

LE CINQUE MOSSE DELL'ISTAO PER FAVORIRE LO SVILUPPO

di **Mario Baldassarri**,
Presidente Istao

Nel 1° Rapporto ISTAO MARCHE, presentato a giugno 2023, e nel 2° RAPPORTO, di pochi mesi fa, ho cercato di delineare quel sottile fenomeno di bradisismo economico e sociale che sembra segnare l'andamento della regione Marche negli ultimi dieci anni e che l'hanno condotta ad essere definita regione in transizione.

Mi sono allora chiesto che cosa si potrebbe e si dovrebbe fare per invertire la rotta.

Le cinque mosse da fare sul piano delle infrastrutture sono contenute in modo più analitico nel volume ripostato in nota. Senza quelle cinque mosse, quel bradisismo rischia di continuare ed accentuarsi. Con quelle cinque mosse, non solo non ci sarebbe più il bradisismo, ma si determinerebbe un salto in alto che mi sono permesso di chiamare "le Marche nel e del XXI secolo". Anche perché, nelle attuali condizioni, le Marche non sono ancora "entrate" nel XXI secolo.

Prima mossa: Linea ferroviaria ad Alta Velocità Bologna-Bari.

Questa opera sarebbe perfettamente in linea con quanto emerso in precedenza. Tutti gli interventi hanno infatti sottolineato la necessità e l'urgenza di avere maggiori investimenti pubblici nazionali.

Abbiamo speso 100 miliardi in sussidi alle imprese energetiche e ben più di 120 miliardi in sussidi dati con il bonus 110%. Nel frattempo il mio amico Ministro Giovannini non ha messo la Bologna-Bari Alta Velocità nel PNRR. A mia richiesta ha risposto che non poteva inserirla poichè che si riusciva a finirla entro il 2026. Tentai di ribattere chiedendo a lui di indicarmi una sola opera di quelle incluse sarebbe finita nel 2026.

La Bologna-Bari Alta Velocità ha una stima di costo di 60 miliardi, ma non è detto che bisogna farla tutta e subito da Bologna a Bari. Si sarebbe potuto e si potrebbe ora inserire almeno qualche tratta.

Seconda mossa: la ME-MA, metropolitana delle Marche, con le tratte ferroviarie esistenti liberate dalla nuova linea ad alta velocità.

Sulla vecchia ferrovia Pesaro-Fano-Urbino-Fermignano basterebbe fare il pezzo Fermignano-Perbola-Fabriano per poi avere l'esistente Albacina-Civitanova-San Benedetto-Ascoli. E da Fano a Civitanova avremmo la tratta della attuale linea che corre lungo la spiaggia.

Avremmo così una metropolitana regionale di superficie, ovviamente facendoci viaggiare sopra



treni da metropolitana e non i treni merci e passeggeri che attualmente si sentono passare ogni pochi minuti tutto il giorno e soprattutto tutta la notte.

Da decenni, le Marche scivolano a mare. Ovviamente l'A14 ha dato un bel contributo a questo addensamento di popolazione sulla costa. Nel 1968, con il mio amico Adriano Ciaffi facemmo una battaglia politica molto forte per dire "salviamo il salvabile, arretriamo l'autostrada". Quella battaglia l'abbiamo persa, l'autostrada è stata fatta sulla battigia e le Marche sono progressivamente scivolato verso il mare.

Ebbene, oggi il contrappeso a tutto questo non può che essere la terza mossa da fare: la Pedemontana dalla valle del Metauro alla valle del Tronto.

Da Fossombrone-Pergola-Sassoferrato-Fabriano-Sarnano-Amandola-Comunanza-Ascoli. Di questa grande Pedemontana, il pezzetto al centro è già fatto, è quello della Quadrilatero da Fabriano a Muccia.

Se Ancona deve essere capoluogo delle Marche e se Le Marche devono essere il baricentro di quest'area geoeconomica e geopolitica, ebbene, non esiste un baricentro che non abbia l'integrazione aria-acqua-gomma-ferro, cioè, porto aeroporto interporto. E la prima cosa da fare è quantomeno collegarli tra loro.

E' inoltre evidente che, con l'alta velocità Bologna-Bari che ovviamente va fatta arretrata, la stazione delle Marche sta ad Ancona-Varano. Non può stare al centro di Ancona perché a quel punto faccio prima ad andare in auto a Milano.

Questa è la quarta mossa. Infine, è in corso un serrato dibattito sulla terza



corsia sulla A14 benissimo la storia è molto semplice la terza corsia della A14.

Nella delibera CIPE firmata dal sottoscritto nel 2004, l'addendum sottoscritto con la società Autostrade per l'Italia prevedeva che la terza corsia arrivasse fino a Pedaso perché, dopo Pedaso ci sono 12 gallerie e rifare 12 gallerie con la terza corsia costa enormemente, non solo in soldi ma anche in tempi di realizzazione e fors'anche in morti e feriti.

Poi la miope genialità di due amministrazioni comunali, Fermo e Porto San Giorgio, sostenendo che c'era troppa cementificazione, hanno ottenuto di limitare la terza corsia a Porto Sant'Elpidio. Certamente la società autostrade ha brindato perché il pedaggio era già stato aumentato ed il pezzo di investimento gli è stato tolto facendo finire la terza corsia a Porto Sant'Elpidio.

Mi è venuta in mente allora una banale idea. Invece di scontrarsi e litigare sulla terza corsia perché non pensiamo ad una cosa che si fa prima a farla, costa di meno, è molto più efficace e non fa morti e feriti perché si fa in campagna in un tratto nuovo. Dopo la Quadrilatero Marche-Umbria perché non pensare al triangolo Marche-Abruzzi?

Per la quadrilatero bisognava costruire tutti e quattro i lati: la terza corsia sulla A14 da Ancona a Civitanova, l'asse Ancona-Perugia, l'asse Civitanova-Foligno ed il pezzetto di pedemontana da Fabriano a Muccia.

Il triangolo Marche-Abruzzo invece ha due cateti già fatti: il primo cateto è Porto Sant'Elpidio - San Benedetto cioè la A14 attuale, il secondo cateto è doppio da San Benedetto ad Ascoli e da Giulianova a Teramo. Su questi cateti manca solo la diagonale per chiudere il triangolo.

E la diagonale è la bretella autostradale Pedaso/

Porto Sant'Elpidio-Fermo-Ascoli-Teramo. Ecco allora che, invece di avere tre corsie da una parte tre dall'altra solo lungo la costa, abbiamo quattro corsie da una parte e quattro dall'altra. Anche perché, quando l'attuale traffico che viene da Nord arriva a Giulianova per il 35-40% devia verso sudovest, cioè va verso Teramo-L'Aquila -Roma-Napoli.

Oggi il 35-40% dei veicoli deve arrivare a Giulianova perché deve fare quell'angolo quasi retto. Se invece si costruisce la diagonale, invece di avere la terza corsia ne hai otto: 4 quelle che ci sono adesso e continuano verso sud e 4 fanno la diagonale verso Teramo. Sono 98 km di bretella autostradale che quindi si finanzia col pedaggio e quindi non servono meno soldi pubblici.

Costa circa 2 miliardi di euro, il tracciato è nuovo ed in campagna, quindi non intralcia il traffico mentre la costruisci. Quando è finita si apre e non si tocca l'A14. Poi si può fare anche la terza corsia sulla A14 magari fino a Pedaso, come previsto nella delibera originale del 2004.

Questa è la quinta mossa a sud delle Marche. Si ricuciono tre province, quasi quattro, un pezzetto di Macerata, Fermo, Ascoli e Teramo.

Si ricuciono due regioni Marche e Abruzzi. Per di più oggi c'è un momento storico: la Società Autostrade per l'Italia è di Cassa Depositi e Prestiti, la Società Autostrada dei Parchi è di Cassa Depositi e Prestiti.

Questa bretella quindi o la fa Autostrade per l'Italia proseguendo da nord verso sudovest, o la fa Autostrada dei Parchi venendo da Teramo e proseguendo verso nordest o ne fanno metà e metà. C'è una favorevole condizione astrale di tipo politico visto l'organo di decisione politica si chiama Governo Nazionale attraverso Cassa Depositi Prestiti e Ministero delle Infrastrutture.

Ci si rende conto della redditività/produttività di quei pochi milioni spesi per realizzare questa quinta e ultima opera?

Chiudo guardando a nord suggerendo una idea operativa. A nord manca il completamento vero della Fano - Grosseto. Ma è mai possibile che dopo 40 anni ancora si discuta se fare la galleria della Guinza a due canne o ad una canna?

Ora, visto che la società di scopo Quadrilatero Spa ha ormai realizzato quell'opera, perché non affidargli l'incarico di realizzare e finire in 3 anni la Fano-Grosseto?

Se si realizzassero queste cinque mosse, le Marche ripartirebbero alla grande, altro che Regione in transizione.

ISTAO

L'ISTAO "Istituto Adriano Olivetti di studi per la gestione dell'economia e delle aziende" è tra le più antiche scuole manageriali italiane. La scelta del nome è ispirata ad Adriano Olivetti, con cui Giorgio Fuà collaborò per quasi un decennio, e in particolare alle sue lungimiranti intuizioni sulla responsabilità sociale dell'impresa e i rapporti tra industria e comunità.

A 50 anni dalla nascita, Istao ha nella didattica e nella ricerca i pilastri dell'attività. Si conferma una scuola particolare nel panorama delle Business School nazionali: è un laboratorio di esperimenti innovativi con forti legami con il mondo delle imprese e delle istituzioni. Un istituto che non vuole solo insegnare tecniche e strategie di gestione aziendale ma mira a coltivare lo sviluppo di un imprenditore civilmente e culturalmente impegnato.

