

infrastrutture. Iter sbloccato ma resta il rebus dei 400 milioni da reperire attraverso lo strumento del piano d'area vasta

# Riaperti i cantieri Quadrilatero

Obiettivo: consegna entro il 2012 - Pronti due progetti esecutivi e otto definitivi

**Claudia Pasquini**  
ANCONA

Il progetto Quadrilatero, dopo le alterne vicissitudini degli ultimi anni che lo hanno portato fino davanti al Tar, ha ripreso ora la sua corsa. I primi cantieri sono stati aperti nell'aprile di quest'anno e i contraenti generali hanno consegnato otto progetti definitivi e due esecutivi relativi alle diverse tratte da realizzare.

Uno degli atti più importanti si è concluso nelle scorse settimane quando le Regioni Marche e Umbria e la società Quadrilatero hanno sottoscritto gli Accordi di programma per definire impegni, tempistica e adempimenti legati all'attuazione del Piano di area vasta, finalizzato al cofinanziamento del sistema viario (le direttissime Ancona-Perugia e Civitanova-Foligno e la Pedemontana) che collegherà Marche e Umbria. Contestualmente sono stati firmati anche gli specifici Accordi attuativi con i Comuni di Caldarola, Muccia, Serrapetrona, Fabriano, Falconara, Foligno, Gualdo Tadino e Valfabbrica competenti per le aree leader previste in suolo marchigiano approvate dal Cipe nel 2006. Le opere, se

tutti gli iter procederanno senza ulteriori intoppi, dovrebbero essere pronte entro il 2012.

Gli intoppi infatti potrebbero essere di carattere economico. Il costo complessivo del progetto è stimato in oltre due miliardi di euro, di cui 1.080 milioni di finanziamento pubblico già stanziato dal Governo Berlusconi e 488 milioni previsti nel Dpef 2008-2012, in particolare per gli assi viari principali. Per completare le opere sono però necessari altri 400 milioni circa, da recuperare attraverso l'attuazione del Piano di area vasta, formula del tutto innovativa: il Pav prevede la valorizzazione e trasformazione in flussi di ricavi di parte dei benefici economici che ricadono sul territorio grazie al

potenziamento degli assi viari e all'insediamento di nuove aree produttive (le aree leader), adiacenti alle strade previste dal progetto. In questo contesto si inseriscono gli Accordi di programma che prevedono per i Comuni l'impegno a versare alla Quadrilatero un contributo annuo (per 30 anni) di importo pari agli oneri Ici incassati per i nuovi immobili realizzati dai concessionari delle aree leader e un contributo

70% degli oneri di urbanizzazione secondaria e del costo di costruzione, corrisposti al Comune dai concessionari. Da parte sua la Spa si impegna a utilizzare le somme acquisite dai Comuni per realizzare i previsti assi stradali e sovrintendere ai lavori delle aree leader e al rispetto delle regole.

«Il progetto Quadrilatero - spiega il presidente della Spa, Gaetano Galia, che ha preso il posto di Gennaro Pieralisi in seguito all'avvento del Governo Prodi - è in piena fase di realizzazione. Gli Accordi appena sottoscritti sono il frutto di un grande lavoro che ha visto protagonisti gli enti locali e permetterà di avviare i meccanismi previsti dal Pav, indispensabili per finanziare il completamento delle opere viarie».

Tutti soddisfatti? Non gli esponenti della Cdl. Il coro è unanime e se ne fa portavoce Carlo Ciccio (An) esponente dello stesso partito dell'ex viceministro all'Economia, Mario Baldassarri, ideatore del progetto: «Il centrosinistra si arroga meriti che non ha ed è contraddittorio: dopo aver avversato il progetto per anni trascinandolo fino in tribunale, adesso che ha la presidenza della Spa, lo porta

avanti senza porsi più neanche uno dei problemi di prima». La Regione si difende: «Abbiamo aderito al progetto - ricorda l'assessore alle Infrastrutture, Loredana Pistelli - quando a fine 2006 è cambiata la compagine

sociale e la Spa è andata in maggioranza all'Anas». Attualmente la Regione Marche, così come l'Umbria, detiene il 10% del capitale sociale.

Segue con apprensione il procedere del progetto il presidente di Confindustria Marche, Federico Vitali: «La Quadrilatero è una grande opportunità che modificherà l'assetto infrastrutturale delle Marche. Ora dobbiamo essere intelligenti per trovare il modo di lavorare insieme, facendo squadra per trarre il massimo vantaggio dai nuovi collegamenti che stanno generando già posti di lavoro e guadagni per le imprese. Una ricchezza che verrà redistribuita territorialmente con altri investimenti. Capisco le perplessità per il nuovo meccanismo di reperimento delle risorse, ma per progredire bisogna avere il coraggio di provare nuove strategie».

**La mappa degli interventi: 160 chilometri di strade e oltre 2 miliardi di investimenti**

