

Marche, Ancona, 29/06/2002

Il Governo mantiene l'impegno: presentato lo studio di fattibilità del quadrilatero Marche-Umbria

La realizzazione della Civitanova-Foligno e del sistema infrastrutturale della provincia di Macerata costerà 1.122 milioni di euro e costituirà il primo progetto-pilota di project financing in Italia

La realizzazione del quadrilatero infrastrutturale Marche-Umbria fa un importante passo in avanti, rispettando i tempi previsti. Il Governo e l'Anas hanno mantenuto l'impegno assunto. Questa mattina, a Macerata, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Pietro Lunardi, il Ministro delegato per l'Economia Mario Baldassarri e l'Amministratore dell'Anas Vincenzo Pozzi hanno, infatti, presentato lo studio di fattibilità tecnica e prefattibilità ambientale e infrastrutturale dell'opera, che costituirà il primo progetto-pilota in Italia del nuovo modello di project financing per le infrastrutture. All'incontro ha partecipato una qualificata rappresentanza degli enti locali e delle categorie economiche e sociali interessate.

L'asse autostradale che collegherà Civitanova a Foligno sarà lungo circa 100 chilometri, interamente a quattro corsie, e comporterà l'ammodernamento della strada statale 77 della Val di Chienti e la realizzazione di nuovi tratti per circa 49 chilometri. Si tratta di un'opera strategica per l'Italia centrale, non solo perché avvicinerà Marche e Umbria, ma anche perché renderà più veloci i collegamenti tra queste regioni e Roma e tra l'Adriatico e il Tirreno. Il collegamento con Foligno permetterà l'aggancio con il nodo di Orte e, da questo, verso Civitavecchia ed il corridoio tirrenico. Accanto all'asse autostradale, lo studio di fattibilità prevede la realizzazione di una serie di opere infrastrutturali al servizio dello sviluppo del territorio, che interessano tra l'altro anche la provincia di Macerata.

I comuni che trarranno vantaggi diretti e indiretti dall'infrastruttura sono 25, con una popolazione di 270 mila persone. L'investimento complessivo è di 1.122 milioni di euro. Per quanto riguarda i finanziamenti, il 72% arriverà dai capitali pubblici, il 5% da capitali di rischio, il 9% dai contributi derivanti da accordi con gli enti interessati e il 14% da contributi provenienti dalle aree leader.

Sono previste importanti ricadute sia sull'occupazione (secondo lo studio di PricewaterhouseCoopers l'opera attiverà 3.200 unità operative nel breve periodo e 7.100 nel medio-lungo periodo) sia sull'economia locale (il triangolo industriale Civitanova-Fermo-Porto Sant'Elpidio, per la mancanza di questa strada, registra una media di 309mila euro l'anno di mancati incassi), con un valore aggiunto di 105 milioni di euro nel breve periodo e di 238 milioni di euro nel medio-lungo periodo.

Garanzie sulla veloce realizzazione dell'infrastruttura vengono anche dalla tempistica molto rigida fissata dal Governo e dall'Anas. Dopo lo studio di fattibilità, entro la fine dell'anno sono previsti, oltre al completamento del progetto preliminare, la firma dell'accordo di programma e soprattutto la costituzione del soggetto attuatore, una Spa alla quale parteciperanno Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Infrastrutture Spa, l'Anas e gli enti istituzionali interessati (Regioni, Province e Comuni), e che potrà rivolgersi al mercato dei capitali con emissioni obbligazionarie, e la presentazione del Piano di area Vasta che non si occuperà solo del collegamento viario ma anche della destinazione d'uso delle aree, delle modalità di reperimento dei finanziamenti e della progettazione delle opere infrastrutturali connesse allo sviluppo economico del territorio interessato (piastre logistiche, aree attrezzate, impianti funzionali alle filiere merceologiche e logistiche presenti), e sarà realizzato con il concorso dei soggetti istituzionali pubblici a livello centrale e locale e delle categorie economiche e sociali interessate. Entro il marzo del 2003 ci sarà l'approvazione del piano e il via libera del Cipe. Non oltre il 31 maggio del 2003, infine, partirà la procedura di gara per il general contractor incaricato di realizzare l'opera. I primi cantieri potranno essere

aperti tra la fine del 2003 e l'inizio del 2004. I tempi di realizzazione previsti sono di circa 4 anni.

Macerata, 29 giugno 2002
