le infrastrutture di grande portata come l'autostrada, la ferrovia, l'aeroporto e il porto. **L'intermodalità e la continuità territoriale sono per noi obiettivi importanti che stiamo cercando di raggiungere nonostante le**



numerose problematiche di natura burocratica. Oggi è necessario avere tutte queste infrastrutture per poter essere competitivi come territorio sia in termini di impresa che di turismo inteso come volano trasversale per molti settori (cultura, enogastronomia, artigianato, manifattura, ecc). Abbiamo un ritardo accumulato negli anni molto importante, ma c'è anche una progettualità che sta correndo molto velocemente. Siamo fiduciosi che si possano superare questi gap in un periodo breve: certamente la volontà va condivisa con le Regioni limitrofe e mi pare che ci sia la disponibilità di tutti. Naturalmente a questo si deve aggiungere il sostegno del governo centrale perché certe infrastrutture non possono prescindere da investimenti importanti che la Regione da sola non può sostenere».



«Ammonta ad oltre 3 miliardi di euro il **‘costo del non fare’** queste tre **infrastrutture nelle Marche** – ha spiegato l'assessore Baldelli -. Un costo messo nero su bianco da un'indagine che ha messo sotto la lente, non solo l'impatto socioeconomico di tre **opere selezionate**, ma anche il **peso effettivo della loro mancata realizzazione negli ultimi 25**

anni. Sono oltre 12 anni che la Regione Marche non investe sulla progettazione. La giunta Acquaroli ha messo sul tavolo in meno di due anni un totale di 12 milioni di euro circa a cui si aggiungono i 2,5 milioni per il Fattore Q della progettazione di spazi urbani di 111 comuni classificati nei territori interni, iniziativa in partnership con gli Ordini degli Architetti e degli Ingegneri. Siamo convinti che chi non progetta non può avere una visione, e chi non ha visione non può avere futuro. Si può misurare concretamente il valore socioeconomico delle infrastrutture e determinare quanto sia costata all'intera collettività regionale la loro non realizzazione, soprattutto a causa della mancata visione del passato. Il costo del non fare pesa sul mancato sviluppo delle Marche, una regione che è passata negli anni trascorsi da sviluppata a 'in transizione'».

«Le difficoltà oggettive – ha continuato Sabatini – di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e dal territorio verso destinazioni nazionali e internazionali, la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci e, allo stesso tempo, **il forte dissesto idrogeologico, mortificano le potenzialità di una regione che può vantare innumerevoli risorse**



produttive. In tale contesto, il sistema camerale marchigiano intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al monitoraggio dell'infrastrutturazione del territorio, in stretta sinergia e collaborazione con l'operato della Regione Marche». «La giornata di oggi – ha concluso Fontanili che nel corso della mattinata ha presentato le prime evidenze delle analisi intraprese – non è un punto di arrivo, ma un punto di partenza per una collaborazione fattiva di tutti i soggetti coinvolti a sostegno di quel tessuto imprenditoriale che nonostante tutte le difficoltà non si arrende mai».

CRONACHE MARCHE_07.11.22

<https://www.cronachemarche.it/ferrovia-ascoli-roma-per-il-tratto-marchigiano-servono-245-milioni/>

7 NOVEMBRE 2022

Ferrovia Ascoli-Roma : per il tratto marchigiano servono 245 milioni

Print  PDF 

Ascoli.- Oggi la Regione Marche e la Camera di Commercio hanno diffuso un documento importante per il futuro dell'assetto infrastrutturale delle Marche e per alcuni specifici interventi tra cui la ferrovia dei due Mari (Ascoli- Roma) . Lo rende noto il senatore **Guido Castelli**, ex assessore regionale. Lo studio che il Presidente della Camera di Commercio **Gino Sabatini** ha commissionato a Uniontrasporti ha sviluppato, in particolare, una valutazione sugli effetti e gli impatti che la nuova linea ferroviaria produrrebbe sul piano economico e sociale.



Gino Sabatini

Secondo l'assessore regionale Francesco Baldelli il perimetro di analisi dello studio riguarda il tratto marchigiano da Ascoli 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**. Il costo totale stimato per la costruzione del 35 km e per la edificazione ed attivazione delle stazioni interessate ammonta a un totale di **245 milioni di euro**.



Guido Castelli

Nello studio si ipotizza l'acquisto di un numero minimo di 8 treni composti da una locomotiva elettrica e una **media di 5 vagoni**. Costo d'investimento pari a 119 mln euro.

Secondo Castelli, il rapporto evidenzia una stima dei benefici che, a vario titolo, si determinerebbero per famiglie, cittadine e imprese qualora l'infrastruttura dovesse essere effettivamente realizzata. E questi varrebbero non meno di **1,6 miliardi di euro**. " Sono dati importanti - afferma il senatore- che potranno essere evidenziati anche in sede di redazione dello studio di fattibilità in corso di redazione e che documentano la chiara volontà della Regione Marche di dare corso ad un progetto di cui da sempre il territorio ha sognato la realizzazione."



GO MARCHE_07.11.22

<http://www.gomarche.it/news.php?newsId=2100300114>

Venerdì 11 Novembre 2022

News | **Cronaca** | **Attualità** | **Politica** | **Sport** | **Spettacoli** | **Economia** | **Lavoro**navigazione: **Home** > **Attualità** > **Ferrovia dei due Mari, Castelli: â€ La Regione procede e insieme alla Camera di Commercio sviluppa una prima ipotesi sui costi/beneficiâ€**

Lunedì 07 Novembre 2022

Ferrovia dei due Mari, Castelli: â€ La Regione procede e insieme alla Camera di Commercio sviluppa una prima ipotesi sui costi/beneficiâ€

Nella giornata di lunedì 7 la Regione Marche e la Camera di Commercio delle Marche hanno diffuso un documento particolarmente importante per il futuro dell'assetto infrastrutturale delle Marche e per alcuni specifici interventi tra

cui la ferrovia dei due Mari.

Lo studio che il Presidente della Camera di Commercio Gino Sabatini ha commissionato a Uniontrasporti ha sviluppato, in particolare, una valutazione sugli effetti e gli impatti che la nuova linea ferroviaria produrrebbe sul piano economico e sociale. Come ha ricordato lâ€ assessore regionale alle infrastrutture Francesco Baldelli, che si sta prodigando per la realizzazione di un masterplan infrastrutture senza precedenti per le Marche, il perimetro di analisi dello 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 Ã stata realizzata supponendo una linea a doppio binario elettrificata. I costi di realizzazione della linea sono stati quantificati sulla base dei costi medi europei per la costruzione di linee ferroviarie a media velocitÃ . Il costo totale stimato per la costruzione dei 35 km e per la edificazione ed attivazione delle stazioni interessate ammonta a un totale di 245 mln â . Per il calcolo del costo e del numero di nuovi treni necessari, Ã stata supposta una frequenza giornaliera di 4 coppie di treni/giorno in

IL CITTADINO DI RECANATI_07.11.22

<https://www.ilcittadinodirecanati.it/notizie-territorio-marche/74196-infrastrutture-e-sviluppo-economico-oggi-incontro-in-regione>

Infrastrutture e sviluppo economico, oggi incontro in Regione

Dettagli

Categoria: Altre notizie dalla Regione

📅 Pubblicato: Lunedì 7 Novembre 2022 - 21:36

👁 Visite: 104



ANCONA - Presentato a Palazzo Li Madou, nel corso di un incontro dal titolo: "Le infrastrutture e lo sviluppo economico nelle Marche", lo studio di Uniontrasporti su iniziativa della Camera di Commercio delle Marche e dell'assessorato alle Infrastrutture della Regione Marche, sull'impatto economico, sociale ed ambientale di tre infrastrutture selezionate nella nostra regione: l'anello ferroviario delle Marche, in particolare il completamento della Fabriano-Pergola-Urbino in connessione con Fano, con la linea Civitanova-Fabriano e con la Ascoli-Porto d'Ascoli-Civitanova; le infrastrutture viarie della Valpotenza, a cominciare dal casello sull'A14; la ferrovia Ascoli-Rieti cosiddetta dei 'Dei due Mari'.

Al convegno hanno partecipato il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, il presidente della Camera di Commercio delle Marche Gino Sabatini, l'assessore alle Infrastrutture Francesco Baldelli, il direttore di Uniontrasporti Antonello Fontanili. I lavori sono stati coordinati dal Segretario Generale della CCIAA delle Marche Fabrizio Schiavoni alla presenza di autorità e dei rappresentanti delle categorie economiche, dei sindacati e degli ordini professionali.

"L'obiettivo è dare risposte chiare e inequivocabili – ha sottolineato il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli – per una progettualità che sappia connetterci sia tra territori provinciali che regionali ma soprattutto con le infrastrutture di grande portata come



l'autostrada, la ferrovia, l'aeroporto e il porto. L'intermodalità e la continuità territoriale sono per noi obiettivi importanti che stiamo cercando di raggiungere nonostante le numerose problematiche di natura burocratica. Oggi è necessario avere tutte queste infrastrutture per poter essere competitivi come territorio sia in termini di impresa che di turismo inteso come volano trasversale per molti settori (cultura, enogastronomia,

artigianato, manifattura, ecc). Abbiamo un ritardo accumulato negli anni molto importante, ma c'è anche una progettualità che sta correndo molto velocemente. Siamo fiduciosi che si possano superare questi gap in un periodo breve: certamente la volontà va condivisa con le Regioni limitrofe e mi pare che ci sia la disponibilità di tutti. Naturalmente a questo si deve aggiungere il sostegno del governo centrale perché certe infrastrutture non possono prescindere da investimenti importanti che la Regione da sola non può sostenere".

"Ammona ad oltre 3 miliardi di euro il 'costo del non fare' queste tre infrastrutture nelle Marche – ha spiegato l'assessore Baldelli -. Un costo messo nero su bianco da un'indagine che ha messo sotto la lente, non solo l'impatto socioeconomico di tre opere selezionate, ma anche il peso effettivo della loro mancata realizzazione negli ultimi 25 anni. Sono oltre 12 anni che la Regione Marche non investe sulla progettazione. La giunta Acquaroli ha messo sul tavolo in meno di due anni un totale di 12 milioni di euro circa a cui si aggiungono i 2,5 milioni per il Fattore Q della progettazione di spazi urbani di 111 comuni classificati nei territori interni, iniziativa in partnership con gli Ordini degli Architetti e degli Ingegneri. Siamo convinti che chi non progetta non può avere una visione, e chi non ha visione non può avere futuro. Si può misurare concretamente il valore socioeconomico delle infrastrutture e determinare quanto sia costata all'intera collettività regionale la loro non realizzazione, soprattutto a causa della mancata visione del passato. Il costo del non fare pesa sul mancato sviluppo delle Marche, una regione che è passata negli anni trascorsi da sviluppata a "in transizione".

"Le difficoltà oggettive - ha continuato Sabatini - di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e dal territorio verso destinazioni nazionali e internazionali, la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci e, allo stesso tempo, il forte dissesto idrogeologico, mortificano le potenzialità di una regione che può vantare innumerevoli risorse produttive. In tale contesto, il sistema camerale marchigiano intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al monitoraggio dell'infrastrutturazione del territorio, in stretta sinergia e collaborazione con l'operato della Regione Marche".

"La giornata di oggi – ha concluso Fontanili che nel corso della mattinata ha presentato le prime evidenze delle analisi intraprese – non è un punto di arrivo, ma un punto di partenza per una collaborazione fattiva di tutti i soggetti coinvolti a sostegno di quel tessuto imprenditoriale che nonostante tutte le difficoltà non si arrende mai".

MARCHE NEWS_07.11.22

<https://www.marchenews24.it/ancona-incontro-regione-infrastrutture-sviluppo-economico-99774.html>

Ancona, incontro in Regione su infrastrutture e sviluppo economico

Da Redazione - 7 Novembre 2022

20

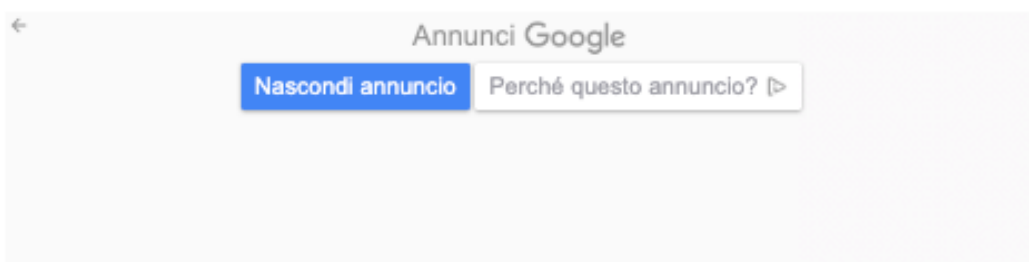
Mi piace 2



Presentato a Palazzo Li Madou lo studio di Uniontrasporti su iniziativa della Camera di Commercio delle Marche e dell'assessorato alle Infrastrutture della Regione Marche

ANCONA – Presentato a Palazzo Li Madou, nel corso di un incontro dal titolo: **“Le Infrastrutture e lo sviluppo economico nelle Marche”**, lo studio di Uniontrasporti su iniziativa della Camera di Commercio delle Marche e dell'assessorato alle Infrastrutture della Regione Marche, sull'impatto economico, sociale ed ambientale di tre infrastrutture selezionate nella nostra regione: l'anello ferroviario delle Marche, in particolare il completamento della Fabriano-Pergola-Urbino in connessione con Fano, con la linea Civitanova-Fabriano e con la Ascoli-Porto d'Ascoli-Civitanova; le infrastrutture viarie della Valpotenza, a cominciare dal casello sull'A14; la ferrovia Ascoli-Rieti cosiddetta dei 'Dei due Mari'.

Al convegno hanno partecipato il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, il presidente della Camera di Commercio delle Marche Gino Sabatini, l'assessore alle Infrastrutture Francesco Baldelli, il direttore di Uniontrasporti Antonello Fontanili. I lavori sono stati coordinati dal Segretario Generale della CCIAA delle Marche Fabrizio Schiavoni alla presenza di autorità e dei rappresentanti delle categorie economiche, dei sindacati e degli ordini professionali.



"L'obiettivo è dare risposte chiare e inequivocabili – ha sottolineato il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli – per una progettualità che sappia connetterci sia tra territori provinciali che regionali ma soprattutto con le infrastrutture di grande portata come l'autostrada, la ferrovia, l'aeroporto e il porto. L'intermodalità e la continuità territoriale sono per noi obiettivi importanti che stiamo cercando di raggiungere nonostante le numerose problematiche di natura burocratica. Oggi è necessario avere tutte queste infrastrutture per poter essere competitivi come territorio sia in termini di impresa che di turismo inteso come volano trasversale per molti settori (cultura, enogastronomia, artigianato, manifattura, ecc). Abbiamo un ritardo accumulato negli anni molto importante, ma c'è anche una progettualità che sta correndo molto velocemente. Siamo fiduciosi che si possano superare questi gap in un periodo breve: certamente la volontà va condivisa con le Regioni limitrofe e mi pare che ci sia la disponibilità di tutti. Naturalmente a questo si deve aggiungere il sostegno del governo centrale perché certe infrastrutture non possono prescindere da investimenti importanti che la Regione da sola non può sostenere".





"Ammonta ad oltre 3 miliardi di euro il 'costo del non fare' queste tre infrastrutture nelle Marche – ha spiegato l'assessore Baldelli -. Un costo messo nero su bianco da un'indagine che ha messo sotto la lente, non solo l'impatto socioeconomico di tre opere selezionate, ma anche il peso effettivo della loro mancata realizzazione negli ultimi 25 anni. Sono oltre 12 anni che la Regione Marche non investe sulla progettazione. La giunta Acquaroli ha messo sul tavolo in meno di due anni un totale di 12 milioni di euro circa a cui si aggiungono i 2,5 milioni per il Fattore Q della progettazione di spazi urbani di 111 comuni classificati nei territori interni, iniziativa in partnership con gli Ordini degli Architetti e degli Ingegneri. Siamo convinti che chi non progetta non può avere una visione, e chi non ha visione non può avere futuro. Si può misurare concretamente il valore socioeconomico delle infrastrutture e determinare quanto sia costata all'intera collettività regionale la loro non realizzazione, soprattutto a causa della mancata visione del passato. Il costo del non fare pesa sul mancato sviluppo delle Marche, una regione che è passata negli anni trascorsi da sviluppata a 'in transizione'".

"Le difficoltà oggettive – ha continuato Sabatini – di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e dal territorio verso destinazioni nazionali e internazionali, la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci e, allo stesso tempo, il forte dissesto idrogeologico, mortificano le potenzialità di una regione che può vantare innumerevoli risorse produttive. In tale contesto, il sistema camerale marchigiano intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al monitoraggio dell'infrastrutturazione del territorio, in stretta sinergia e collaborazione con l'operato della Regione Marche".

PICENO NEWS_07.11.22

<https://www.picenonews24.it/ferrovia-dei-due-mari-castelli-la-regione-procede-e-insieme-alla-camera-di-commercio-sviluppa-una-prima-ipotesi-sui-costi-benefici/>

Ferrovia dei due Mari. Castelli: “La Regione procede e insieme alla Camera di Commercio sviluppa una prima ipotesi sui costi/benefici”

POLITICA

MCB

Redazione

© 7 Novembre 2022



La Regione Marche e la Camera di Commercio delle Marche hanno diffuso un documento particolarmente importante per il futuro dell'assetto infrastrutturale delle Marche e per alcuni specifici interventi tra cui la ferrovia dei due Mari.



"Lo studio che il Presidente della Camera di Commercio Gino Sabatini ha commissionato a Uniontrasporti ha sviluppato, in particolare, una valutazione sugli effetti e gli impatti che la nuova linea ferroviaria produrrebbe sul piano economico e sociale. Come ha ricordato l'assessore regionale alle infrastrutture Francesco Baldelli, che si sta prodigando per la realizzazione di un masterplan infrastrutture senza precedenti per le Marche, il perimetro di analisi dello 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 realizzata supponendo una linea a doppio binario elettrificata. I costi di realizzazione della linea sono stati quantificati sulla base dei costi medi europei per la costruzione di linee ferroviarie a media velocità. Il costo totale stimato per la costruzione dei 35 km e per la edificazione ed attivazione delle stazioni interessate ammonta a un totale di 245 mln €." dice il Senatore Guido Castelli.

"Per il calcolo del costo e del numero di nuovi treni necessari, è supposta una frequenza giornaliera di 4 coppie di treni/giorno in ambe le direzioni. La stima rappresenta un numero minimo necessario a rendere la tratta fruibile per l'utenza e competitiva rispetto all'uso di altri mezzi di trasporto. Rispetto all'acquisto di un numero minimo di 8 treni composti da una locomotiva elettrica e una media di 5 vagoni, è calcolato un costo d'investimento pari a 119 milioni di €. Complessivamente, in definitiva, i costi dell'intervento sarebbero pari a € 750.678.000" spiega l'esponente Fdl.

"Sempre nello studio si è proceduto contestualmente anche ad una stima dei benefici che, a vario titolo, si determinerebbero per famiglie, cittadine e imprese qualora l'infrastruttura dovesse essere effettivamente realizzata. La quantificazione complessiva dei vantaggi è pari a € 1.592.961.841. Non è finita qui. Se la realizzazione dell'intervento analizzato – relativo alla realizzazione della Ferrovia dei 2 Mari – è in grado di generare un impatto di 1,6 miliardi di euro, con un RIA pari a 2,1 (un euro investito ne genera più di 2 in termini di benefici per il territorio), la "non realizzazione" dello stesso intervento crea un costo, detto appunto "Costo del Non Fare". Questo costo per la società civile e per il sistema imprenditoriale – in termini di vantaggi non ottenuti – può essere stimato in oltre 800 milioni di euro nei prossimi 25 anni, quindi circa 34 milioni/anno. Sono dati importanti che potranno essere evidenziati anche in sede di redazione dello studio di fattibilità in corso di redazione e che documentano la chiara volontà della Regione Marche di dare corso ad un progetto di cui da sempre il territorio ha sognato la realizzazione." conclude.



PICENO TIME_07.11.22

<https://www.picenotime.it/it/pagine/59F89E34-F658-11E9-BA84-B0A97E8EE179,FD99864A-FBDC-11EA-85A3-B832108FCDFE,F6E31458-5EB6-11ED-BACC-19A5C14C915C/>

Regione Marche, Acquaroli su infrastrutture e sviluppo economico: "Volontà di superare il gap"

di Redazione Picenotime
lunedì 07 novembre 2022

studioscaramucci.it
ARCHITETTURA - INGEGNERIA

Presentato a Palazzo Li Madou, nel corso di un incontro dal titolo: "Le infrastrutture e lo sviluppo economico nelle Marche", lo studio di Uniontrasporti su iniziativa della Camera di Commercio delle Marche e dell'assessorato alle Infrastrutture della Regione Marche, sull'impatto economico, sociale ed ambientale di tre infrastrutture selezionate nella nostra regione: **l'anello ferroviario delle Marche, in particolare il completamento della Fabriano-Pergola-Urbino in connessione con Fano, con la linea Civitanova-Fabriano e con la Ascoli-Porto d'Ascoli-Civitanova; le infrastrutture viarie della Valpotenza, a cominciare dal casello sull'A14; la ferrovia Ascoli-Rieti cosiddetta dei 'Dei due Mari'.**

Al convegno hanno partecipato il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, il presidente della Camera di Commercio delle Marche Gino Sabatini, l'assessore alle Infrastrutture Francesco Baldelli, il direttore di Uniontrasporti Antonello Fontanili. I lavori sono stati coordinati dal Segretario Generale della CCIAA delle Marche Fabrizio Schiavoni alla presenza di autorità e dei rappresentanti delle categorie economiche, dei sindacati e degli ordini professionali.

"L'obiettivo è dare risposte chiare e inequivocabili - ha sottolineato il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli - per una progettualità che sappia connetterci sia tra territori provinciali che regionali ma soprattutto con le infrastrutture di grande portata come l'autostrada, la ferrovia, l'aeroporto e il porto. L'intermodalità e la continuità territoriale sono per noi obiettivi importanti che stiamo cercando di raggiungere nonostante le numerose problematiche di natura burocratica. Oggi è necessario avere tutte queste infrastrutture per poter essere competitivi come territorio sia in termini di impresa che di turismo inteso come volano trasversale per molti settori (cultura, enogastronomia, artigianato, manifattura, ecc). Abbiamo un ritardo accumulato negli anni molto importante, ma c'è anche una progettualità che sta correndo molto velocemente. Siamo fiduciosi che si possano superare questi gap in un periodo breve: certamente la volontà va condivisa con le Regioni limitrofe e mi pare che ci sia la disponibilità di tutti. Naturalmente a questo si deve aggiungere il sostegno del governo centrale perché certe infrastrutture non possono prescindere da investimenti importanti che la Regione da sola non può sostenere".

"Ammonta ad oltre 3 miliardi di euro il 'costo del non fare' queste tre infrastrutture nelle Marche - ha spiegato l'assessore Baldelli -. Un costo messo nero su bianco da un'indagine che ha messo sotto la lente, non solo l'impatto socioeconomico di tre opere selezionate, ma anche il peso effettivo della loro mancata realizzazione negli ultimi 25 anni. Sono oltre 12 anni che la Regione Marche non investe sulla progettazione. La giunta Acquaroli ha messo sul tavolo in meno di due anni un totale di 12 milioni di euro circa a cui si aggiungono i 2,5 milioni per il Fattore Q della progettazione di spazi urbani di 111 comuni classificati nei territori interni, iniziativa in partnership con gli Ordini degli Architetti e degli Ingegneri. Siamo convinti che chi non progetta non può avere una visione, e chi non ha visione non può avere futuro. Si può misurare concretamente il valore socioeconomico delle infrastrutture e determinare quanto sia costata all'intera collettività regionale la loro non realizzazione, soprattutto a causa della mancata visione del passato. Il costo del non fare pesa sul mancato sviluppo delle Marche, una regione che è passata negli anni trascorsi da sviluppata a 'in transizione'".

"Le difficoltà oggettive - ha continuato Sabatini - di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e dal territorio verso destinazioni nazionali e internazionali, la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci e, allo stesso tempo, il forte dissesto idrogeologico, mortificano le potenzialità di una regione che può vantare innumerevoli risorse produttive. In tale contesto, il sistema camerale marchigiano intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al monitoraggio dell'infrastrutturazione del territorio, in stretta sinergia e collaborazione con l'operato della Regione Marche".

"La giornata di oggi - ha concluso Fontanili che nel corso della mattinata ha presentato le prime evidenze delle analisi intraprese - non è un punto di arrivo, ma un punto di partenza per una collaborazione fattiva di tutti i soggetti coinvolti a sostegno di quel tessuto imprenditoriale che nonostante tutte le difficoltà non si arrende mai".



PICENO TIME_07.11.22

<https://www.picenotime.it/it/pagine/59F89E34-F658-11E9-BA84-B0A97E8EE179,FD99864A-FBDC-11EA-85A3-B832108FCDFE,89024C90-5EAE-11ED-87C8-84A2C14C915C/>

Ferrovia dei due Mari, Castelli: “Regione Marche e Camera di Commercio procedono insieme. Prima ipotesi costi/benefici”

di Redazione Picenotime
lunedì 07 novembre 2022

studioscaramucci.it
ARCHITETTURA - INGEGNERIA

Nella giornata odierna la Regione Marche e la Camera di Commercio delle Marche hanno diffuso un documento particolarmente importante per il futuro dell'assetto infrastrutturale delle Marche e per alcuni specifici interventi tra cui la ferrovia dei due Mari. Lo studio che il Presidente della Camera di Commercio Gino Sabatini ha commissionato a Uniontrasporti ha sviluppato, in particolare, una valutazione sugli effetti e gli impatti che la nuova linea ferroviaria produrrebbe sul piano economico e sociale. Come ha ricordato l'assessore regionale alle infrastrutture Francesco Baldelli, che si sta prodigando per la realizzazione di un masterplan infrastrutture senza precedenti per le Marche, il perimetro di analisi dello 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. I costi di realizzazione della linea sono stati quantificati sulla base dei costi medi europei per la costruzione di linee ferroviarie a media velocità. Il costo totale stimato per la costruzione dei 35 km e per la edificazione ed attivazione delle stazioni interessate ammonta a un totale di 245 milioni di euro euro.

Per il calcolo del costo e del numero di nuovi treni necessari, è stata supposta una frequenza giornaliera di 4 coppie di treni/giorno in ambe le direzioni. La stima rappresenta un numero minimo necessario a rendere la tratta fruibile per l'utenza e competitiva rispetto all'uso di altri mezzi di trasporto. Rispetto all'acquisto di un numero minimo di 8 treni composti da una locomotiva elettrica e una media di 5 vagoni, è stato calcolato un costo d'investimento pari a 119 mln euro. Complessivamente, in definitiva, i costi dell'intervento sarebbero pari a 750.678.000 euro.

Sempre nello studio si è proceduto contestualmente anche ad una stima dei benefici che, a vario titolo, si determinerebbero per famiglie, cittadine e imprese qualora l'infrastruttura dovesse essere effettivamente realizzata. La quantificazione complessiva dei vantaggi è pari a 1.592.961.841 euro. Non è finita qui. Se la realizzazione dell'intervento analizzato – relativo alla realizzazione della Ferrovia dei 2 Mari – è in grado di generare un impatto di 1,6 miliardi di euro, con un RIA pari a 2,1 (un euro investito ne genera più di 2 in termini di benefici per il territorio), la “non realizzazione” dello stesso intervento crea un costo, detto appunto “Costo del Non Fare”.

“Questo costo per la società civile e per il sistema imprenditoriale – in termini di vantaggi non ottenuti – può essere stimato in oltre 800 milioni di euro nei prossimi 25 anni, quindi circa 34 milioni/anno - dichiara il senatore Guido Castelli -. Sono dati importanti che potranno essere evidenziati anche in sede di redazione dello studio di fattibilità in corso di redazione e che documentano la chiara volontà della Regione Marche di dare corso ad un progetto di cui da sempre il territorio ha sognato la realizzazione.”

TG 24 SKY_07.11.22

<https://tg24.sky.it/ancona/2022/11/07/trasporti-marche-baldelli-3-mld-danni-20-anni-opere-non-fatte>



(ANSA) - ANCONA, 07 NOV - L'anello ferroviario Civitanova Marche-Fabriano-Pergola-Urbino, la Ferrovia dei 2 mari" Ascoli-Rieti, le infrastrutture viarie nella Valpotenza tra potenziamento strade e un nuovo casello autostradale. Sono tre nodi infrastrutturali strategici regionali su cui si è concentrata "Analisi di impatto economico sociale e ambientale: metodo e prime evidenze" presentata oggi da Alberto Fontanili, direttore di Uniontrasporti, società in house del sistema camerale, in Regione a Palazzo Li Madou in una conferenza sul tema "Le infrastrutture e lo sviluppo economico nelle Marche".

Tra gli intervenuti il presidente della Camera Marche Gino Sabatini e il presidente della Regione Francesco Acquaroli.

Regione e Camera di Commercio Marche fanno sinergia per una "visione infrastrutturale" delle Marche al fine di colmare il gap delle Marche, ha sottolineato l'assessore alle Infrastrutture, Francesco Baldelli, affinché la regione non sia più "un'isola", nel senso di isolamento infrastrutturale.

"La mancata visione della regione negli ultimi 20 anni e oltre - ha attaccato l'assessore - è già costata 3 miliardi di euro per opere infrastrutturali non realizzate. Tra queste, l'anello ferroviario che unisce i territori interni delle Marche, la costa e le dorsali principali, ossia la linea Adriatica e la Roma-Ancona; la viabilità della Val Potenza con la rete autostradale, le bretelle di connessione con l'A14; la Ferrovia dei due mari, 'Ascoli Rieti', anch'essa nel tratto marchigiano ci ha fatto perdere oltre un miliardo di euro di sviluppo della regione". "Per l'economia delle nostre imprese - ha sottolineato - una perdita di Pil per Marche e Italia è quello che stiamo pagando per la mancata visione".

L'anello ferroviario, ha ricordato Baldelli, ha visto la riapertura di un tratto della ferrovia che è stata poi oggetto anche degli eventi dell'alluvione e i lavori di ripristino sono in corso nel tratto tra Fabriano Sossogrande e Pergola. Ma non basta: dobbiamo unire Ascoli e Porto d'Ascoli, abbiamo una linea elettrificata, arrivare a Civitanova Marche e da lì ad Albacina e Fabriano dove si stanno compiendo lavori, anche con risorse della Regione, con 40 milioni di Fondi sviluppo e coesione per la sua elettrificazione; poi siamo arrivati a Pergola ma non basta dobbiamo arrivare a Urbino e poi a Fano per unire tutta la regione è avere un anello complementare rispetto all'Adriatico che tanto utile sarebbe come misura di sicurezza in caso di interruzione della linea Adriatica ma per la connessione per la crescita omogenea di tutto il nostro territorio". (ANSA).

RAI NEWS_07.11.22

<https://www.rainews.it/tgr/marche/video/2022/11/infrastrutture-traino-per-il-pil-1c079d0e-0af3-41dc-8f67-e6a97ac8b8b3.html>

ECONOMIA E FINANZA > SETTORI ECONOMICI E IMPRESE

"Infrastrutture: traino per le imprese"

Il completamento di tre opere strategiche (stradali e ferroviarie) potrebbe avere un impatto economico di tre miliardi: lo sostiene uno studio di Uniontrasporti, presentato da Camera di commercio e regione

07/11/2022 Francesco Monti



Condividi

Potenziare la rete ferroviaria e quella stradale per far crescere le imprese marchigiane: la richiesta arriva dalla camera di commercio delle Marche. Un libro bianco curato da Uniontrasporti individua 14 infrastrutture prioritarie, focalizzandosi in particolare su tre: il completamento dell'anello ferroviario Civitanova-Fabriano-Pergola-Urbino, la ferrovia dei due mari Rieti-Ascoli e le strade della valle del Potenza, con la realizzazione del casello sulla A14.

Il libro bianco evidenzia la necessità di superare la struttura a pettine dei collegamenti stradali e ferroviari marchigiani, ma anche di investire sulle infrastrutture per la connettività.

Secondo l'assessore regionale alle infrastrutture Francesco Baldelli si è già perso troppo tempo.

In particolare il completamento dell'anello ferroviario, dice Baldelli, è fondamentale sia come collegamento fra entroterra e costa, sia come percorso di emergenza in caso di interruzione della linea adriatica.

CENTRO PAGINA_08.11.22

<https://www.centropagina.it/ascoli/ferrovia-due-mari-piceno-lazio-progetto-presentato-primo-studio/>

Ferrovia dei due Mari tra il Piceno e il Lazio: il progetto si farà, presentato un primo studio

La linea verrebbe realizzata lungo un percorso di 35 chilometri. Il costo totale stimato è di 245 milioni di euro

Di **Matteo Porfiri** - 8 Novembre 2022



La stazione di Ascoli

ASCOLI – La **ferrovia dei due Mari** si farà. È questa la certezza scaturita dall'incontro che si è svolto ieri, lunedì 7, tra la Regione Marche e la Camera di commercio, che **hanno sviluppato una prima ipotesi sui costi e sui benefici** di un'opera della quale ormai si parla da tanti anni e che per molti sembra soltanto utopia. Invece, il progetto è concreto e si punta proprio **a realizzare il tratto marchigiano che da Ascoli andrebbe fino al confine con il Lazio**, per 35 chilometri complessivi.



L'opera

Lo studio che il presidente della Camera di commercio Gino Sabatini ha commissionato a Uniontrasporti ha sviluppato, in particolare, **una valutazione sugli effetti e gli impatti che la nuova linea ferroviaria produrrebbe sul piano economico e sociale**. Come ha ricordato l'assessore regionale alle infrastrutture Francesco Baldelli, che si sta prodigando per la realizzazione di un masterplan infrastrutture senza precedenti per le Marche, il perimetro di analisi dello 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**. I costi di realizzazione della linea sono stati quantificati sulla base dei costi medi europei per la costruzione di linee ferroviarie a media velocità. Il **costo totale** stimato per la costruzione dei 35 km e per la edificazione ed attivazione delle stazioni interessate ammonta a un totale di **245 milioni di euro**. **Per il calcolo del costo e del numero di nuovi treni necessari, è stata supposta una frequenza giornaliera di 4 coppie di treni al giorno** in ambe le direzioni. La stima rappresenta un numero minimo necessario a rendere la tratta fruibile per l'utenza e competitiva rispetto all'uso di altri mezzi di trasporto. Rispetto all'acquisto di un numero minimo di otto treni composti da una locomotiva elettrica e una media di cinque vagoni, **è stato calcolato un costo d'investimento pari a 119 milioni**. Complessivamente, in definitiva, i costi dell'intervento sarebbero pari a 750 milioni e 678mila euro.

L'obiettivo

«Sempre nello studio – spiega l'ex assessore regionale Guido Castelli, ora senatore -, **si è proceduto contestualmente anche ad una stima dei benefici** che, a vario titolo, si determinerebbero per famiglie, cittadine e imprese qualora l'infrastruttura dovesse essere effettivamente realizzata. Se la realizzazione dell'intervento analizzato, relativo alla realizzazione della Ferrovia dei due Mari, **è in grado di generare un impatto di 1,6 miliardi di euro**, la 'non realizzazione' dello stesso intervento crea un costo, detto appunto 'costo del non fare'. Questo costo per la società civile e per il sistema imprenditoriale, in termini di vantaggi non ottenuti, può essere stimato in oltre 800 milioni di euro nei prossimi 25 anni, **quindi circa 34 milioni all'anno**. Sono dati importanti che potranno essere evidenziati anche in sede di redazione dello studio di fattibilità – conclude Castelli – e che documentano la chiara volontà della Regione Marche di dare corso ad un progetto di cui da sempre il territorio ha sognato la realizzazione».

CRONACHE FERMANE_08.11.22

<https://www.cronachefermane.it/2022/11/08/infrastrutture-baldelli-il-costo-del-non-fare-e-pari-a-3-miliardi-di-euro-necessario-recuperare/532702/>

Infrastrutture, Baldelli: «Il “costo del non fare” è pari a 3 miliardi di euro, necessario recuperare»

NON SOLO Ferrovia dei due Mari nello studio di Uniontrasporti, realizzato su iniziativa della Camera di Commercio delle Marche e dell'assessorato alle Infrastrutture della Regione Marche, presentato ad Ancona. Ecco l'impatto economico, sociale ed ambientale di tre opere importanti per la nostra regione

8 Novembre 2022 - Ore 10:03 - 95 letture

 Stampa  PDF



 Mi piace | Piace a 4 persone. Iscriviti per vedere cosa piace ai tuoi amici.



L'incontro del 7 novembre ad Ancona (foto pagina facebook del senatore Guido Castelli)

Non solo Ferrovia Salaria nello studio di Uniontrasporti, realizzato su iniziativa della Camera di Commercio delle Marche e dell'assessorato alle Infrastrutture della Regione Marche, presentato il 7 novembre, ad Ancona.



Da sin. Francesco Baldelli, Francesco Acquaroli e Gino Sabatini

E' stato preso in esame l'impatto economico, sociale ed ambientale di tre infrastrutture selezionate nella nostra regione (infatti lo studio titola: "Le infrastrutture e lo sviluppo economico nelle Marche").

E sono: l'anello ferroviario delle Marche, in particolare il completamento della Fabriano-

Pergola-Urbino in connessione con Fano, con la linea Civitanova-Fabriano e con la Ascoli-Porto d'Ascoli-Civitanova; le infrastrutture viarie della Valpotenza, a cominciare dal casello sull'A14; la ferrovia Ascoli-Rieti cosiddetta dei due Mari ([leggi qui l'articolo](#)).

Al convegno hanno partecipato il presidente della Regione Marche **Francesco Acquaroli**, il presidente della Camera di Commercio delle Marche **Gino Sabatini**, l'assessore alle Infrastrutture **Francesco Baldelli**, il direttore di Uniontrasporti **Antonello Fontanili**. I lavori sono stati coordinati dal segretario generale della Camera di commercio **Fabrizio Schiavoni** alla presenza di autorità e dei rappresentanti delle categorie economiche, dei sindacati e degli ordini professionali.

«L'obiettivo è dare risposte chiare e inequivocabili – ha sottolineato il presidente Acquaroli – per una progettualità che sappia connetterci sia tra territori provinciali che regionali ma soprattutto con le infrastrutture di grande portata come l'autostrada, la ferrovia, l'aeroporto e il porto.



Da sin. Francesco Acquaroli e Gino Sabatini

Oggi è necessario avere tutte queste infrastrutture per poter essere competitivi come territorio sia in termini di impresa che di turismo inteso come volano trasversale per molti settori (cultura, enogastronomia, artigianato, manifattura).



Abbiamo un ritardo accumulato negli anni molto importante, ma c'è anche una progettualità che sta correndo molto velocemente».

«Ammonta ad oltre 3 miliardi di euro il 'costo del non fare' queste tre infrastrutture nelle Marche – ha spiegato l'assessore Baldelli -. Un costo messo nero su bianco da un'indagine che ha evidenziato non solo l'impatto socioeconomico di tre opere selezionate, ma anche il peso effettivo della loro mancata realizzazione negli ultimi 25 anni.

Sono oltre 12 anni che la Regione Marche non investe sulla progettazione.

La giunta Acquaroli ha messo sul tavolo, in meno di due anni, un totale di 12 milioni di euro circa a cui si aggiungono i 2,5 milioni per il "Fattore Q" della progettazione di spazi urbani di 111 comuni classificati nei territori interni, iniziativa in partnership con gli Ordini degli Architetti e degli Ingegneri.

Siamo convinti che chi non progetta non può avere una visione, e chi non ha visione non può avere futuro».

«Le difficoltà oggettive – ha continuato Sabatini – di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e dal territorio verso destinazioni nazionali e internazionali, la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci e, allo stesso tempo, il forte dissesto idrogeologico, mortificano le potenzialità di una regione che può vantare innumerevoli risorse produttive.

*In tale contesto, il sistema camerale marchigiano intende svolgere un **ruolo di raccordo** tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al monitoraggio dell'infrastrutturazione del territorio, in stretta sinergia e collaborazione con l'operato della Regione Marche».*

«La giornata di oggi – ha concluso Fontanili che nel corso della mattinata ha presentato le prime evidenze delle analisi intraprese – non è un punto di arrivo, ma un punto di partenza per una collaborazione fattiva di tutti i soggetti coinvolti a sostegno di quel tessuto imprenditoriale che nonostante tutte le difficoltà non si arrende mai».

CUORE ECONOMICO_08.11.22

<https://www.cuoreeconomico.com/le-marche-alla-sfida-dell-intermodalita-infrastrutture-in-rete-per-lo-sviluppo-economico/#popup>

Le Marche alla sfida dell'intermodalità: infrastrutture in rete per lo sviluppo economico



Presentata in Regione l'analisi sull'impatto sociale, economico ed ambientale di tre infrastrutture. Il presidente Acquaroli: "Possiamo colmare il gap, c'è una progettazione importante"

Le Marche puntano a rafforzare le connessioni tra infrastrutture, con l'obiettivo di crescere ancora. Presso la sede della regione è stato presentato lo studio di Uniontrasporti, su iniziativa della Camera di Commercio delle Marche e dell'assessorato regionale all'infrastruttura, sull'impatto sociale ed ambientale di tre infrastrutture: **l'anello ferroviario delle Marche, in particolare il completamento della Fabriano-Pergola-Urbino in connessione con Fano, con la linea Civitanova-Fabriano e con la Ascoli-Porto d'Ascoli-Civitanova; le Infrastrutture viarie della Valpotenza, a cominciare dal casello sull'A14; la ferrovia Ascoli-Rieti cosiddetta del 'Del due Mari'.**

Al convegno hanno partecipato il presidente della Regione Marche **Francesco Acquaroli**, il presidente della Camera di Commercio delle Marche **Gino Sabatini**, l'assessore alle Infrastrutture **Francesco Baldelli**, il direttore di Uniontrasporti Antonello Fontanili.

I lavori sono stati coordinati dal Segretario Generale della Camera di Commercio delle Marche Fabrizio Schiavoni alla presenza di autorità e dei rappresentanti delle categorie economiche, dei sindacati e degli ordini professionali.

Progettualità importante per recuperare il ritardo

"L'obiettivo è dare risposte chiare e inequivocabili - ha sottolineato il presidente della Regione Marche **Francesco Acquaroli** - per una progettualità che sappia connettersi sia tra territori provinciali che regionali ma soprattutto con le infrastrutture di grande portata come l'autostrada, la ferrovia, l'aeroporto e il porto.

L'intermodalità e la continuità territoriale sono per noi obiettivi importanti che stiamo cercando di raggiungere nonostante le numerose problematiche di natura burocratica.

Oggi è necessario avere tutte queste infrastrutture per poter essere competitivi come territorio sia in termini di impresa che di turismo inteso come volano trasversale per molti settori (cultura, enogastronomia, artigianato, manifattura).



FERPRESS_08.11.22

<https://www.ferpress.it/le-infrastrutture-e-lo-sviluppo-economico-nelle-marche-lo-studio-uniontrasporti/>

Le infrastrutture e lo sviluppo economico nelle Marche: lo studio Uniontrasporti

(FERPRESS) – Ancona, 8 NOV – Presentato a Palazzo Li Madou, nel corso di un incontro dal titolo: “Le infrastrutture e lo sviluppo economico nelle Marche”, lo studio di Uniontrasporti su iniziativa della Camera di Commercio delle Marche e dell’assessorato alle Infrastrutture della Regione Marche, sull’impatto economico, sociale ed ambientale di tre infrastrutture selezionate nella nostra regione: l’anello ferroviario delle Marche, in particolare il completamento della Fabriano-Pergola-Urbino in connessione con Fano, con la linea Civitanova-Fabriano e con la Ascoli-Porto d’Ascoli-Civitanova; le infrastrutture viarie della Valpotenza, a cominciare dal Casello sull’A14; la Ferrovia Ascoli-Rieti cosiddetta dei ‘Dei due Mari’.



FEROVIE INFO_08.11.22

<https://www.ferrovie.info/index.php/it/13-treni-reali/24322-ferrovie-presentato-un-primo-studio-per-la-ferrovia-dei-due-mari>



Ferrovie: Presentato un primo studio per la Ferrovia dei due Mari

Categoria: **Treni reali**

Pubblicato: 08 Novembre 2022

Umbria **Lazio** **Marche**



Durante l'incontro che si è svolto ieri, lunedì 7, tra la Regione Marche e la Camera di commercio è stata sviluppata una prima ipotesi sui costi e sui benefici della realizzazione della **Ferrovia dei due Mari**.

Lo studio commissionato dal presidente della Camera di commercio Gino Sabatini a Uniontrasporti ha sviluppato, in particolare, una valutazione sugli effetti e gli impatti che la nuova linea ferroviaria produrrebbe sul piano economico e sociale.

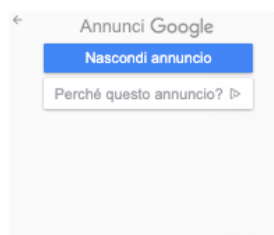
Come ha ricordato l'assessore regionale alle infrastrutture Francesco Baldelli, il perimetro di analisi dello studio riguarda il tratto marchigiano da Ascoli Piceno fino al confine regionale tra Marche e Lazio, per un totale di 35 km di linea.

Sulla base dei dati raccolti, la valutazione è stata realizzata supponendo una linea a doppio binario elettrificata. I costi di realizzazione della linea sono stati quantificati sulla base dei costi medi europei per la costruzione di linee ferroviarie a media velocità.

Il costo totale stimato per la costruzione dei 35 km e per la edificazione ed attivazione delle stazioni interessate ammonta a un totale di 245 milioni di euro. Per il calcolo del costo e del numero di nuovi treni necessari, è stata supposta una frequenza giornaliera di 4 coppie di treni al giorno in ambe le direzioni.

La stima rappresenta un numero minimo necessario a rendere la tratta fruibile per l'utenza e competitiva rispetto all'uso di altri mezzi di trasporto. Rispetto all'acquisto di un numero minimo di otto treni composti da una locomotiva elettrica e una media di cinque vagoni, è stato calcolato un costo d'investimento pari a 119 milioni. Complessivamente, in definitiva, i costi dell'intervento sarebbero pari a 750 milioni e 678mila euro.

«Sempre nello studio – spiega l'ex assessore regionale Guido Castelli, ora senatore –, si è proceduto contestualmente anche ad una stima dei benefici che, a vario titolo, si determinerebbero per famiglie, cittadine e imprese qualora l'infrastruttura dovesse essere effettivamente realizzata.



Se la realizzazione dell'intervento analizzato, relativo alla realizzazione della Ferrovia dei due Mari, è in grado di generare un impatto di 1,6 miliardi di euro, la 'non realizzazione' dello stesso intervento crea un costo, detto appunto 'costo del non fare'. Questo costo per la società civile e per il sistema imprenditoriale, in termini di vantaggi non ottenuti, può essere stimato in oltre 800 milioni di euro nei prossimi 25 anni, quindi circa 34 milioni all'anno.

Sono dati importanti che potranno essere evidenziati anche in sede di redazione dello studio di fattibilità – conclude Castelli – e che documentano la chiara volontà della Regione Marche di dare corso ad un progetto di cui da sempre il territorio ha sognato la realizzazione».

L'articolo integrale a questo [link](#).

IL RESTO DEL CARLINO_08.11.22

<https://www.ilrestodelcarlino.it/fano/cronaca/lanello-ferroviario-e-strategico-senza-perderemmo-460-milioni-1.8262220>

"L'anello ferroviario è strategico Senza, perderemmo 460 milioni"

L'assessore Baldelli illustra i costi stimati in 25 anni in base a uno studio elaborato da Uniontrasporti "Per ogni euro speso sulle tratte Fabriano-Pergola-Urbino ne avremmo 1,9 guadagnato sul territorio"



"Per ogni milione di euro speso per l'attivazione dell'anello ferroviario Fabriano-Pergola-Urbino si avrebbe una ricaduta positiva sul territorio di 1 milione e 900 mila euro, mentre la mancata realizzazione dell'opera determinerebbe una perdita quantificabile, per un periodo di 25 anni, in 460 milioni. E ciò, non considerando la potenzialità della struttura per il trasporto pubblico locale (ma solo per finalità turistiche e trasporto merci), che renderebbe ancora più pesante il costo del non fare".

L'assessore regionale Francesco Baldelli sintetizza così uno dei temi illustrati ieri mattina nella conferenza indetta da Regione e Camera di Commercio delle Marche su infrastrutture e sviluppo, che ha puntato i riflettori sull'impatto economico, sociale ed ambientale di 3 grandi opere: la Ferrovia dei 2 Mari Ascoli-Rieti, il potenziamento della rete viaria nella Valpotenza (Mc) e, appunto, l'anello ferroviario Fabriano-Pergola-Urbino. Il cui primo tratto, Fabriano-Pergola, è stato riattivato 14 mesi fa, anche se ora non è percorribile per i danni causati dalla drammatica alluvione del 15 settembre su diversi segmenti che attraversano il territorio di Sassoferrato (An), la cui sistemazione, già partita, terminerà fra alcuni mesi; mentre servirebbe ripristinare la Pergola-Cagli-Fermignano-Urbino, smantellata tra Pergola e Fermignano nel 1971.

"Le cifre che ho enunciato – riprende Baldelli – derivano da un approfondito studio di Uniontrasporti (società in house di Unioncamere e delle Camere di Commercio, ndr), che ha tenuto conto di un ampio numero di fattori, fra i quali la concentrazione delle imprese nei territori, la domanda del turismo, l'attivazione dei posti di lavoro in ambito ferroviario, i vantaggi per le aziende e per le famiglie, la valenza economica della maggior sicurezza nei trasferimenti delle persone e molti altri". "Tutti elementi – aggiunge – che forniscono un risultato estremamente chiaro: l'anello Fabriano-Pergola-Urbino è di importanza strategica per lo sviluppo del territorio di competenza e non solo, e la sua rilevanza aumenterebbe ulteriormente attraverso la connessione con Fano su cui il Ministero ha investito 1 milione di euro per uno studio di fattibilità, perché, in tal modo, avremo anche un collegamento diretto verso Roma delle città di Fano e Pesaro e, inoltre, l'entroterra sarebbe legato con la linea adriatica".

E sui timori che il ripristino di alcune tratte possa causare problemi in certe aree urbanizzate, l'assessore precisa: "Gli studi di fattibilità servono proprio a valutare ogni aspetto e i percorsi in determinate zone possono anche subire variazioni rispetto a quelli originari, in modo che si risolvano le interferenze con i centri abitati e la viabilità esistente". Accanto a Baldelli, hanno partecipato alla conferenza il governatore Acquaroli, il presidente della Camera di Commercio delle Marche Gino Sabatini col segretario generale Fabrizio Schiavoni e il direttore di Uniontrasporti Antonello Fontanili.

Sandro Franceschetti



QN - Il Resto del Carlino

IN EVIDENZA

Le priorità indicate dal mondo produttivo

L'obiettivo è contribuire al rilancio economico del territorio marchigiano

1 Il report

Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali delle Marche è promosso dalla Camera di commercio (**nella foto** il presidente Gino Sabatini) e redatto da **Uniontrasporti**. Ha lo scopo di sintetizzare le priorità indicate dal mondo associativo e imprenditoriale

09/11/2022
Pag. 23 Ed. Macerata

QN - Il Resto del Carlino

diffusione:75835
tiratura:103553

Pedemontana e casello per la Val Potenza Ecco il «Libro Bianco» delle infrastrutture

Lo studio di Camera di commercio e **Uniontrasporti** sulle priorità per la viabilità maceratese. Risputa la metropolitana di superficie

di **Lucia Gentili**

Le province di Ascoli e Macerata, nella nostra regione, risultano quelle con il gap infrastrutturale più ampio (rispettivamente all'83° e 86° posto in Italia). Ad esempio nel Maceratese solo il 21% della rete ferroviaria è elettrificata e a doppio binario, ma sono in corso i lavori di elettrificazione sulla Civitanova-Macerata-Albaccina. È quanto emerge dal Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali delle Marche, un documento promosso dalla Camera di commercio delle Marche e redatto da **Uniontrasporti**. Ha lo scopo di sintetizzare le priorità indicate dal mondo associativo e imprenditoriale marchigiano su cui occorre intervenire con urgenza per superare la condizione di isolamento in cui verte il sistema territoriale regionale, ulteriormente enfatizzata dalla crisi in corso (legata alla pandemia e al conflitto in Ucraina), e recuperare competitività rispetto ai mercati nazionali e internazionali. Il 73% delle imprese attive si concentra nella provincia di Ancona (27%), Pesaro e Urbino (24%) e Macerata (23%). Numerosi i distretti, in particolare: il settore calzaturiero nell'Ascolano, nel Fermano e nel Maceratese, quello delle pelletterie a Tolentino e quello degli strumenti musicali a Recanati. È inserito nelle priorità, il completamento della Pedemontana delle Marche, il principale collegamento longitudinale delle aree più interne. L'obiettivo: il rilancio imprenditoriale delle aree interessate, che, dopo gli eventi sismici del 2016, potranno acquisire la centralità necessaria. Tra gli 11 lotti in cui è diviso il progetto, c'è il lotto 5 (Quadrilatero), ovvero Fabriano-Muc-



Un cantiere per la viabilità: la provincia di Macerata ha un gap infrastrutturale importante, è all'86esimo posto in Italia (foto d'archivio)

cia (117 milioni di euro, finanziati, per la tratta Matelica Nord-Muccia, con termine previsto nel 2023). Il lotto 6 è il tratto S. Severino-Castelraimondo (60 milioni), il 7 Tolentino - San Severino (134 milioni di cui 34 finanziati), il numero 8 Caldarola-Belforte-Sarnano (120 milioni di cui 36 dal Pnc e il lotto 9, Sarnano - Amandola (80 milioni di cui 24 da Pnc). Altra opera considerata urgente è il collegamento stradale della Valle del Potenza. «L'accessibilità della Valle del Potenza presenta infatti una situazione emergenziale dal punto di vista della viabilità, a fronte della valenza produttiva manifatturiera che rappresenta, un tessuto socio economico molto importante che crea il Pil della regione», viene spiegato nel Libro Bianco. Il progetto prevede un nuovo casello autostradale sulla A14 a Potenza Picena (10 milioni), a cui collegare una serie di interventi di migliora-

mento delle arterie che confluiscono sul casello, e nuova rotatoria SS16-SP571 a Porto Recanati. Poi una nuova bretella stradale di collegamento Villa Potenza - A14, un nuovo collegamento Villa Potenza-Macerata (26 milioni, studio di fattibilità in corso, progettazione finanziata con fondi regionali) tra la SS77 Val di Chienti e la SS/SR361. Infine un nuovo tracciato e/o ammodernamento e ampliamento del tratto Villa Potenza - Castelraimondo (SS361) fino all'intersezione con il lotto 5 della Pedemontana/Quadrilatero, Fabriano-Muccia (in corso di realizzazione con ultimazione prevista nel 2023). Infine la metropolitana di superficie Civitanova-Albaccina, «un nuovo modello territoriale di mobilità sostenibile su area vasta», il progetto di elettrificazione della linea Civitanova-Macerata-Albaccina (prevista entro il 2026, anche grazie alle risorse del Pnrr) ha lo scopo di riorganizzare e potenziare il traffico ferroviario regionale. È prevista anche l'eliminazione dei passaggi a livello e l'installazione del Sistema di controllo marcia treno, interventi che consentiranno di incrementare la velocità di percorrenza lungo il tracciato.

CIVITANOVA-ALBACCINA
«Serve un nuovo modello territoriale di mobilità sostenibile su area vasta con risorse del Pnrr»

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE AREE INTERNE
In corso i lavori sulla tratta Matelica-Muccia, che dovrebbero terminare nel 2023



CITTÀ FUTURE_21.11.22

<https://cittafuture.quotidiano.net/marche/pedemontana-e-casello-per-la-val-potenza-ecco-il-libro-bianco-delle-infrastrutture/>

Pedemontana e casello per la Val Potenza. Ecco il “Libro Bianco” delle infrastrutture

Lo studio di Camera di commercio e Uniontrasporti sulle priorità per la viabilità maceratese. Risputa la metropolitana di superficie

LUCIA GENTILI — 21 Novembre 2022



Macerata – Le province di Ascoli e Macerata, nella nostra regione, risultano quelle con il **gap infrastrutturale più ampio** (rispettivamente all'83° e 86° posto in Italia). Ad esempio nel Maceratese **solo il 21% della rete ferroviaria** è elettrificata e a doppio binario, ma sono in corso i lavori di elettrificazione sulla Civitanova-Macerata-Albacina.



È quanto emerge dal Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali delle Marche, un documento promosso dalla Camera di commercio delle Marche e redatto da Uniontrasporti. Ha lo scopo di sintetizzare le priorità indicate dal mondo associativo e imprenditoriale marchigiano su cui occorre **intervenire con urgenza** per superare la condizione di isolamento

in cui verte il sistema territoriale regionale, ulteriormente enfatizzata dalla crisi in corso (legata alla pandemia e al conflitto in Ucraina), e recuperare competitività rispetto ai mercati nazionali e internazionali. Il 73% delle imprese attive si concentra nella province di Ancona (27%), Pesaro e Urbino (24%) e Macerata (23%).

Numerosi i distretti, in particolare: il settore calzaturiero nell'Ascolano, nel Fermano e nel Maceratese, quello delle pelletterie a Tolentino e quello degli strumenti musicali a Recanati. È inserito nelle priorità, il **completamento della Pedemontana delle Marche**, il principale collegamento longitudinale delle aree più interne.

L'obiettivo: il rilancio imprenditoriale delle aree interessate, che, dopo gli eventi sismici del 2016, potranno acquisire la centralità necessaria. Tra gli 11 lotti in cui è diviso il progetto, c'è il lotto 5 (Quadrilatero), ovvero Fabriano-Muccia (117 milioni di euro, finanziati, per la tratta Matelica Nord-Muccia, con termine previsto nel 2023). Il lotto 6 è il tratto S. Severino-Castelraimondo (60 milioni), il 7 Tolentino – San Severino (134 milioni di cui 34 finanziati), il numero 8 Caldarola-Belforte-Sarnano (120 milioni di cui 36 dal Pnc e il lotto 9, Sarnano – Amandola (80 milioni di cui 24 da Pnc).

Altra opera considerata urgente è il collegamento stradale della Valle del Potenza. "L'accessibilità della Valle del Potenza presenta infatti una **situazione emergenziale** dal punto di vista della viabilità, a fronte della valenza produttiva manifatturiera che rappresenta, un tessuto socio economico molto importante che crea il Pil della regione", viene spiegato nel Libro Bianco.

Potrebbe interessarti anche

- ▶ **Camerino (Macerata), una rete di sensori hi-tech per monitorare le scosse**
- ▶ **Sostenibile e a prova di terremoto: ecco il nuovo monastero a Tolentino (Macerata)**
- ▶ **Ad Ascoli nuova pista di pattinaggio. Il futuro passa dallo sport**



Il progetto prevede un nuovo casello autostradale sulla A14 a Potenza Picena (10 milioni), a cui collegare **una serie di interventi di miglioramento** delle arterie che confluiscono sul casello, e nuova rotatoria SS16-SP571 a Porto Recanati. Poi una nuova bretella stradale di collegamento Villa Potenza – A14, un nuovo collegamento Villa Potenza-Macerata (26 milioni, studio di fattibilità in corso, progettazione finanziata con fondi regionali) tra la SS77 Val di Chienti e la SSSR361. Infine un nuovo tracciato e **ammodernamento e ampliamento** del tratto Villa Potenza – Castelraimondo (SS361) fino all'intersezione con il lotto 5 della PedemontanaQuadrilatero, Fabriano-Muccia (in corso di realizzazione con ultimazione prevista nel 2023).

Infine la metropolitana di superficie Civitanova-Albacina, **"un nuovo modello territoriale di mobilità sostenibile su area vasta"**. Il progetto di elettrificazione della linea Civitanova-Macerata-Albacina (prevista entro il 2026, anche grazie alle risorse del Pnrr) ha lo scopo di riorganizzare e potenziare il traffico ferroviario regionale. È prevista anche l'eliminazione dei passaggi a livello e l'installazione del Sistema di controllo marcia treno, interventi che consentiranno di incrementare la velocità di percorrenza lungo il tracciato.