

Le superstrade ripartono dopo l'accordo con Marche e Umbria sulla ripartizione dei futuri introiti

Operazione Quadrilatero, più fondi al territorio

Alessandro Arona
ROMA

■ Riparte, dopo un anno di stop, l'operazione Quadrilatero Marche-Umbria, l'originale (ma controverso) progetto lanciato nella passata legislatura per completare le superstrade Perugia-Ancona e Foligno-Civitanova finanziandone in parte i costi con la "cattura" anticipata di parte del valore che tali opere porteranno all'economia del territorio.

Il meccanismo, inedito in Italia, prevede che intorno alle nuove arterie si realizzino centri di sviluppo industriale, centri logistici, servizi alle imprese, e che in accordo con gli enti locali i proventi da queste aree (canoni di concessione, Ici, urbanizzazioni) vadano a finanziare le nuove opere stradali.

A fine luglio la Quadrilatero Spa (società controllata al 75% dall'Anas e partecipata dalla primavera scorsa dalle due Regioni e da alcuni enti locali) ha raggiunto l'accordo con Marche e Umbria per il riparto degli introiti della "cattura di valore" e nei giorni scorsi ha pubblicato un bando da 2,3 milioni di euro per la ricerca di un advisor sulle prime otto «Aree Leader». Il super-consulente do-

vrà affiancare per 30 mesi la società nel lancio e la gestione dei bandi di concessione su queste prime otto aree. Il Cipe, in accordo con le Regioni, aveva dato il via libera a questi primi otto poli di sviluppo il 29 marzo 2006, accantonando invece gli altri sette progetti, bocciati dalle Regioni.

Lo stop imposto dal nuovo Governo alla società, tuttavia, con l'uscita nel dicembre 2006 di Sviluppo Italia e il subentro al 100% da parte dell'Anas, aveva di fatto congelato l'avvio delle gare di concessione sulle aree Leader.

Operazione che riparte ora.

Sulle otto aree (1,7 milioni di metri quadrati, 170 ettari) sono previsti un polo turistico (Serrapetrona), un polo fieristico (Falconara), un polo produttivo nel tessile (Valfabbrica), un polo agroalimentare (Muccia), un centro di innovazione per le imprese (Fabriano), una piastra logistica (Fabriano), servizi alla logistica (Foligno), un'area di sosta attrezzata (Gualdo Tadino). In tutto si prevedono 95 mila metri cubi e un investimento di 270 milioni.

L'accordo di luglio con le Regioni prevede la seguente ripartizione della "cattura di valore": 1) il gettito Ici andrà al 100% alla

Quadrilatero; 2) gli oneri di urbanizzazione primaria saranno utilizzati in loco; 3) gli oneri sulla secondaria e i contributi di costruzione andranno al 70% alla Quadrilatero e al 30% al Comune.

«Entro fine dicembre - sostiene il nuovo presidente della Quadrilatero, Gaetano Galia - aggiudicheremo la gara per l'advisor, poi individueremo con lui le priorità tra le otto aree Leader, e contiamo di pubblicare il primo bando di concessione entro il primo trimestre del 2008 e tutti gli otto entro inizio 2010».

Le due Regioni, tuttavia, nonostante il migliore clima che si è creato rispetto alle tensioni e alle diffidenze degli anni passati, restano interessate soprattutto alle opere stradali. E su questo le incognite non mancano.

Finora sono disponibili 1.081 milioni su un costo totale di 2.156, interamente derivanti da risorse pubbliche, mentre dalla "cattura di valore", su cui tanto ci si è spesi, dovrebbero arrivare al massimo 360 milioni, il 16,7% del costo complessivo. Ma solo le prime otto aree Leader sono sicure, mentre le Regioni sono per ora molto prudenti sull'ipotesi di trovare le altre sette aree Leader e gli altre 400 ettari di aree "complementa-

ri". Dalle prime 8 aree Leader, le uniche sicure, si prevedono incassi per 150 milioni, solo il 7% dell'investimento totale.

«A noi - ribadisce l'assessore alla Viabilità della Regione Marche, Loredana Pistelli - interessa che siano completate le opere. Se i finanziamenti della cattura di valore non bastano chiederemo che sia lo Stato a trovarli». All'appello mancano circa 1.130 milioni, e alle Marche non è piaciuto lo stralcio proposto dal ministro Di Pietro nel Dpef per completare solo la Foligno-Civitanova, per 588 milioni, di cui 488 a carico dello Stato.

Le Regioni temono anche ritardi ai lavori, già tutti aggiudicati nel 2006 a due general contractor. «I progetti esecutivi - denuncia l'assessore alle Infrastrutture dell'Umbria, Giuseppe Mascio - dovevano essere consegnati nella primavera scorsa, ma ne sono arrivati solo alcuni. Siamo in ritardo di un anno, temo che le opere non saranno completate nel 2011 finora previsto».