

Progetto Quadrilatero in Marche

di BRUNO DARDANI

■ ■ ■ Un banco di laboratorio grande quanto una regione per sperimentare la prima forma di finanza innovativa finalizzata alla realizzazione di grandi infrastrutture stradali.

Con la firma, avvenuta 10 giorni fa, dell'accordo di programma con la Camera di Commercio di Macerata, e con la precedente definizione delle intese con le Regioni Marche e Umbria, il progetto Quadrilatero è infatti uscito definitivamente dal limbo, assumendo a pieno i connotati di operazione pilota per la pianificazione di territori estesi e per la trasformazione delle risorse economiche locali in volano di crescita e di implementazione della rete infrastrutturale.

Il piano, che consentirà alle Marche di dotarsi entro il 2012 di tre assi stradali attesi da trent'anni in grado di collegare Ancona e Perugia, Civitanova Marche con Macerata e Foligno nonché trasversalmente Fabriano

con Tolentino) è stato sino ad oggi coperto dal massimo riserbo. Anomalo come anomala è la formula di collaborazione fra Stato e territorio: attraverso un coinvolgimento di enti locali, punta al cofinanziamento delle infrastrutture utilizzando il gettito aggiuntivo che sarà garantito proprio dallo sviluppo di attività economiche esistenti e dalla creazione di nuove lungo i nuovi assi stradali.

La Quadrilatero, società a pubblica di progetto (amaggioranza Anas e partecipazione degli enti territoriali) senza scopo di lucro - come tiene a precisare il suo presidente Gaetano Galia - è regista dell'intera operazione: in primis della messa a punto del cosiddetto piano di area vasta,

un progetto di utilizzo di aree estese (e non solo quelle interessate strettamente alla realizzazione delle nuove infrastrutture viarie) che comprende anche terreni (oggetti di esproprio) limitrofi e contigui ai nuovi assi stradali. Terreni che, a fronte di una spesa di 2,150 mi-

lioni di euro nelle nuove infrastrutture, produrrà in 5 anni ritorni produttivi per oltre 6 miliardi. In questi terreni sorgeranno centri logistici, centri commerciali, outlet e quant'altro e da queste attività (frutto di un'intesa con il territorio) verranno ricavate le risorse aggiuntive necessarie per cofinanziare le opere. Come? Attraverso i canoni di concessione, la destinazione alle spese infrastrutturali del 70% dell'Ici aggiuntiva che i Comuni dell'area dovrebbero incassare nei prossimi 30 anni, ma anche l'impegno delle Camere di Commercio a versare il già previsto aumento nelle tasse di registrazione delle imprese. Complessivamente un monte di euro che consentirà alla Quadrilatero, attraverso l'attualizzazione bancaria, dell'extra prodotto dai nuovi insediamenti, di integrare il finanziamento statale sino alla totale copertura dei costi di costruzione. Un vero e proprio mix fra marketing territoriale e finanza di progetto che - sottolinea Scalia - fa del Quadrilatero una società pilota in grado di creare un precedente di enorme valenza strategica in un Paese oggi assillato dalla scarsità di risorse per il finanziamento delle nuove infrastrutture.

