

Il presidente Galia dà i tempi. "Per il maxi lotto 1 è già avvenuta la consegna dei lavori"

"Con la Quadrilatero 90 mila posti di lavoro"

di FEDERICA BURONI

ANCONA - Quadrilatero, è giunta l'ora delle cifre. Quelle, naturalmente, che dovranno indicare il via ai lavori di un progetto nato sotto il Governo Berlusconi e su cui ancora oggi resistono molte polemiche politiche, specie da parte della sinistra più radicale come Rifondazione, Pdci e Verdi. Ora, però, con la consegna del maxi lotto 1, i tempi si stringono. Il presidente della società, Gaetano Galia, s'appresta dunque a mettere mano a una operazione che segnerà una fase cruciale per le infrastrutture delle Marche.

Fatto il nuovo Cda, è ormai tempo di parlare dei lavori, soprattutto per il maxi lotto 1.

"Fatto il consiglio di amministrazione, ma soprattutto allargata la compagine azionaria della Quadrilatero agli enti locali, si prosegue con grande determinazione. Per il maxi lotto 1 è già avvenuta la consegna dei lavori per il sub lotto 1, Cosentino-Pontelatrate, prevediamo di ultimare tutti i lavori nel 2012".

E per il maxi lotto 2? I lavori sono stati consegnati?

"L'ordine di inizio attività è stato dato il 12 giugno 2006 e il Contraente generale ha avviato le progettazioni e le attività connesse. In particolare, sta per essere ultimata la progettazione definitiva della Pedemontana delle Marche e la progettazione esecutiva della SS 76 della Val d'Esino e della SS 318 di Valfabbrica. L'adozione della nuova normativa in materia sismica ha determinato un modesto ritardo, anche per il maxi lotto 1. Comunque, la consegna dei lavori veri e propri dovrebbe avvenire entro il 2007, appena approvati i progetti esecutivi. Prevediamo, anche per questo lotto, di completare i lavori nel

2012".

Chi sono i general contractor? Ci sono gruppi locali interessati al progetto?

"Il Contraente generale del maxi lotto 1 è la società di progetto Val di Chienti, con sede a Tolentino, costituita dalle imprese Strabag, cooperativa Muratori & Cementisti C.M.C. di Ravenna, Grandi Lavori Fincosit e Consorzio Stabile Centralia. Quest'ultimo è composto tra l'altro da

importanti imprese marchigiane.

Il Contraente generale del maxi lotto 2 è la società di progetto Dirpa con sede a Fabriano, costituita dalle imprese Consorzio Opere e Tecnologie e Sistemi Integrati di Costruzione, Toto e la Ergon Engineering and Contracting. C'è molto interesse da parte delle imprese locali: alcune sono già coinvolte".

Cosa pensa delle critiche mosse da più parti rispetto al cosiddetto "scippo" della programmazione del territorio dalle mani degli enti locali?

"La società si è sempre mossa nel rispetto delle regole previste dal quadro normativo nazionale. Immagino che lo scippo sia riferito alla definizione urbanistica delle aree Pav. Il Piano di area vasta è uno strumento necessario per il cofinanziamento delle opere stradali ed è stato concordato con le singole amministrazioni tenendo conto delle vocazioni del territorio. Questi impegni saranno recepiti in accordi di programma. Quindi etichettare il Pav come uno scippo non trova rispondenza nella realtà. Sottolineo poi

che senza la cattura di valore finanziario legato al Pav le opere viarie non potrebbero essere completate".

Su questo fronte, però, Rifondazione è molto critica.

"Sarà mio compito spiegare meglio il tutto con l'intento di trovare soluzioni condivise".

Anche alcune amministrazioni non sembrano molto convinte: per esempio, la Provincia di Ancona.

"Qui non stiamo più parlando di Pav ma di ingresso nel capitale sociale della Quadrilatero. Sono

convinto che più si allarga la base degli azionisti, più riusciremo a garantire il rispetto di tempi e costi".

Quali sono i costi complessivi del progetto? E i finanziamenti già stanziati? Sono sufficienti?

"Il fabbisogno complessivo dell'opera è pari a 2,1 miliardi di euro. Lo Stato ha approvato un finanziamento di 1,7 miliardi dimostrando un forte impegno e, considerando la scarsità delle risorse in capo al bilancio pubblico, non si poteva ottenere di più. Per ciò è stato fatto il Pav che avrà il compito di reperire i restanti circa 400 milioni".

Ci può spiegare come funziona il Pav?

"Il piano è composto da veri strumenti per reperire i finanziamenti mancanti e si fonda su un assunto di base: il potenziamento e la realizzazione di infrastrutture viarie oltre che a migliorare la qualità della vita di chi le percorre. Lungo queste strade potenziate e realizzate ex novo si possono ricavare delle aree, con l'accordo degli enti locali, dove realizzare piccole e medie imprese, centri commerciali, centri servizi, alberghi, ristoranti e via dicendo".

E' dibattuta anche la questione del contributo delle Camere di Commercio.

"E' un contributo disciplinato da una legge del '93 dove si prevede che per opere come la nostra e cioè che generano aumento della produzione e miglioramento

delle condizioni economiche del territorio, le Camere possono aumentare la quota di iscrizione fino a un massimo del 20% da destinare alla realizzazione di tali infrastrutture. E' un meccanismo virtuoso tanto che la Camera di Commercio di Macerata lo ha condiviso. Auspico che lo stesso percorso sia compreso anche dalle altre Camere di Commercio".

A quanto ammonta il contributo camerale?

"Si tratta di un impegno di lieve entità: da un massimo di circa 100 euro l'anno per le spa a un minimo di circa 10 euro l'anno per i consorzi e cooperative per una durata trentennale".

Esistono stime sui benefici che porterà la Quadrilatero?

"Le analisi fatte dimostrano che la realizzazione dell'opera nel suo complesso, infrastruttura viaria e Pav, attiverà rilevanti ricadute socioeconomiche. Nella fase iniziale della realizzazione delle opere, l'impatto sul Pil è stimato in circa 6 miliardi di euro, con una produzione di valore aggiunto pari a circa 1,8 miliardi di euro e l'impiego di circa 90 mila unità di lavoro l'anno. Successivamente, permane un significativo effetto in relazione alla creazione della infrastruttura viaria e alla realizzazione del Pav. L'impatto sul Pil è stimato in circa 450 milioni di euro annuali, con una produzione di valore aggiunto pari ad oltre 200 milioni di euro e l'impiego di circa ottomila unità di lavoro l'anno".

Ha iniziato la carriera con incarichi dirigenziali in Alitalia **Un passato tra aerei e aeroporti**

Gaetano Galia, che da marzo ha assunto la carica di presidente operativo della Quadrilatero, società pubblica che ha per oggetto la realizzazione del progetto pilota "Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna", ha svolto in passato numerosi incarichi: è stato presidente e ad della Airgest, società di gestione aeroportuale di Trapani, consulente di strategia e organizzazione di compagnie aeree e aeroporti,

presidente e ad di Vitrociset, società operante nel campo della difesa dello spazio ed assistenza al traffico aereo, ad di Aeroporti di Roma, presidente operativo dell'Atitech di Napoli, società che opera nel campo della manutenzione e revisione di aeromobili, direttore centrale Customer Service del Gruppo Alitalia (in cui aveva precedentemente svolto vari incarichi dirigenziali), presidente, ad e direttore generale della società Ati di Napoli.

**Nella foto
il presidente
della
Quadrilatero
Gaetano Galia
con il
governatore
Spacca
Ora con la
consegna
del maxi lotto 1
per la
realizzazione
delle strade
che
collegheranno
Marche
e Umbria
i tempi si
stringono**

