

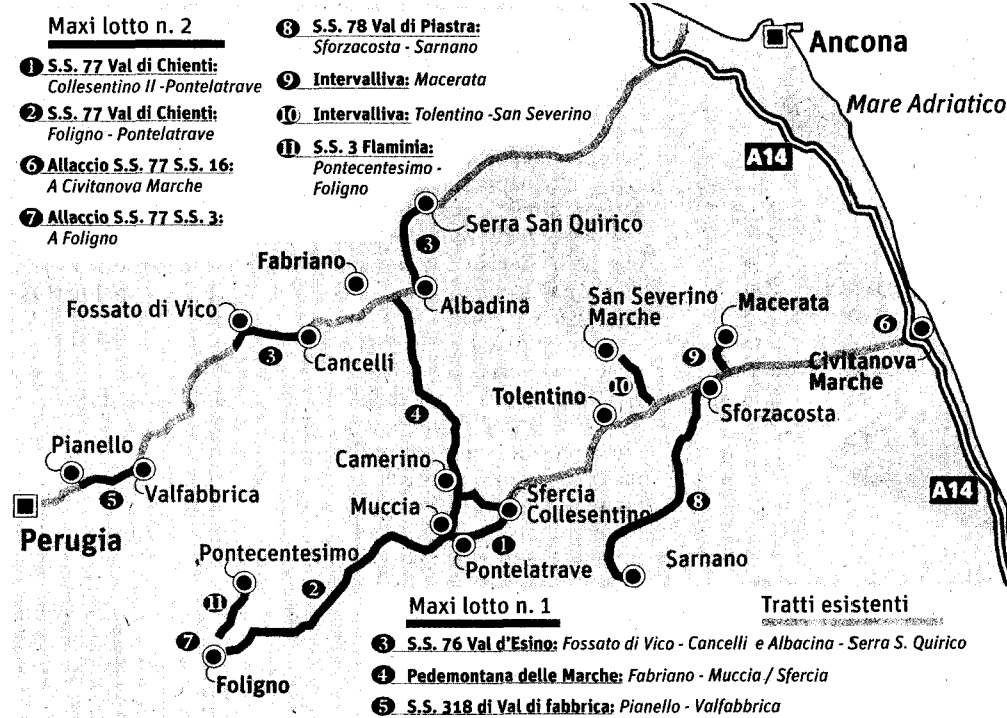
Marche

Infrastrutture. L'inadeguatezza del sistema pesa ancora molto sulla crescita delle imprese marchigiane

Più strade per lo sviluppo

La spinta può arrivare dalla Quadrilatero e dalla terza corsia A14

La nuova rete



LA QUADRILATERO

2,157 miliardi

Il costo della Quadrilatero
L'impegno economico complessivo dell'opera infrastrutturale chiave delle Marche prevede una spesa di oltre 2 miliardi. Di questi, 2,094 miliardi sono da imputare al costo della rete viaria mentre 63 milioni sono riferibili al potenziamento di aree produttive

160 km

Lo sviluppo della rete
Complessivamente la nuova rete viaria avrà un'estensione di 160 chilometri

58 Comuni

Gli enti locali interessati
Sono 58 le amministrazioni comunali marchigiane e umbre interessate dagli interventi

PAGINA A CURA DI
Vincenzo Del Giudice

È uno dei più grandi, e in parte irrisolti, problemi delle Marche. Quello delle infrastrutture, in questa zona ricca e centrale dell'Italia industriale, è un problema. «Le Marche - spiega il direttore generale di Confindustria Marche, Paola Bichisechi - pur essendo una regione del centro, risultano ancora oggi fortemente isolate, con forte penalizzazione per il sistema produttivo. Sia le reti di trasporto (strade, collegamenti ferroviari e aerei), sia le reti energetiche e quelle telematiche sono fondamentali per lo sviluppo del sistema delle imprese e l'attrazione degli investimenti. In questo momento si registrano ancora grandi difficoltà di collegamento che per quanto riguarda le strade potranno avere posi-

tivi avanzamenti con le opere avviate dalla Quadrilatero e dalla terza corsia dell'Autostrada».

Dal Rapporto regionale della Banca d'Italia per il 2007 emerge che, sulla base di un'analisi dell'Istituto Tagliacarne, tra il 1991 e il 2004 (ultimo anno di disponibilità delle informazioni) l'indice di dotazione infrastrutturale delle Marche - posta pari a 100 la media italiana - è lievemente salito da 89,3 a 90,6. Nonostante il recupero in termini di flussi di spesa - si legge nel Rapporto - alcuni indicatori di dotazione fisica e di efficienza dei collegamenti suggeriscono che nel complesso il divario esistente rispetto all'Italia è ancora molto sensibile.

«Al nuovo Governo - aggiunge Bichisechi - chiediamo di procedere con celerità al recupero del gap infrastrutturale

che è già stato avviato grazie ai progetti Quadrilatero e terza corsia A14 fino a Pedaso. Restano aperte alcune questioni che insistono su varie aree della regione, già evidenziate dal sistema confindustriale. Le richiamiamo partendo da Nord: galleria ferroviaria di Cattolica da adeguare al traffico internazionale delle merci, complanare di

Pesaro, la realizzazione della Fano-Grosseto, arteria di interesse secolare per i collegamenti fra Adriatico e Tirreno. Ci pre-



occupa in tal senso il taglio dei finanziamenti che il Governo ha operato nei giorni scorsi con il decreto sull'Ici, visto che tutte le regioni interessate avevano già raggiunto un'intesa. Concordiamo quindi con le iniziative sia del Governo regionale sia dei parlamentari marchigiani volte ad evidenziare questa infrastruttura come strategica per le Marche e l'Italia centrale».

Fondamentali sono inoltre altri interventi, quali: l'uscita dal Porto di Ancona e la valorizzazione dell'interporto della Valle-sina. Per la realizzazione di tali interventi sono state individuate risorse sia nel Por Fesr, che nel Fas, ma la fase attuativa sembra ancora lontana.

Per quanto riguarda la parte sud della regione, a meno che non si ridia luce al progetto Autostrada Civitanova-Teramo-Roma, un'alternativa potrebbe essere la costruzione di una strada trasversale che colleghi le valli del Chienti, del Tenna, dell'Aso e del Tronto. Una soluzione che ridurrebbe almeno in parte la scandalosa assenza di infrastrutture in un importante distretto industriale. «Altra struttura indispensabile alla sopravvivenza del territorio e delle imprese - aggiunge il direttore generale - è la Mare-Monti da Por-

to Sant'Elpidio ad Amandola, che poi si ricollega con la Quadrilatero, tramite la realizzanda Pedemontana. Ricordo infine le questioni legate all'adeguamento della Salaria e la Ascoli-Teramo. Per quanto riguarda la logistica il sistema produttivo della parte meridionale della regione auspica la realizzazione di un polo a sud di supporto all'area».

Sul fronte delle ferrovie resta ancora aperto il problema del raddoppio della tratta Orte-Falconara, finora solo parzialmente finanziata. La Regione infatti - sempre secondo il Rapporto di Banca d'Italia (in base ad un'elaborazione su dati Trenitalia e Michelin) - si colloca al di sotto della media nazionale sia per il trasporto stradale sia per quello ferroviario.

vincenzo.delgiudice@ilssole24ore.com



Paola Bichisecchi. Direttore generale Confindustria Marche