



LUNGO LA STRADA DELLE INFRASTRUTTURE



Si moltiplicano i cantieri, tra le colline delle Marche. Dal rinnovamento di porto e aeroporto, ad Ancona, alla realizzazione dell'interporto di Jesi. Ma è soprattutto la grande viabilità a promettere un nuovo corso. Con l'ampliamento dell'A14 e l'ambizioso progetto della Quadrilatero Marche-Umbria

di Daniela Panosetti

Ha tutta l'aria di una svolta, quella che già a partire dall'anno passato, ma ancor più nel 2008 appena iniziato, vedrà l'intero territorio delle Marche impegnato in un'ampia opera di rinnovamento e potenziamento delle infrastrutture. Regioni, enti locali, società private e associazioni di categoria: componenti molto diverse che sono riuscite a trovare un largo accordo per cercare di colmare un deficit infrastrutturale che, se non risolto tempestivamente, avrebbe rischiato a lungo andare di rallentare la dinamica economia marchigiana. Da parte istituzionale e imprenditoriale, nel corso dell'anno, il giudizio positivo su questa svolta è stato unanime. Tutti - dal Presidente della Regione Gian Mario Spacca all'Assessore alla Viabilità Loredana Pistelli, fino ai rappresentanti degli enti locali e della Società Autostrade - hanno ripetutamente lodato, in particolare, la riuscita opera di concertazione con gli enti locali. Un contributo importante, che ha portato a una maggiore adesione alle esigenze del territorio e ha permesso l'avvio, in tempi brevissimi, di una seria politica infrastrut-



turale verso un sistema logistico armonico e integrato. Ad oggi, l'ondata di rinnovamento che ha investito le Marche va dall'ammodernamento dell'aeroporto e del porto di Ancona alla realizzazione, a Jesi, di un attrezzato interporto. Ma il nodo davvero cruciale è il miglioramento della viabilità regionale. Sotto questo aspetto, sono due i principali appuntamenti in agenda. Prima di tutto, l'ampliamento di un lungo tratto della A14 con l'apertura di una terza corsia e di diversi nuovi caselli (tra cui quello di Ancona Ovest, per collegare lo scalo marittimo alla rete di grande viabilità). In secondo luogo, la realizzazione del cosiddetto "quadrilatero": un tracciato interregionale che integri i percorsi già esistenti, disseminando lungo il percorso una serie di insediamenti infrastrutturali di alto livello. Due progetti assai diversi, ma che rispondono alla stessa esigenza: inserire le Marche all'interno delle principali dorsali di comunicazione italiana e europea, garantendo uno sbocco naturale ai molti poli industriali sparsi sul territorio. In quest'ottica, il progetto della Società Autostrade per l'ampliamento dell'A14 (171 km tra Rimini Nord e Pedaso suddivisi in sette lotti, con termine previsto nel 2012) riveste un'importanza cruciale. Tanto da aver ottenuto in tempi record il parere di conformità dalla Conferenza dei Servizi, con la sola eccezione dell'ultimo segmento, tra Porto S. Elpidio e Pedaso, per cui il mancato raggiungimento dell'intesa Stato-Regioni ha prodotto un esito negativo. A parte questa relativa battuta d'arresto (in via di risoluzione, tuttavia, grazie alla firma, un mese fa, del Dpr per il perfezionamento dell'intesa), il progetto ha seguito un corso regolare, rispettando tutte le prescrizioni richieste da parte ministeriale. In particolare, in vista dell'ottenimento del VIA (Valutazione di Impatto Ambientale), una grande attenzione è stata dedicata al contenimento dei livelli di inquinamento chimico e acustico. I lavori lungo il primo tratto (37 km tra porto S. Elpidio e porto S. Giorgio) sono iniziati già dallo scorso marzo, per terminare entro la fine del 2008. Ma è solo il primo passo verso un traguardo che porterà vantaggi all'intera regione, ponendo le basi per la creazione di quello che viene ormai indicato come "il Sistema Marche": un'entità complessa e preziosa da valorizzare con il contributo e nel rispetto di ognuna delle sue diverse componenti. È in quest'ottica che va visto anche il progetto della Quadrilatero Marche-Umbria Spa, società a partecipazione mista (Anas 75,5%, il resto suddiviso tra le Regioni Marche e Umbria e la Provincia e Camera di commercio di Macerata), nata nel 2003

in vista della realizzazione di un perimetro viario tra le due regioni attraverso il completamento dei tracciati già parzialmente esistenti tra le città di Ancona, Civitanova, Perugia e Foligno: i vertici ideali di un quadrilatero, appunto. Entro il 2012, verranno sviluppate due arterie primarie (Ancona-Perugia e Civitanova-Foligno) in modo da raddoppiare le vie di accesso tra le dorsale costiera e interna. Due i general contractor incaricati dei lavori (Stabag-Cmc e Ope-Toto-Ergon), ciascuno assegnatario di un maxi-lotto. Il primo prevede il completamento della SS 77 verso Foligno, insieme all'apertura di diverse diramazioni. Il secondo comprende invece il prolungamento da Ancona a Perugia, passando per Fabriano, delle SS 76 e 315, oltre alla cosiddetta Pedemontana, che collegherà le due arterie principali in corrispondenza dei loro tratti mediani (Fabriano e Muccia/Sfercia). «Il progetto Quadrilatero è in piena fase realizzativa», ha dichiarato recentemente il Presidente della Società Gaetano Galia. «Riguardo all'infrastruttura viaria, i primi cantieri sulla SS 77, nel tratto Pon-



telatrave-Collesentino, stanno procedendo sotto il controllo costante di Alta Sorveglianza e per quanto concerne il livello di progettazione delle restanti tratte, è in corso la valutazione di 8 progetti definitivi e 2 esecutivi». Un progetto coraggioso e innovativo. Anche e soprattutto per quanto riguarda i finanziamenti, per i quali, spiega Galia, «sono già stati firmati gli Accordi di programma con le Regioni Marche e Umbria, i comuni interessati alla prima tranche di Aree Leader e l'Accordo di programma con la Camera di commercio di Macerata. Si tratta di accordi fondamentali per la condivisione con il territorio interessato, che permettono l'attivazione dal PAV». Accanto al Progetto Infrastrutturale Viario, che costituisce la core activity della società, la Quadrilatero ha infatti messo a punto anche il cosiddetto Piano di Area Vasta. Elaborato per sviluppare una particolare forma di cofinanziamento tramite Partenariato Pubblico Privato, il PAV permette di ridurre in maniera considerevole la porzione di investimento a carico statale e regionale (1700 miliardi su un budget complessivo di 2157). Il reperimento del fabbisogno residuale è infatti affidato all'innovativo meccanismo della Value Capture, che si propone, appunto, di catturare il valore aggiunto che verrà prodotto grazie alle ricadute socio-economiche dell'intervento (nelle previsio-

«Le Aree Leader creeranno valore aggiunto per il tessuto produttivo locale, contribuendo a cofinanziare le opere»

ni, si parla di circa 1,8 miliardi di euro all'anno, almeno nella fase iniziale). A questo scopo il progetto prevede, intorno agli assi viari, l'insediamento di una serie di piattaforme produttive, commerciali e di servizi, localizzate sul territorio in seguito ad approfondite analisi economiche, urbanistiche e ambientali, anche in questo caso con la piena collaborazione delle amministrazioni locali. Sono le

cosiddette Aree Leader e Aree di Implementazione (queste ultime gestite direttamente dai comuni competenti). Le prime otto, già approvate dal Cipe (Centro interministeriale per la programmazione economica),

riguardano i territori di Serrapetrona (polo turistico-commerciale), Falconara (fieristico), Valfabbrica (produzione tessile e servizi alle imprese), Muccia (agroalimentare), Fabriano (incubatore d'impresa e piastra logistica), Foligno (logistica) e Gualdo Tadino (aree di sostà). «Le Aree Leader previste dal PAV – conclude Galia – creeranno valore aggiunto per il tessuto produttivo locale, contribuendo al tempo stesso a cofinanziare le opere». Il tutto, sulla base di una convinzione tanto semplice quanto efficace: che le opere infrastrutturali, oltre a migliorare in modo diretto e indiretto la qualità di vita del territorio, abbiano un altro grande vantaggio. Creare le condizioni per un rinnovato slancio economico.



Nelle immagini, Gaetano Galia, Presidente della Quadrilatero Marche-Umbria Spa, e il progetto del polo produttivo agro-alimentare e inserimento nel territorio per l'Area Leader 9, a Muccia (MC)