



LE INFRASTRUTTURE

Tre miliardi è il prezzo di 20 anni di incompiute

Maria Cristina Benedetti

Si prendono a campione tre infrastrutture e se ne calcola il peso per non averle realizzate. La simulazione del danno è a cura della Regione e della **Camera**

di Commercio. Tre miliardi.

Tanto sono costati per l'assessore regionale Baldelli (nella foto) i mancati: anello ferroviario

Civitanova-Fabriano

Pergola-Urbino; Ferrovia dei 2 Mari; infrastrutture viarie nella Val Potenza.

alle pagine 2 e 3

L'assessore regionale Baldelli stima il costo della mancata realizzazione dell'anello ferroviario Civitanova-Fabriano-Pergola-Urbino, della Ferrovia dei due Mari e delle infrastrutture viarie nella Val Potenza. L'attacco: «È grave che sia mancato per dieci anni un piano ad hoc»

Tre miliardi di danni per un ventennio di opere incompiute

ANCONA Come fosse un modello matematico. Si prendono a campione tre infrastrutture e, seguendo il filo di parametri del dare e dell'avere, si arriva a calcolarne il peso di non averle tradotte in pratica. Per oltre vent'anni. La simulazione del danno è a cura della Regione in partnership con la **Camera di Commercio**, che s'è mossa attraverso il suo braccio operativo: Uniontrasporti. Al quinto piano di Palazzo Li Madou, in una sala che in un solo colpo d'occhio abbraccia la linea d'orizzonte dell'Adriatico, porto e ferrovia, il teorema dell'isolamento "quanto-ci-costi" passa attraverso tre corollari: l'anello ferroviario Civitanova-Fabriano-Pergola-Urbino; la Ferrovia dei due Mari;

le infrastrutture viarie nella Val Potenza. Tre nodi infrastrutturali passati al microscopio, per fare di necessità un metodo. Di calcolo. All'estrema sintesi arriva Francesco Baldelli: «La mancata visione della Regione negli ultimi 20 anni - è l'affondo dell'assessore - è già costata 3 miliardi per quelle opere non realizzate». Un numero, rafforza la portata dell'attacco, misurato per difetto. «L'obiettivo - tenta l'inversione di prospettiva - è colmare il gap, affinché le Marche non siano più un'isola».

Le connessioni

Ripassa dal via, Baldelli, per dimostrare che l'anello ferroviario unisce i territori interni, la costa e le dorsali princi-

pali, ossia la linea Adriatica e la Roma-Ancona; che la viabilità della Val Potenza genera bretelle di connessione con l'A14; che i mai realizzati binari tra Ascolie Rieti, nel tratto marchigiano, hanno fatto perdere oltre un mi-



Peso: 1-8%, 2-87%

liardo di euro di sviluppo. Converte asfalto e strada ferrata in zero entrate. «Per l'economia delle nostre imprese - sottolinea - è una perdita di Pil». Non abbandona il tracciato: «Dobbiamo unire Ascoli e Porto d'Ascoli, abbiamo una linea elettrificata, arrivare a Civitanova e da lì ad Albacina e Fabriano, dove si stanno compiendo lavori, anche con risorse della Regione, con 40 milioni di Fondi sviluppo e coesione».

Il rammarico

Va oltre: «Siamo arrivati a Pergola, ma dobbiamo giungere a Urbino e poi a Fano, per unire tutta la regione e avere un anello complementare rispetto all'Adriatico, che tanto utile sarebbe per la crescita omogenea di tutto il territorio». Il suo rammarico: «È grave che sia mancato per dieci anni un piano delle infrastrutture. Non c'è stata la progettazione, quindi la programmazione, il che s'è tradotto nell'impossibilità di agganciare risorse». L'insinuazione: «Per questo ritardo molte opere non sono finite nel paniere del Pnrr». Ricorda ancora: «Sono oltre 12 anni che Palazzo Raffaello non investe sulla progettazione. La giunta Acquaroli

ha messo sul tavolo in meno di due anni 12 milioni». Torna al modello matematico, l'assessore: «Si può misurare il valore socioeconomico delle infrastrutture e determinare quanto sia costata all'intera collettività la loro mancata realizzazione. Il costo del non fare pesa sul mancato sviluppo: siamo una regione che è passata negli anni da sviluppata a in transizione».

Fissa l'istantanea del terreno perduto, **Gino Sabatini**. Il presidente della Camera Marche elenca le doglianze: «Le difficoltà oggettive di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e verso destinazioni nazionali e internazionali, la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci e il forte dissesto idrogeologico mortificano le potenzialità di una regione che può vantare innumerevoli risorse produttive».

La collaborazione

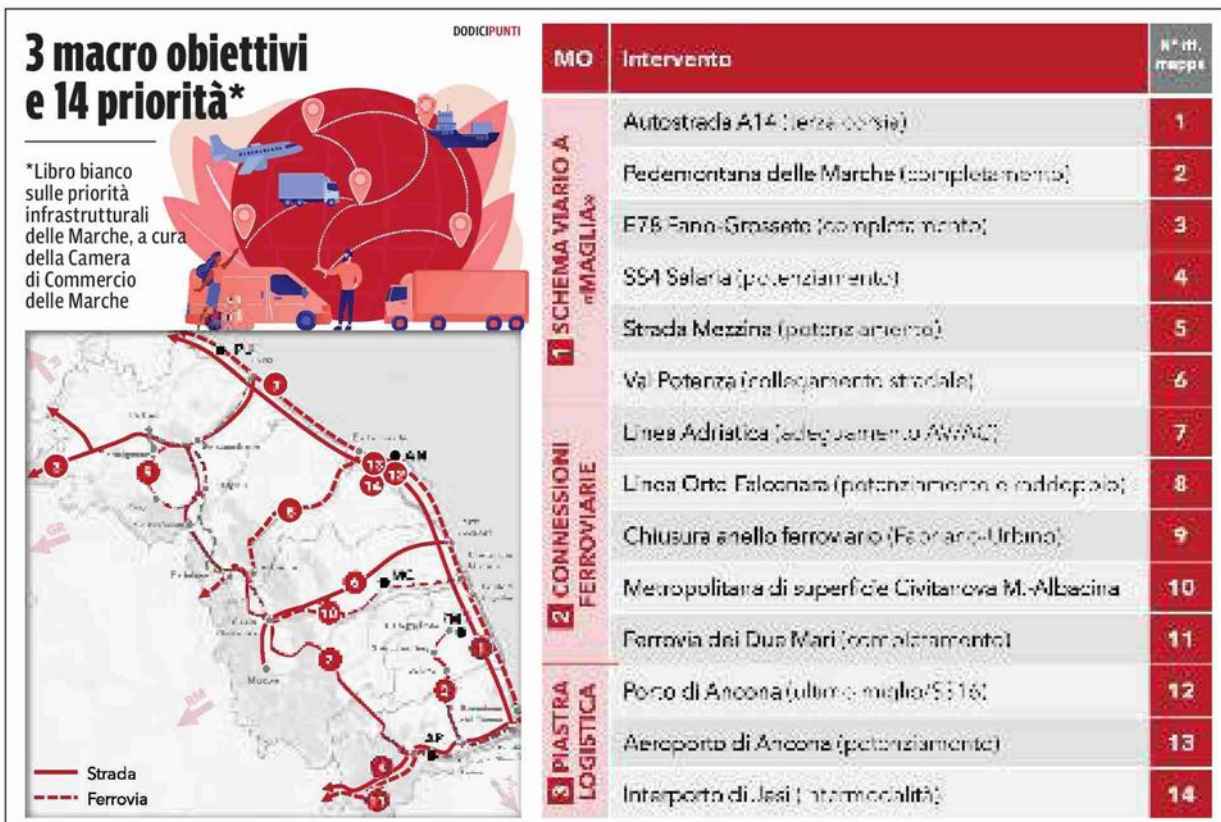
Assesta la contromossa: «Il sistema camerale intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al monitoraggio dell'infra-

strutturazione del territorio, in stretta sinergia e collaborazione con la Regione». Piazza la bandierina in vetta Alberto Fontanili, direttore di Uniontrasporti: «La giornata di oggi non è un punto di arrivo, ma di partenza per una collaborazione di tutti i soggetti coinvolti a sostegno di quel tessuto imprenditoriale che, nonostante le difficoltà, non si arrende mai». Sulle sue parole sfilano le slide con tre macro obiettivi e 14 priorità, che sono linfa e sottoinsieme delle 356 pagine del piano delle infrastrutture che sta riordinando Baldelli. Si parte dalla terza corsia dell'A14, si arriva all'interporto di Jesi. In mezzo ci sono la nuova linea ferroviaria adriatica, il potenziamento della Orte-Falconara, il porto di Ancona con l'ultimo miglio, l'aeroporto, da rilanciare. Un modello matematico, che si ripete.

Maria Cristina Benedetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**«PER QUESTO RITARDO
MOLTI INTERVENTI NON SONO
FINITI NEL PANIERE PNRR»**



Peso: 1-8%, 2-87%