

LE MARCHE DIMENTICATE

LE INFRASTRUTTURE

**S**iamo arrivati all'osso di quella che oggi è la storia del treno dei desideri (per le Marche dimenticate). Ovvero l'Alta velocità della linea Adriatica: un'opera che secondo l'Ordine degli Ingegneri necessita di 10 anni di studi e cantieri. E 10 miliardi di spesa circa secondo uno studio di prefattibilità firmato da un gruppo di ingegneri molto competenti in tema di ferrovie. Un'opera visionaria, forse troppo lontana dalla realtà. Ma forse senza la quale una regione come le Marche resterebbe gravemente fuori dai circuiti delle infrastrutture del terzo millennio con gravissimo danno per i suoi residenti e i suoi portatori d'interesse.

**Le Regioni interessate**  
Come lei Romagna, Abruzzo, Molise e il nord della Puglia. L'Alta velocità ferroviaria per ora segue una sola dorsale: Milano, Bologna, Firenze, Roma Napoli e in futuro si sta progettando Bari. Fine. C'è però un impegno concreto della nuova

LA REGIONE CERCA DI COINVOLGERE L'EMILIA PER FARE MASSA CRITICA

Regione del governatore Acquaroli, c'è un protocollo firmato con i governatori di Abruzzo, Molise e Puglia. E si sta parlando con l'Emilia Romagna per aumentare la massa critica, avere un peso superiore al prossimo incontro con Rfi. Gli Ingegneri di Ancona per il tramite del presidente Alberto Romagnoli hanno stimolato la Regione ad affrontare la progettazione di fattibilità dell'opera: un documento senza il quale non si inizia a parlare di fondi per i cantieri.

**Il pressing dell'Ance**  
Poi l'Ance Marche è scesa in campo facendo pressing sulla Regione perché provi in qualsiasi modo ad andare avanti: «È la partita del secolo» dicono i costruttori. La Regione invece punta a far inserire l'opera nelle Reti Tera per agganciare i soldi dei corridoi transnazionali. Il nodo della storia (arrivata fino a questo punto) è che lo studio di fattibilità costa 100

# Il progetto dell'Alta velocità? Ecco perché serviranno (molto) meno di 100 milioni

La stima per lo studio di fattibilità della nuova linea ferroviaria Adriatica è corretto. Ma l'Oice quantifica i ribassi da bando al 40%. E così si eviterebbe di aspettare Rfi

Il sogno dell'alta velocità sull'Adriatica

- Le tappe dell'Ordine degli ingegneri di Ancona**  
a settembre realizza uno studio di prefattibilità per un progetto per l'Alta velocità ferroviaria nelle Marche: costerebbe 10 miliardi. Servono 10 anni tra progetti e cantieri
- Il nodo**  
Realizzare un progetto di fattibilità costa, tariffe alla mano, 100 milioni di euro
- Uno studio Oice**  
registra come mediamente sui bandi per le progettualità ci siano ribassi al 40%
- L'Ance Marche**  
va in pressing sulla Regione chiedendo la realizzazione del progetto preliminare per non dipendere da Rfi
- La Regione**  
accoglie le idee e segnala di essere in campo da mesi: c'è un protocollo con Abruzzo, Molise e Puglia per unire le forze. Ora si sta parlando con l'Emilia Romagna per aumentare la massa critica

IL PROGETTO

Nuovo tracciato e il treno tram per le vie locali

Il tracciato per l'Alta velocità - spiegava lo studio dell'ordine degli Ingegneri - è stato individuato ricercando il minor impatto ambientale possibile (tracciato in buona parte in galleria) e riducendo quanto più possibile il ricorso all'impiego di viadotti e l'eventuale disturbo alle aree abitate. Il progetto prevedeva tre stazioni di Alta velocità: Ancona-Vallata Esino, Pesaro Ave Ascoli-Vallata del Tronto. Il progetto contemplava anche l'utilizzo del Treno-tram, tipo metropolitano di superficie, per tutti i collegamenti interni da e per le tre stazioni Av.

milioni di euro. Un'enormità per la Regione Marche che, come tutte le altre Regioni, ha un bilancio ingessato nella parte corrente dalla sanità: su 3,3 miliardi di complessivo, la sanità spende l'80%. Siamo quindi nell'ordine dei 2,8-2,9 miliardi. Ipotizzare 100 milioni di euro di spesa corrente per progettare un'opera lontana da tutti i radar non esiste.

**Le valutazioni ulteriori**  
Però, qualche valutazione ulteriore andrebbe fatta. Ci siamo documentati, decreto Parametri alla mano (datato 2016), su quanto possa costare una progettazione del genere. Se la base di calcolo parte dal costo finale, circa 10 miliardi (55 milioni al chilometro), la stima è

corretta: uno studio di fattibilità che segua tutti i tariffari ufficiali tocca 100 milioni di euro. Questo vale anche per quanto riguarda l'eventuale cifra da accantonare nella spesa corrente. Poi però ci sono anche i ribassi e qui si entra nel vivo della questione: un'opera del genere va a bando e nel bando chi si aggiudica garantisce sempre uno sconto.

**La questione degli sconti**  
E a quanto può arrivare? Ci siamo procurati un dettagliato e recente studio dell'Oice, l'Asso-

L'OBIETTIVO: AVERE UN PRELIMINARE DOPO LO STUDIO DEGLI INGEGNERI

ciazione delle organizzazioni di ingegneria, di architettura e di consulenza tecnico economica che fa capo a Confindustria. Risale ad aprile 2020. Lo studio riporta i risultati dell'osservatorio mensile sui bandi di gara pubblici per servizi di ingegneria e architettura, iniziative di project financing e appalti di progettazione e lavori.

**Il documento dettagliato**  
Un documento di 37 pagine che contempla bandi per classi regionali e di importi a partire dal 2016. Tra le conclusioni che circoscrivono il prezzo finito delle progettazioni c'è un paragrafo molto interessante. «In base ai dati pervenuti a marzo - racconta - il ribasso, cioè lo scostamento tra importo a base d'asta e valore di ag-

giudicazione, per le gare pubblicate nel 2016 arriva al 42,8%. Le gare pubblicate nel 2017 hanno raggiunto un ribasso medio del 40,9%, quelle pubblicate nel 2018 hanno un ribasso medio del 40,2%. Le prime notizie sulle aggiudicazioni di gare bandite nel 2019 danno un ribasso medio del 39,2%. Tradotto per quanto interessa le Marche forse 100 milioni non servono per progettare l'Alta velocità. Si scenderebbe a 60 con ogni probabilità. Che sono sempre tanti ma che riportano il pallino al primo titolo che fece il Corriere Adriatico qualche settimana fa rilanciando il progetto dell'Ordine degli Ingegneri di Ancona: adesso chi ci sta?

Andrea Taffi  
© RIPRODUZIONE RISERVATA