

## IL NODO INFRASTRUTTURE



### Ritenuta nevralgica poi sono cambiate strategie

● Fano-Grosseto. E' stata ribattezzata a suoi tempi l'eterna incompiuta. E la nomea gli è rimasta. La Strada dei Due Mari, così chiamata perché sarebbe l'unico collegamento capace di unire l'Adriatico e il Tirreno, è stata per anni, anzi forse per decenni, poco più che una chimera. Nell'epoca Spacca sono stati ipotizzati "faraonici" project financing del valore di 2,9 miliardi di euro che non hanno mai visto la luce. Sono stati previsti pedaggi e costituite società di progetto. Tutto saltato. Anche perché nel frattempo sono cambiati obiettivi e strategie. Negli ultimi tempi il governatore della Regione Marche, Luca Ceriscioli ha sposato l'idea di un progetto ridimensionato da un miliardo di euro che ha già previsto circa 170 milioni di euro per tre lotti inseriti nel contratto di programma: la riapertura e messa in sicurezza della galleria della Guinza (6,8 chilometri), la realizzazione della circonvallazione di Mercatello sul Metauro e il miglioramento del collegamento tra la E-45 e la galleria stessa. Il viceministro Nencini, intervenuto a suo tempo, aveva anche parlato di progetti esecutivi pronti per la fine del 2018 ma, osservando il calendario, i tempi stringono. Si chiederà dunque di accelerare. Restano tra l'altro ancora da finanziare anche due opere molto richieste dai territori, ossia la circonvallazione di Urbania e quella di Canavaccio. Servono per i due interventi complessivamente 250 milioni di euro.

### FLAMINIA & CO.



### Un elenco di altre strade da cedere all'Anas

● Strade. Sono tornati alla Regione, che poi in base agli accordi li passerà all'Anas, più di 100 chilometri di strade provinciali ex Anas: 35 chilometri della Flaminia, 28 chilometri dell'Urbinate, 2,5 chilometri della Contessa e una cinquantina di chilometri della Val Cesano. Circa 34 chilometri dell'Apecchiese invece verranno gestiti direttamente dall'Anas pur rimanendo di proprietà della Regione. L'amministrazione provinciale di Pesaro-Urbino sta sollecitando il gestore della rete stradale italiana affinché riassuma la competenza di un'altra settantina di chilometri di strade: tra queste la strada Fogliense (Morciola-Lunano), la Metaurense (Fermignano-Urbania) e la Pedemontana (Sant'Angelo in Vado-Lunano). Ma in capo a viale Gramsci restano altri 1.300 chilometri di strade e mancano i soldi per occuparsi della manutenzione ordinaria. Fugurarsi se straordinaria. Secondo gli uffici dell'amministrazione provinciale occorrerebbero infatti ben 10.000 euro all'anno per chilometro (13 milioni di euro) mentre il budget attuale è di 250 euro per chilometro (325 mila euro). Il presidente Tagliolini ha presentato un esposto contro i tagli del Governo. Ha chiesto che vengano lasciati all'ente i 17 milioni di euro di entrate derivanti da Rc Auto e Ipt. «Così - sostiene il presidente Tagliolini - potremmo arrivare a asfaltare 400 chilometri di strade all'anno».



## Arriva Delrio,

Oggi i sindaci incontreranno il ministro in Prefettura. Ricci: «Gli sottoporremo le emergenze del territorio».

PESARO Strade, Fano-Grosseto, Porto, Treni, Interquartieri di Muraglia e rotonda delle Siligate. Il sindaco di Pesaro Matteo Ricci è pronto a sottoporre il dossier infrastrutturale del territorio al ministro Graziano Delrio. Prefettura parteciperà all'incontro sul tema "Le infrastrutture nel nord delle Marche". Con l'auspicio che trasparenza e velocità dei lavori vadano avanti di pari passo e che a Roma ripensino ai tagli alle Province che hanno creato una vera e propria "emergenza strade" nel pesarese.

Il nostro territorio si prepara ad una mole di investimenti rilevante. Basti pensare ai circa 52 milioni di euro che sono già stati stanziati per le opere accessorie alla terza corsia

e al finanziamento dei tre lotti della Fano-Grosseto (circonvallazione di Mercatello sul Metauro, riapertura della galleria della Guinza e miglioramento del collegamento con la E-45) per oltre 150 milioni di euro. Nel Piano lavori dell'Anas per il 2018 è stata inserita anche la rotonda delle Siligate. Ma, si sa, tra il dire e il fare nel nostro paese c'è di mezzo un sacco di tempo. Fatto di conferenze dei servizi, valutazioni di impatto ambientale, rimpallo di competenze e intoppi burocratici. «Come Anci abbiamo lavorato sul nuovo Codice degli Appalti - spiega Ricci - Servono modifiche perché legalità e trasparenza sono importantissime. Ma al contempo vanno garantite procedure veloci altrimenti si bloccano gli investimenti».