

VECCHI E NUOVI ARGOMENTI PER LA LIBERALIZZAZIONE DELL'A 14

di Francesco Capponi

Il tratto autostradale che interessa la Regione Marche ha un'estensione di 166 km pari al 2,8% dell'intera rete autostradale nazionale, valore di gran lunga inferiore alla media per Regione Italiana.

Il volume di traffico merci sul tratto marchigiano della A14 dal 1973 al 1980 (ultimo dato disponibile) è cresciuto del 166%. L'incremento dei transiti è nel complesso fortemente crescente anche per il periodo 1980-1989.

Anche per la A14 marchigiana si verifica un fenomeno diffuso su scala nazionale: il riversarsi di quote di traffico via via crescenti sulla rete autostradale tale da **soverchiare le prospettive diagnosticate in fase di progettazione** (dal Piano Regionale dei Trasporti).

Questa situazione in espansione è effetto di una serie di variabili legate allo sviluppo economico del territorio marchigiano, ed al traffico turistico di destinazione e di attraversamento. L'esame dei comportamenti della domanda tende inoltre ad evidenziare come anche in aree relativamente urbanizzate l'uso dei tratti autostradali deriva da una condizione di saturazione permanente di traffico su strutture alternative.

La crisi del sistema A.14 - S.S. 16 appare in tutta la sua evidenza a distanza di anni dal suo concepimento.

D'altra parte la stessa localizzazione dell'A.14 incoraggia oggi fortemente quella tendenza a ridefinire un nuovo sistema del trasporto su gomma basato sui seguenti criteri generali:

- defunzionalizzazione dell'A.14 a tangenziale del sistema urbano costiero
- realizzazione di un nuovo tratto autostradale medio-

collinare.

Tale tendenza va fortemente incoraggiata alla luce delle seguenti considerazioni:

- opportunità di evitare la realizzazione di numerose e costosissime circonvallazioni attraverso la defunzionalizzazione dell'A.14 a tangenziale del sistema urbano costiero e la realizzazione di poche nuove uscite. L'attuale S.S. 16 con opportuni sistemi di disincentivazione diverrà semplice collegamento urbano.
- Opportunità di evitare la realizzazione di una terza corsia per ogni senso di marcia dell'attuale A.14, come previsto in base ai citati processi di saturazione in atto.
- Collegamento longitudinale di nodi significativi, internodali, urbani, commerciali, industriali. Forte tendenza all'incoraggiamento del turismo medio collinare ed alla valorizzazione delle zone interne.
- Conseguimento dell'obiettivo, attraverso il collegamento autostradale medio-collinare, di contribuire a perfezionare il modello di Città-Regione, concetto questo più volte affermato e ribadito in ogni atto di Programmazione Regionale.
- La coerenza di tale impostazione con la previsione contenuta nel Piano Generale dei Trasporti dell'inserimento della regione Marche nel "Corridoio Subappenninico Adriatico". Tali "corridoi" dovranno costituire le direttrici dove si svolgano le principali relazioni interregionali e nazionali a lunga distanza. Su di essi va assicurata la massima fluidità, il mas-



simo di relazioni intermodali, ed il massimo coordinamento fra gli interventi Statali Regionali e sub-regionali in una logica di integrazione di interventi tesi a definire la struttura portante delle politiche territoriali. Alla base di tale impostazione l'esigenza di eliminare sovrapposizioni di funzioni, l'uso ottimale delle risorse, l'eliminazione di sprechi.

E' comprensibile come in tale quadro acquisti una connotazione coerente con gli obiettivi del Piano Generale trasporti un sistema fondato su un asse autostradale fluido ed interconnesso con il sistema produttivo marchigiano interno (collegato con i nodi di Bologna a nord ed innestato in territorio abruzzese con la trasversale per Roma) e l'asse costiero costituito dalla tangenziale urbana (ex A.14) integrata ed interconnessa strettamente con i percorsi urbani disincentivati (ex S.S. 16).

- La possibilità di realizzare su buona parte del territorio marchigiano un sistema viario a maglie costituito da una dorsale longitudinale centrale portante (nuova sede autostradale)

sulla direttrice di collegamento Roma, A4-innesto abruzzese per Roma, da due longitudinali secondarie (la pedemontana ad ovest e la tangenziale urbana ad est (ex A14) e da numerosi collegamenti trasversali (tratti vallivi esistenti e da potenziare). Per il tratto piceno l'auspicata liberalizzazione dell'A 14 e la realizzazione di diverse nuove uscite (S. Lucia e Albula a S. Benedetto, S. Francesco e Tescino a Grottammare, Menocchia, S. Marco di Fermo e Porto S. Elpidio) consentirebbero di avviare una efficace politica di decongestionamento di alcune aree critiche (es. S. Benedetto centro) con parcheggi scambiatori in prossimità delle previste nuove uscite e collegamenti pubblici rapidi per le zone centrali.

Il ruolo del mezzo pubblico meriterebbe infine più ampio spazio anche in relazione alla possibilità di affiancare all'ipotizzato nuovo asse stradale interno il trasporto su rotaia con eliminazione dell'attuale linea ferroviaria che potrebbe svolgere funzioni di collegamento breve, ma su questo argomento si potrà tornare.