

**FANO-GROSSETO** IL PROJECT FINANCING REGIONALE MESSO IN DISCUSSIONE DAI CITTADINI MA ANCHE DAI SINDACI DELLA VALLE

# Pedaggio e tracciato invasivo, la rivolta è servita

■ PESARO

**RILANCIATA** in grande stile dalla Regione Marche con un project financing con finanziamento pubblico, la Fano-Grosseto aspetta il completamento da 40 anni, soprattutto sul versante pesarese. Con un'incompiuta, la Galleria della Guinza, una delle più lunghe dell'Appennino, utilizzata come deposito di falegnameria e rave party. La Regione Marche nel 2012 ha voluto riprendere in mano il dossier e rilanciarlo insieme a Umbria e Toscana. Pronta una società di scopo delle Regioni e finanziamenti statali indiretti (contratto di disponibilità con relativo canone da versare ad opera ultimata, più pedaggi e l'aumento della tassa di iscrizione alle Camere di Commercio) con la Strabag capofila di un'associazione di imprese per mettere a gara un progetto da 3 miliardi di euro per il completamento. Un miliardo da tagliare

**COSTI ANAS**

(al km in milioni di euro)	Gallerie: 40,0	Ponti e viadotti: 20,0	Rilevato: 6,0
<b>FERMIGNANO - URBANIA</b>	<b>PROGETTO ANAS</b>	<b>VARIANTE STRABAG</b>	
km	7,1	8,3	
di cui	Gallerie	1,9 x 40,0 = 76	
	Ponti e viadotti	1,4 x 20,0 = 28,0	1,4 x 20,0 = 28,0
	Rilevato	3,8 x 6,0 = 22,8	6,9 x 6,0 = 41,4
<b>MERCATELLO SUL METAURO</b>			
km	2,5	2,5	
di cui	Gallerie	2,5 x 40,0 = 100,0	0,8 x 40,0 = 32,0
	Ponti e viadotti		1,7 x 20,0 = 34,0
	<b>TOTALI</b>	<b>226,8</b>	<b>135,4</b>
	<b>RISPARMIO</b>	<b>91,4</b>	

rispetto ai costi Anas.

**INSOMMA** i cittadini della provincia di Pesaro e Urbino dovrebbero pagare il pedaggio (anche

per i tratti esistenti) e vedere modificato il tracciato disegnato dalla Provincia, già approvato da vari ministeri. I comitati hanno fatto i loro conti (che pubblichiamo

nella tabella). I tecnici parlano di cifre superiori, sui 200 milioni di euro. Si tratta di 70-80 milioni per ridurre la galleria della variante di Mercatello, riducendo-

ne la lunghezza ed avvicinando la di un chilometro al paese. Ma ciò che ha suscitato le proteste non solo degli ambientalisti ma anche dei sindaci dell'alta Valle del Metauro è il tratto della cosiddetta Piana di Asdrubale tra Urbania e Fermo. Il tracciato della Provincia prevedeva di passare sul fianco sinistro della valle con una serie di 4 gallerie e 5 tra viadotti e ponti, salvando la piana alluvionale. La Strabag, per risparmiare più di 100 milioni di euro, prevede il passaggio sulla piana con un viadotto di 500 metri sull'ansa del Metauro e un tracciato in rilevato. Un'ipotesi bocciata dai sindaci e anche dal segretario regionale del Pd ed ex-presidente della Provincia Palmiro Uccioli: «Torniamo al tracciato originario», è il leitmotiv. Facile a dirsi, ma c'è chi sottolinea che potrebbe essere anche l'occasione per la Regione di rimettere il progetto nel cassetto.

## Tagliata a metà la piana di Asdrubale «Sono i paesaggi di Piero della Francesca»

*Intellettuali in campo. I sindaci: «Si torni al progetto originario»*

La valle dei Trionfi con il possibile tracciato; a destra lo stesso luogo dipinto da Piero della Francesca



■ PESARO  
**SI CHIAMA** "piana di Asdrubale" perché fu il teatro della battaglia tra romani e cartaginesi ma c'è chi la chiama la valle dei Trionfi perché fa da sfondo ai carri trionfali dei Duchi di Urbino, Federico e Battista, ritratti da Piero della Francesca. E' uno dei luoghi più suggestivi d'Italia e si estende attorno al Metauro in un territorio che appartiene ai comuni di Urbania e Fermo. Dopo 2.200 anni questo straordinario paesaggio si prepara ad essere al centro di una nuova battaglia. E potrebbe essere l'ultima: questa volta in gioco c'è la sua stessa sopravvivenza. Dove un tempo regnava una delle corti più illuminate del Rinascimento ora si consuma una vicenda emblematica di questa Italia senza soldi ma anche senza idee e senza più memoria che unisce l'incapacità di progettare nuove opere e il disprezzo per la cultura e la propria storia.

Tutto ruota attorno alla Fano-Grosseto, strada di grande comunicazione in grado di unire i due mari: l'Adriatico al Tirreno. L'idea venne 53 anni fa ad Amintore Fanfani, a tutt'oggi dei 270 chilometri previsti ne sono stati realizzati 127: circa due all'anno. Per concluderla, stima dell'Anas, servono 4

**IL RISPARMIO DEI PRIVATI**  
Almeno 100 milioni di euro eliminando le gallerie e spostando il percorso

miliardi e 365 milioni. Di fronte a tale cifra e al ruolo sempre più strategico che ha quest'opera, la Regione Marche (ma sono coinvolte anche Umbria e Toscana) ha deciso di optare per un'autostrada a sei corsie a pagamento affidando la realizzazione all'austriaca Strabag che incasserebbe per 45 anni i pe-

daggi. Per rendere l'opera più "fattibile" si è però cambiato il percorso scegliendo la valle dei Trionfi ed eliminando le costosissime gallerie che avevano però il merito di salvaguardare la piana e il paesaggio.

**CONTRO** questa ipotesi è nato il comitato "No allo scempio della Fano-Grosseto"; Vittorio Emiliani assieme a Vezio De Luca, Luigi Manconi e Paolo Berdini ha rispolverato il "Comitato per la bellezza" (che aveva già ridimensionato la meno impattante Bretella per Urbino) e lanciato un appello nazionale; ha preso posizione Italia Nostra: «Chilometri di piloni e campate di calcestruzzo: una repellente crosta di cemento e asfalto»; sono intervenuti i sindaci di Urbino, Fermo, Urbania, Peglio, Sant'Angelo in Vado, Mercatello sul Metauro, Borgopace e la comunità Montana Alto e Medio Metauro. Chiedono di fare in fretta per-

ché lungo questa strada che non c'è potrebbe correre un rilancio economico indispensabile per queste terre. Ma anche che si torni all'antico tracciato e che comunque si apra una consultazione sul territorio per evitare un nuovo caso Tav. Lara Ricciatti, giovane parlamentare di Sel, ha portato la questione in parlamento rivolgendolo un'interrogazione ai ministri delle Infrastrutture, dei Beni culturali e dell'Ambiente: «Per far guadagnare una multinazionale — scrive — gli amministratori del territorio valutano di distruggere, per sempre, un pezzo della nostra identità culturale, della nostra bellezza e storia, con una colata di cemento. Non si può stravolgere un percorso di partecipazione soltanto per favorire un'azienda». Con i paesaggi di Piero è a rischio, ovviamente, anche il completamento dell'opera, che di per se, sarebbe anche utile.

Paolo Angeletti

**STRADA INFINITA****La Due Mari**

L'idea nasce alla fine degli anni '60. Si vuole collegare la Toscana meridionale con l'area del nord delle Marche: in 50 anni ne sono stati realizzati 127 chilometri, più 12 cantierati. Ne mancano 131, in gran parte progettati.

**La galleria**

Il traforo della Guinza è lungo quasi 6 chilometri (sesta galleria italiana) e dovrebbe collegare Mercatello sul Metauro con San Giustino. Costato 500 miliardi di lire e completato nel 2004 è attualmente inutilizzato. Una grande incompiuta

**Il project financing**

Rilanciato dal ministero delle Infrastrutture nel 2012 ha prodotto una società di scopo tra le Regioni Marche, Umbria e Toscana. Il progetto Strabag costa 3 miliardi, uno in meno rispetto all'originario