

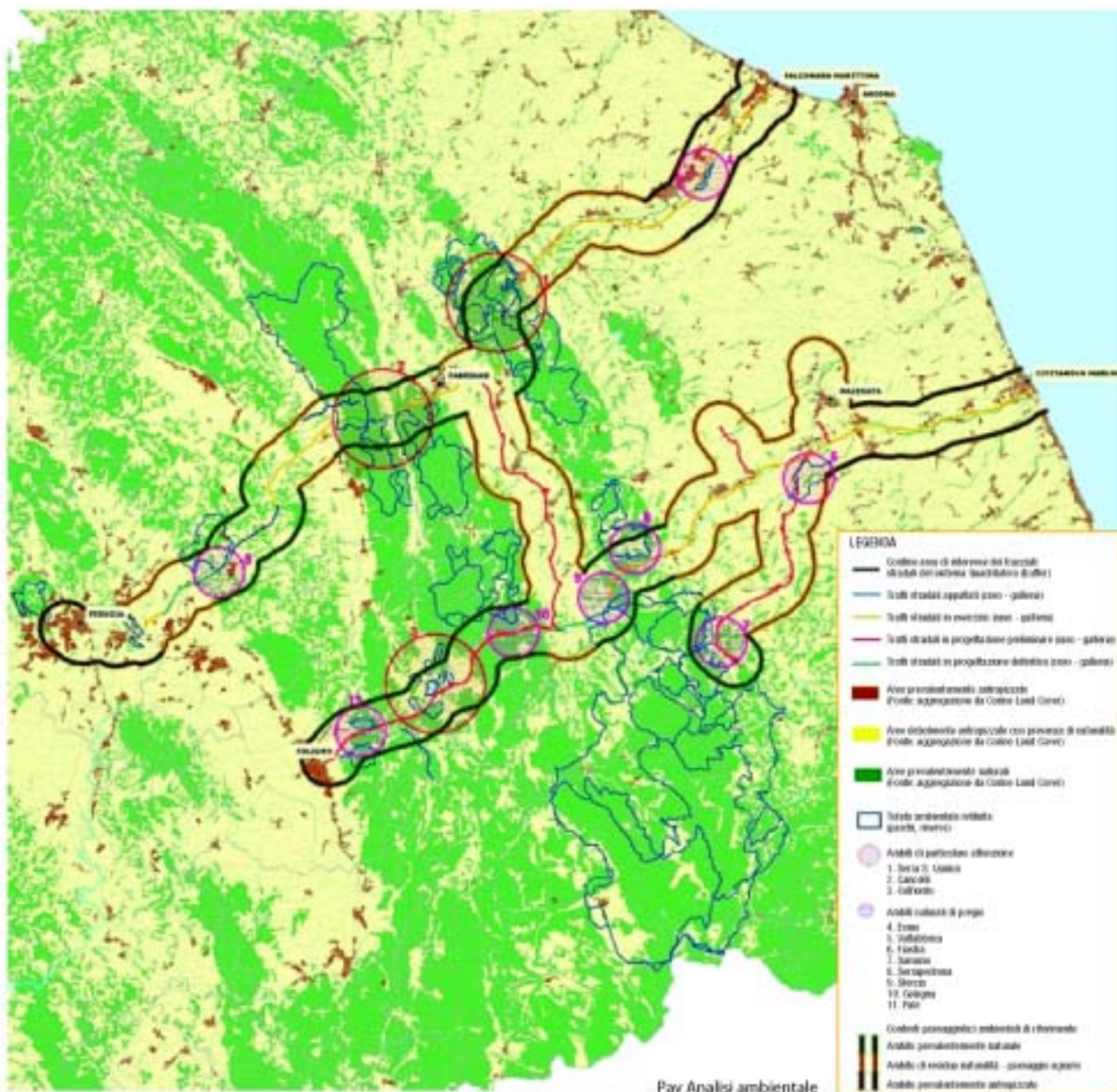
Strade

Il progetto Quadrilatero Marche-Umbria

Le Marche si segnalano a livello nazionale, insieme all'Umbria, per essere il

terreno di sperimentazione di un primo esempio di riassetto e ampliamento di un'ampia rete viaria – costituito da una serie di vecchie e nuove strade statali – concepito in integrazione tecnico-economica con il territorio interessato, coinvolgendo gli Enti locali e i privati attraverso lo sviluppo di attività economiche e la crescita urbanistica di diverse aree lungo la nuova rete.

Di fatto, invece di attuare il tradizionale intervento statale attraverso l'Anas – dove la costruzione dell'infrastruttura presenta una socializzazione dei costi, pagati dallo Stato, a fronte di una privatizzazione del profitto (grazie alla migliore accessibilità del territorio) – la realizzazione delle diverse arterie viene integrata in un'unico progetto, affidata a una apposita società di scopo – la



Pav area leader Civitanova

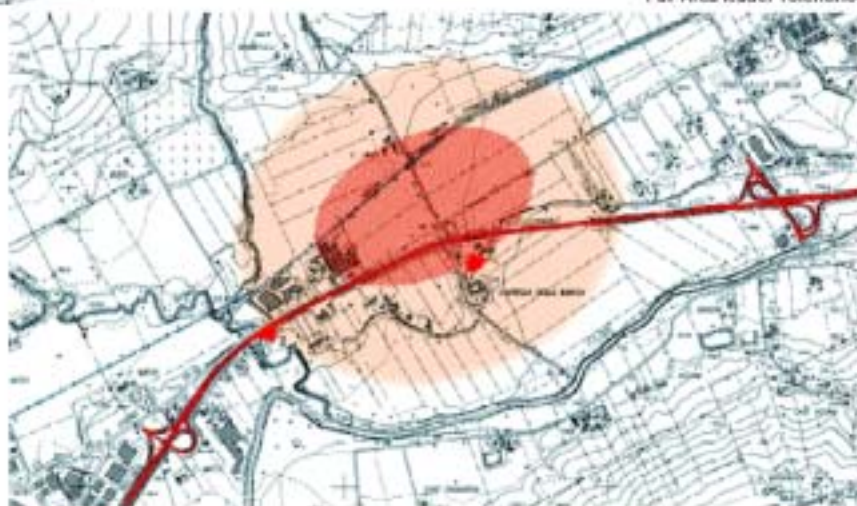


Quadrilatero Spa, costituita ufficialmente nel 2003 ma prevista già dal 2001 – e affrontata con un approccio globale, che non riguarda solo la rete viaria ma il territorio stesso, anticipando o canalizzando lo sviluppo economico e immobiliare di una serie di aree, facendo sì che il valore aggiunto delle nuove strade vada a finanziare parte del loro costo.

La rete viaria interessata

Dal punto di vista infrastrutturale il progetto, inserito nella Legge Obiettivo, riguarda la realizzazione di una serie di interventi per un totale di circa 160 chilometri di strade statali, tra le quali spiccano: il completamento e l'adeguamento a quattro corsie dell'asse Civitanova-Foligno (la Statale 77), per una lunghezza di circa 38 chilometri; il completamento a quattro corsie dell'asse Perugia-Ancona (Statali 76 e 318) di circa 30 chilometri; la realizzazione ex novo della Pedemontana delle Marche, a due corsie, lunga circa 35 chilometri; alcuni interventi di raccordo con i Poli industriali esistenti o previsti; nuovi collegamenti alle aree interne dell'Umbria e delle Marche, per un totale di circa 49 chilometri. Il tutto raggruppato in due maxi lotti da affidare ciascuno a un General contractor, il primo centrato sulle Statali 77 e 78, il secondo sulle Statali 76 e 318 e sulla Pedemontana Fabriano – Muccia.

Alcuni di questi interventi erano già in fase avanzata di progettazione da parte



Pav Area leader Tolentino

di Anas, e il loro inserimento nel progetto Quadrilatero ha sollevato critiche e dubbi di opportunità, specie per il riassetto delle Statali 76 e 77 che, secondo alcuni, avrebbero subito un rallentamento.

In realtà non è stato fermato nessun iter – sostiene Gennaro Pieralisi, presidente della Quadrilatero Spa – ma piuttosto si è ottenuta un'accelerazione della procedura e un'integrazione dei finanziamenti; per il raddoppio della Statale 76, ad esempio, i lavori non avrebbero comunque potuto essere appaltati perché doveva ancora essere acquisita la modifica del progetto secondo le prescrizioni indicate dal Ministero dell'Ambiente e, soprattutto, mancava la copertura finanziaria (gli unici fondi disponibili erano 29,7 milioni di euro del Piano triennale Anas). L'inserimento nel progetto Quadrilatero



– continua Pieralisi – l'intervento sulla Statale 76 ha accelerato le procedure fino all'approvazione e al finanziamento da parte del Cipe, nel maggio 2004, seguita poi dall'avvio delle gare per l'affidamento al General contractor, così come è avvenuto per la Statale 77 (in particolare il progetto definitivo del secondo tratto), anch'essa approvata dal Cipe nel maggio 2004 e poi messa in gara.

L'operazione urbanistica

Il secondo elemento che caratterizza il progetto Quadrilatero riguarda l'integrazione fra infrastrutture viarie e un Piano territoriale – denominato Piano di Area Vasta (Pav) – che si propone come strumento di sviluppo economico e punta alla crescita di insediamenti produttivi lungo gli assi stradali, dai quali deriva un coinvolgimento dei capitali privati, attraverso canoni di concessione, royalty ecc.

Operativamente, il Pav individua due tipologie di aree d'insediamento: le Aree leader o centri di eccellenza e le Aree di implementazione industriale.

Le Aree leader sono una serie di poli, per un totale di circa 395 ettari, dove sono previsti insediamenti di servizi a sostegno delle attività imprenditoriali o del

Quadrilatero Marche-Umbria

Area leader

Assisi - Petrignano	Servizi alle imprese - Centro direzionale	13,64 ha
Assisi - S. Maria degli Angeli	Centro ricettivo socio-sanitario	7,36 ha
Civitanova - Piane Chienti	Piastra logistica	51,52 ha
Civitanova - loc. Molino	Polo commerciale (outlet)	6,49 ha
Fabriano - La Torre	Piastra logistica	50,82 ha
Fabriano - I Tiberi - Staz. Albacina	Incubatore	16,76 ha
Falconara Chiaravalle - Castel Ferretti loc. C. Mosconi	Polo fieristico	50,11 ha
Foligno - S. Eraclio	Piastra logistica	50,00 ha
Foligno - S. Eraclio	Servizi di supporto alla PL	4,00 ha
Foligno - Sterpete	Ricettivo alberghiero	2,16 ha
Muccia - La Maddalena	Centro agro-alimentare	22,26 ha
Montecosaro	Centro commerciale, alberghiero, fitness, outlet	60,79 ha
Serrapetrona - Lago Caccamo	Polo turistico comm. e attività sportive	29,68 ha
Tolentino - La Rancia	Polo commerciale (outlet)	7,42 ha
Valfabbrica - Piansaluccio	Attività produttive tessili - servizi alle imprese	10,48 ha

Caratteristiche dell'intervento

Costo complessivo dell'opera	2.157 Meuro c.a
Costo rete viaria	2.094 Meuro c.a
Costo Piano Area Vasta	63 Meuro c.a
Risorse dal territorio	18,5 % c.a
Sviluppo rete viaria	Km 160 c.a
Sviluppo Aree Leader PAV	Ha 400 c.a
Sviluppo Aree Implementazione PAV	Ha 800 c.a
Riforestazione per compensazione	Ha 1.500 in 30 anni

Caratteristiche del tracciato

Gallerie	40 Km
Gallerie realizzate con sistema TBM (Tunnel Boring Machine)	15 Km
Viadotti	11 Km
Tratti in rilevato/trincoa	91 Km
Svincoli	n. 43
Cavalcavia	n. 23
Sottopassi	n. 48
Lunghezza totale tracciato	circa 160 Km

territorio; sono promosse dalla Quadrilatero Marche-Umbria Spa e successivamente concesse a privati per la gestione e la messa a reddito dell'attività economica in un periodo di tempo da definire (si parla di alcune decine di anni).

Per esse è stato redatto uno studio di tipo economico-finanziario, associato a una progettazione urbanistico-architettonica con una valutazione ambientale del progetto nel suo complesso - precisa Fabrizio Romozzi, Direttore Generale della Quadrilatero Spa - e la loro realizzazione avverrà attraverso gare per costruzione e gestione: i vincitori agiranno in regime di concessione per periodi variabili, secondo la tipologia degli interventi, e corrisponderanno alla Quadrilatero un canone annuale di concessione; al termine di questo periodo gli immobili saranno acquisiti nel patrimonio della

Quadrilatero, per la monetizzazione.

Le aree di implementazione, invece, sono rappresentate da aree industriali classiche a gestione comunale (un totale di circa 780 ettari su tutto il territorio umbro marchigiano), dove gli imprenditori possono impiantare le proprie attività; sono gestite dai Comuni e la procedura è quella classica della variante urbanistica ma regolata, sotto il profilo economico, da un apposito protocollo d'intesa stipulato con la Quadrilatero.

Esproprio o valorizzazione?

Nell'insieme la valorizzazione del territorio dovrebbe coprire quasi il 16 per cento dei costi del progetto, cioè circa 342 milioni di euro rispetto ai 2.157 totali, attraverso la monetizzazione dei benefici economici futuri.

Questa si basa sulle tecniche della "cattura di valore" - spiega Fabrizio Romozzi - con le quali sono state individuate alcune fonti di finanziamento: il gettito della tassa comunale sugli immobili (Ici) generato dai nuovi insediamenti produttivi inseriti nel Pav; l'incremento della tassa d'iscrizione alla Camera di Commercio, dovuto a una maggiorazione della tassa per tutti gli iscritti (legge 580/93); i ricavi da oneri di urbanizzazione; i contributi agli oneri di infrastrutturazione (dove previsti dalla legge); i ricavi da concessioni per l'insediamento di attività sulle aree leader e le royalty per il passaggio di infrastrutture di servizio.

Queste forme di monetizzazione hanno però sollevato molte critiche, prefigurando il progetto Quadrilatero come un tentativo di esproprio ai danni degli enti locali, con forzature sui loro strumenti urbanistici e l'obbligo di contribuire al progetto attraverso quote della tassa sugli immobili (Ici).

Le concessioni di edificabilità restano di competenza degli enti locali e quindi non vi sarà alcun esproprio - afferma Fabrizio Romozzi - anche se è necessario precisare che le aree leader, strettamente interconnesse alle opere viarie (come previsto dalla Legge Obiettivo) dovranno essere acquisite dalla Quadrilatero con l'impegno contestuale degli enti competenti al rilascio in tempo utile delle rispettive concessioni.

L'individuazione di entrambe le tipologie di aree è stata definita di concerto con le amministrazioni interessate - continua Romozzi - e le due Regioni sono e saranno coinvolte in un processo di definizione di interventi che si rivelano cruciali, soprattutto in questa fase, per lo sviluppo sociale ed economico del proprio territorio; infatti l'operazione urbanistica rappresenta l'attuazione dei principi dello sviluppo territoriale sostenibile, facendo del Pav un programma capace di coordinare e organizzare uno sviluppo altrimenti difficile da gestire per la vastità e complessità dei territori e delle economie coinvolte.

La Società di scopo

Il terzo pilastro dell'operazione è rappresentato dalla società di scopo costituita per gestirla, anch'essa oggetto di critiche a volte molto dure, che si basano sul fatto che opererà di fatto con risorse pubbliche, dello Stato e degli Enti Locali, destinate essenzialmente a opere stradali realizzate dall'Anas.

La Quadrilatero Marche-Umbria Spa, costituita ufficialmente nel giugno 2003 da Anas (51 per cento) e Sviluppo Italia (49 per cento), è una società di scopo, non a fini di lucro prevista nella Legge Obiettivo e nella delibera Cipe 93/02 - spiega Gennaro Peralisi - nata per rispondere meglio all'innovatività di questo tipo di approccio, perché solo un soggetto unico, costituito ad hoc, può attuare in tempi rapidi un'iniziativa che vede protagonisti da un lato il Governo e dall'altro le istituzioni presenti sul territorio.

Anas e Sviluppo Italia sono le due gambe del progetto - continua Peralisi - dove una opera per l'infrastruttura viaria e l'altra per la valorizzazione economica e produttiva del territorio; questa soluzione, che esclude per ora gli Enti

locali, ha permesso il più rapido avvio delle procedure per la pubblicazione dei progetti e l'approvazione e il finanziamento da parte del Cipe.

Rimane però da compiere il coinvolgimento degli enti locali, che è previsto in una duplice forma: una in sede operativa attraverso il Protocollo d'intesa prima e l'Accordo di programma poi, con il quale vengono regolamentati i rapporti con la società; un'altra come partecipazione al capitale sociale della Quadrilatero, previsto nel suo statuto, già deliberato e in attesa delle decisioni degli enti locali per la loro sottoscrizione.

Costi e finanziamenti

Complessivamente i costi previsti sono di 2.157 milioni di euro; originariamente, in una delibera Cipe del 2002, la somma era stimata in 1.800 milioni di euro, ma ha subito un aumento per una serie di integrazioni successive - rivela Fabrizio Romozzi - in particolare l'adeguamento della viabilità esistente per la Statale 76, non previsto nel progetto originale, e la maggior definizione dei progetti della Pedemontana delle Marche (tratto Fabriano-Muccia/Sfercia),

nonché dallo sviluppo dei progetti preliminari per le Statali 77 e 78 e le Intervallive di Macerata e Tolentino.

Il Piano finanziario, approvato dal Cipe nel maggio 2004, prevede una copertura con contributi Statali per 1.557 milioni di euro (il 72,2 per cento dei costi), altri contributi pubblici per 167 milioni di euro (7,7 per cento), 40 milioni dal riutilizzo di materiali di risulta (1,9 per cento), 342 dalla "cattura di valore" urbanistica (15,9 per cento) e 50 milioni di capitale sociale della Quadrilatero Spa (2,3 per cento).

La delibera Cipe ha inoltre autorizzato l'anticipazione di 1.067 milioni di euro, cioè oltre il 50 per cento dei costi.

Dal punto di vista pratico si sarebbe potuto contare anche su un volume di risorse inferiore - puntualizza Romozzi - ma si è valutato più opportuno prevedere una autorizzazione più ampia proprio per dare maggiori garanzie sulla volontà del Governo di realizzare l'investimento e per consentire una funzione di volano per le ulteriori risorse che dovranno essere attivate.

Tempi

Quanto ai tempi di realizzazione del progetto, una tappa importante si è avuta nel novembre scorso, con la pubblicazione dei bandi di gara per l'individuazione dei General contractor per i due maxilotti stradali, dal valore di circa 1,9 miliardi di euro, con termine di presentazione delle domande scaduto nel gennaio scorso; l'aggiudicazione è prevista per il giugno 2005.

Per quanto riguarda le aree leader, la procedura per la localizzazione è in corso e, nei successivi 90 giorni, si dovranno concludere tutte le fasi propedeutiche alla stipula dell'Accordo di programma. L'avvio dei primi cantieri stradali è previsto entro la fine del 2005; entro la fine del 2006 l'avvio dei cantieri per le aree leader e le aree di sviluppo; entro il 2010 l'intero sistema viario dovrebbe essere completato. ■

Pianta lotti ed esistente

