Intervista a Vito D'Ambrosio

Presidente della Regione Marche

Qual è la situazione infrastrutturale della regione e quali sono le prospettive concrete di sviluppo?

Dopo lo studio di fattibilità del Corridoio Adriatico che ha individuato le scelte di fondo delle sette regioni adriatiche, abbiamo stipulato due Intese Generali, con gli ultimi due Governi, analoghe per contenuti e finalità sulle infrastrutture prioritarie per la regione. Nel 2004 poi la Giunta Regionale ha varato le prime linee per il Piano regionale delle Infrastrutture.

Dunque dal punto di vista programmatico abbiamo le idee chiare: vogliamo superare il divario con le aree più sviluppate d'Europa, adeguando sia la quantità sia la qualità delle infrastrutture. Le Marche sono una regione plurale nel nome e nelle esigenze: hanno diffusi sul territorio i centri urbani, i sistemi produttivi e i servizi; per mantenere l'equilibrio economico e insediativo hanno bisogno di una rete di trasporti e di infrastrutture più moderna ed efficiente dell'attuale, che renda accessibili e ben collegate non solo la fascia costiera, ma tutto l'entroterra collinare ed anche le vallate interne. Così il raddoppio dell'asse ferroviario Ancona-Roma e l'elettrificazione della linea per Ascoli sono importanti al pari del raccordo di Falconara e dell'adeguamento delle gallerie sull'asse ferroviario adriatico.

Così le trasversali Fano-Grosseto, Ancona-Perugia, Civitanova-Foligno e la Salaria, sono l'indispensabile corollario alla realizzazione della terza corsia sull'A14 adriatica.

Restano infine fondamentali il nodo di Ancona (porto e aeroporto), per le connessioni sia con la rete stradale/autostradale sia con quella ferroviaria ed il completamento della rete logistica, anzitutto dell'Interporto di Jesi.

Con questa maglia infrastrutturale, le prospettive di sviluppo competitivo della nostra regione saranno assicurate per i prossimi anni. Sono questi gli obiettivi che stiamo perseguendo.

Come è stato risolto l'aspetto economico delle nuove infrastrutture nelle Marche?

Molte delle opere prioritarie sono di interesse dello Stato oltreché della Regione. Con le Intese sono stati mobilitati i fondi statali e recuperato il ruolo programmatico che spetta alla Regione sul proprio territorio. Inoltre la Regione ha contribuito con fondi propri per le aree colpite dal terremoto e per quelle scarsamente sviluppate. Infine è in corso una sperimentazione di partnership pubblico-privata relativamente alle aree del cosiddetto quadrilatero Marche-Umbria, che dovrebbe fornire un contributo a carico del territorio pari a circa il 18 per cento del costo delle infrastrutture stesse progettate su quell'area.

Come viene affrontato il nodo del consenso e con quali costi?

Il consenso rappresenta un elemento fondamentale per le scelte di un Governo regionale e la sua costante ricerca deve caratterizzare tutte le fasi di un'opera pubblica, dalla progettazione, alla realizzazione, alla gestione. Dunque gli aumenti di costo dovuti alla ricerca del consenso possono derivare dai tempi di queste fasi, che si allungano, e dalle caratteristiche (tracciati, funzioni, quantità e qualità) delle opere, che si modificano, per corrispondere ancor meglio alle esigenze espresse dal territorio. Ma non è proprio in questa ricerca positiva uno dei compiti di chi governa la cosa pubblica? Se le infrastrutture ritenute necessarie allo sviluppo non sono percepite come tali dalla popolazione (o almeno da una forte maggioranza di essa), forse non sono proprio così necessarie.

Per contro, nel realizzare le infrastrutture utili alla maggioranza possono determinarsi svantaggi per alcuni, svantaggi che vanno ridotti al minimo e indennizzati correttamente, ma non possono costituire un ostacolo insormontabile all'attuazione degli interessi generali della collettività regionale.

Quali sono i problemi ancora aperti?

I problemi risiedono essenzialmente nella scarsità delle risorse finanziarie disponibili da parte dello Stato.

Quando fu varata la legge Obiettivo, si accesero speranze per il tentativo innovativo di legare procedure semplificate a finanziamenti "certi". L'accentramento presso le strutture centrali dello Stato (Ministeri e Cipe) era il "prezzo" da pagare per ottenere un rapido finanziamento e approvazione delle infrastrutture strategiche, ma ormai si sta delineando uno scenario, per il quale resta l'accentramento procedurale, senza alcuna certezza finanziaria.

Quali gli scenari per il prossimo futuro, sia per la realizzabilità effettiva delle infrastrutture sia dal punto di vista dell'economia marchigiana?

L'economia marchigiana ha un enorme bisogno delle infrastrutture che sono state indicate nelle Intese, anzi abbiamo già inviato al Ministro Lunardi la richiesta di aggiornamento dell'Intesa del 2002 che introduce alcune opere significative per l'interesse regionale accanto a quelle strategiche e ci aspettiamo che al più presto si giunga a sottoscrivere tale documento programmatico. Ma accanto ai documenti occorre che lo Stato collochi le risorse, la gran parte delle risorse necessarie; la Regione e gli Enti Locali possono contribuire, soprattutto ad agevolarne la realizzazione, a renderne efficiente la gestione, a rendere competitivo il sistema Marche, purché si determini quella condizione iniziale e le promesse vengano mantenute.