



Corte dei Conti

**Sezione centrale di controllo sulla gestione
delle Amministrazioni dello Stato**

* * * *

**Stato di attuazione
dell'Asse Viario Marche – Umbria
Quadrilatero di penetrazione interna**

Magistrato relatore:
Primo Referendario
Dott. Fabio Gaetano GALEFFI

Sintesi della relazione

Il progetto infrastrutturale viario Quadrilatero consiste nel completamento di due arterie principali, l'Asse Foligno-Civitanova Marche (S.S. 77) e l'Asse Perugia-Ancona (S.S. 76 e S.S. 318), e nella realizzazione di opere viarie e infrastrutturali complementari.

Tale opera è sostenuta da un innovativo sistema di cofinanziamento denominato "PAV - Piano di Area Vasta" che consiste nel trasformare in flussi di ricavi i benefici derivanti al territorio dal potenziamento degli assi viari, con i relativi insediamenti di aree produttive dette "Aree Leader" e "Aree di implementazione" (nei Comuni delle Marche e dell'Umbria), assicurandone maggiore sviluppo grazie anche al raccordo con poli industriali esistenti ed aumentando l'accessibilità alle aree interne delle regioni interessate ed il collegamento con le regioni circostanti.

La "Quadrilatero Marche-Umbria S.p.a.", società pubblica di progetto costituita il 6 giugno 2003, ai sensi del d.lgs. 190/2002, è un organismo che ha per obiettivo, quale soggetto attuatore unico, la realizzazione del progetto pilota infrastrutturale "Quadrilatero" con il compito di progettare e realizzare l'Asse Viario Marche-Umbria, per assicurare il raccordo con poli industriali esistenti ed incrementare l'accessibilità alle aree più interne delle Regioni interessate. La società Quadrilatero si occupa della redazione dei Piani di Area Vasta (PAV) per il cofinanziamento dell'opera viaria, seguendo l'acquisizione delle aree destinate agli insediamenti produttivi, la valorizzazione ed il collocamento sul mercato delle Aree Leader comprese nel PAV; reperisce, infine, le risorse finanziarie necessarie per garantire la completa copertura dell'investimento previsto per la realizzazione degli interventi. Azionisti della Società Quadrilatero Marche-Umbria S.p.a. sono: Anas (con il 91,46%), Regione Marche, Regione Umbria, Provincia di Macerata, Camera di Commercio di Macerata, Provincia di Perugia e Sviluppumbria (Società regionale per la Promozione dello Sviluppo Economico dell'Umbria S.p.a).

Il costo complessivo del "Progetto Quadrilatero" è pari a circa 2.156 Meuro, in parte a carico del bilancio pubblico ed in parte da finanziarsi attraverso il PAV, che costituisce la vera innovazione del progetto. Le opere sono suddivise in due maxilotti, rispettivamente per l'area della Val di Chienti (S.S. 77) e per l'area della Val d'Esino (S.S. 76 e S.S. 318).

La relazione mette in luce alcuni caratteri e criticità del progetto, ed in particolare:

- *la circostanza che un progetto strategico di rilevanza nazionale riguardi, sia pure in parte, strade nel frattempo divenute non statali;*
- *la impossibilità di esprimere una valutazione sul modello "cattura di valore" e "Piano di Area Vasta";*
- *un certo grado di lentezza nella realizzazione fisica del programma;*
- *una tempistica di programmazione non più coerente con i tempi di realizzazione dell'intervento; Quadrilatero al riguardo ha anticipato nel corso dell'adunanza di voler procedere all'aggiornamento del cronoprogramma;*
- *l'utilizzo della figura del "soggetto attuatore unico", intesa come Società pubblica di progetto ai sensi dell'art. 173 del d.lgs. 163/2006, che non ha mostrato sinora un significativo incremento della funzionalità in termini di tempo;*
- *una scarsa capacità di spesa, evidenziata dallo stato di avanzamento dei lavori al 31 ottobre 2008, pari complessivamente all'1,37% degli importi aggiudicati (22,25 Meuro rispetto a 1.620,97 Meuro).*

- I N D I C E

	pag.
Sintesi della relazione	2
1. Premessa	5
1.1 Finalità dell'indagine	5
2. Il sistema viario Marche – Umbria	7
3. Il progetto Quadrilatero	14
3.1 Base normativa	20
3.2 Quadro progettuale	22
3.3 Assetto societario	24
3.4 Quadrilatero società di progetto	26
3.5 Previsioni di spesa	27
3.6 Le aree <i>leader</i>	30
4. Stato di attuazione	32
4.1 I maxilotti	32
4.2 Stato di attuazione del maxilotto 1	34
4.3 Stato di attuazione del maxilotto 2	41
4.4 Certificati di pagamento	48
4.5 Mandati diretti	50
4.6 Analisi dei pagamenti	51
4.7 Stato di avanzamento	53
4.8 Fonti di provvista finanziaria	55
5. Elementi di criticità e considerazioni conclusive	60

Elenco tabelle		pag.
1.	Strade statali Marche	8
2.	Strade statali Umbria	11
3.	Costo e previsioni di spesa Quadrilatero	22
4.	Composizione societaria (2008) -.....	25
5.	Composizione societaria (2009)	25
6.	Costo intervento Quadrilatero (2004)	28
7.	Costo intervento Quadrilatero (2005)	29
8.	Descrizione dei maxilotti	32
9.	Copertura finanziaria attuale	33
10.	Dettaglio del maxilotto 1 – lotto 1	35
11.	Dettaglio del maxilotto 1 – lotto 2	36
12.	Aggiornamento stato avanzamento lavori – maxilotto 1	37
13.	Tempi contrattuali – maxilotto 1	38
14.	Date di consegna progetti e penali (ove applicabili) – maxilotto 1	39
15.	Tempi di esecuzione lavori – maxilotto 1	40
16.	Dettaglio del maxilotto 2 – lotti 1 e 2	42
17.	Aggiornamento stato avanzamento lavori – maxilotto 2	43
18.	Tempi contrattuali – maxilotto 2	44
19.	Date di consegna progetti e penali (ove applicabili) – maxilotto 2	45
20.	Tempi di esecuzione lavori – maxilotto 2	46
21.	Riepilogo aggiornamento dello stato avanzamento lavori	47
22.	Pagamenti eseguiti da Quadrilatero	48
23.	Certificati dei pagamenti eseguiti da Quadrilatero	49
24.	Lista mandati diretti 2006	50
25.	Lista mandati diretti 2007	50
26.	Analisi dei pagamenti Capitolo 7060 – anno 2006	51
27.	Analisi dei pagamenti Capitolo 7060 – anno 2007	52
28.	Stato di avanzamento degli investimenti.....	54
29.	Fonti di provvista maxilotto 1	56
30.	Fonti di provvista maxilotto 2	57
31.	Dettaglio mutuo 900 milioni di euro.....	58
32.	Dettaglio mutuo 20 milioni di euro.....	59

Elenco grafici		pag.
A.	Strade statali Marche	9
B.	Strade statali Umbria	12
C.	Area del progetto Quadrilatero	19
D.	Localizzazione aree <i>leader</i>	31

1. Premessa

1.1 Finalità dell'indagine.

L'indagine di controllo riguarda in generale lo "stato di finanziamento e realizzazione delle infrastrutture strategiche ammesse a finanziamento statale", concernente le infrastrutture comprese nel programma previsto dalla legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo"), dai decreti legislativi 20 agosto 2002 n. 190 e 17 agosto 2005 n. 189 di attuazione della legge medesima.

Le infrastrutture di interesse nazionale ammesse a contributo statale sono quelle del programma approvato con delibera CIPE n. 121/01 per cui l'attività di controllo riguarda il completamento di opere progettate, in corso di definizione o di realizzazione, con aggiornamenti in termini di novità, integrazioni e nuovi finanziamenti, ma presuppone anche l'analisi dell'efficacia e dell'efficienza delle dinamiche attuative nonché il grado di ultimazione delle opere programmate ed infine l'individuazione delle disfunzioni sopraggiunte e le criticità in sede di realizzazione.

L'indagine si propone pertanto di approntare un adeguato aggiornamento del referto generale approvato con deliberazione della Sezione centrale del controllo n. 8/2005/G¹.

Più in particolare, tra le opere incluse nel programma di cui alla deliberazione CIPE n. 121/01, in materia di infrastrutture e insediamenti strategici in attuazione della legge obiettivo, vi è – nell'ambito dei "corridoi autostradali e stradali" – il completamento dell'Asse viario Marche-Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna (S.S. 76, S.S. 77), materia della presente indagine di controllo.

¹ Deliberazione del 28 gennaio 2005, concernente lo "stato di attuazione della legge-obiettivo (l. 21 dicembre 2001, n. 443)".

L'indagine ha ad oggetto l'insieme dell'attività gestionale svolta per l'attuazione dell'asse viario, che insiste nelle aree regionali Marche e Umbria, indicato come "Quadrilatero di penetrazione interna", tuttora in corso di realizzazione, e si inserisce nel quadro degli specifici approfondimenti disposti dalla Sezione per verificare lo stato di attuazione degli interventi previsti in materia per effetto di quanto disposto dalla legge 443/2001 (la c.d. legge obiettivo) e dai successivi provvedimenti di dettaglio.

L'istruttoria è stata formalmente aperta nei confronti della società "Quadrilatero Marche-Umbria s.p.a." (di seguito denominata anche in breve: "Quadrilatero") in qualità di "soggetto attuatore unico"² dell'intervento di cui trattasi, mediante invio di due lettere istruttorie, contenenti specifiche richieste di documentazione, dati e informazioni.

La presente relazione, affrontando l'analisi su uno degli interventi previsti dalla legge obiettivo, prenderà in considerazione i dati finanziari inerenti il progetto Quadrilatero come risultanti dal sistema informativo Ragioneria Generale dello Stato/Corte dei conti e si propone di descrivere lo stato di attuazione dell'intervento in questione, sulla base delle informazioni fornite dalla Quadrilatero o comunque raccolte, in relazione al periodo cronologico di riferimento (dicembre 2007).

² cfr. deliberazione CIPE n. 93/2002 del 31 ottobre 2002, avente ad oggetto "Legge n. 443/2001 – 1° programma delle opere strategiche. Asse viario Marche, Umbria e quadrilatero di penetrazione interna." in G. U. n. 30 del 6 Febbraio 2003, in cui si richiama la previsione di un "soggetto attuatore unico" per dar corso all'intervento.

2. Il sistema viario Marche-Umbria

Nelle Marche, a partire dagli anni Ottanta, venivano realizzati tratti di superstrada a quattro corsie, sfruttando i percorsi di fondovalle dalla costa verso l'interno, per collegare:

- nella valle del Tronto (prov. Ascoli Piceno): il tratto tra Porto d'Ascoli (territorio di San Benedetto del Tronto) ed Ascoli Piceno (c.d. Ascoli-mare) in variante alla S.S. 4 Salaria³;
- nella valle del Chienti (prov. Macerata): il tratto da Civitanova Marche a Sfercia (territorio di Camerino) in variante alla S.S. 485 da Civitanova Marche a Sforzacosta e della S.S. 77 da Sforzacosta sino a Sfercia⁴;
- nella valle dell'Esino (prov. Ancona): il tratto da Falconara Marittima a Fabriano (c.d. Val d'Esino) in variante della S.S. 76⁵;
- nella valle del Metauro (prov. Pesaro): il tratto da Fano a Santo Stefano di Gaia (territorio di Urbino) in variante della S.S. 3 Flaminia (percorso Fano-

³ La strada consolare Salaria, ora strada statale n. 4, collegava storicamente Roma con l'Adriatico nei pressi della foce del fiume Tronto. L'Ascoli-Mare collega Porto d'Ascoli ad Ascoli, con percorrenza di 26,3 km. Attualmente questo tratto è catalogato raccordo autostradale RA11 di competenza Anas, ricadente in territorio marchigiano, ad eccezione del casello di Ancarano che si trova in provincia di Teramo. Gli interventi compiuti sulla Salaria ad ovest di Ascoli a partire dai primi anni Ottanta, benchè non finalizzati alla realizzazione di un percorso a quattro corsie, hanno permesso notevoli miglioramenti dei tratti viari e dei tempi di percorrenza: uno dei tratti non interessati da lavori rimane la gola del Velino ad est di Antrodoco; gran parte dei restanti tratti è stato sottoposto a modifiche di maggiore o minore rilevanza.

⁴ Il tracciato storico della Strada statale 77 partiva dall'incrocio con la Via Flaminia a Foligno, superava gli Appenini a Colfiorito, percorrendo la Val di Chienti sino a Tolentino, e proseguiva verso Macerata, Recanati e Loreto come destinazione finale, con innesto sulla S.S. 16 Adriatica. Per altri riferimenti sull'attuale assetto della S.S. 77, quale punto di origine del progetto Quadrilatero, cfr. anche nota 9. Secondo VALLARDI G., *Itinerario d'Italia o sia descrizione di CXXXVI viaggi per le strade più frequentate*, Milano, 1835, 275, la "strada che da Bologna conduce a Roma, passando per Loreto, quantunque a Colfiorito si valichi l'Appennino, è più amena di quella, che da Firenze mette a Siena. Può dirsi lo stesso dell'altra, che da Firenze va a Roma per Perugia e Foligno. E sebbene questa sia più lunga circa 30 miglia, pure l'aspetto ridente del paese rende il cammino gradevole, e le locande, oltre che se ne incontrano di frequente, sono anche più ben fornite." Questa osservazione riscontra con la circostanza che il percorso Bologna-Loreto-Roma evitava di uscire dai confini dello Stato della Chiesa.

⁵ La Strada statale 76, costruita in epoca moderna (era nota come "Strada clementina", per essere stata realizzata nel 1733 da papa Clemente XII), collega la Strada Statale Adriatica 16 nei pressi di Falconara Marittima con la statale 3 Flaminia nei pressi di Fossato di Vico, in Umbria, passando per Jesi e Fabriano. L'attuale tratto copre il tratto da Falconara a Fabriano (con la più recente variante in località Cancelli di Fabriano) a quattro corsie, ad eccezione del tratto Albacina-Serra San Quirico che è strutturato su singola carreggiata a due corsie, anche per la presenza di alcune gallerie, ma è comunque privo di attraversamenti urbani e di incroci a raso.

Grosseto).

Nessuno di questi 4 assi viari superava, nella configurazione a quattro corsie, la catena appenninica.

Le strade statali in territorio marchigiano sono riportate nella seguente tabella.

Tab. 1 – Strade statali Marche

Compartimento di Ancona - Strade in gestione ANAS (aggiornamento dati al 31 maggio 2008)		estensione
	Strade statali: 11 - Km	484,269
	Strade da classificare: 0 – Km	0
	Raccordi autostradali classificati come autostrada senza pedaggio: 0	0
	Raccordi autostradali classificati come viabilità statale ordinaria: 1 – Km	26,300
	Totale strade: 12 - km	510,569
4	VIA SALARIA dal km 144,958 al km 181,600 - Arquata del Tronto - Innesto presso Ascoli Piceno con il Raccordo Autostradale "Ascoli - Porto d'Ascoli",	36,642
16	ADRIATICA Padova-Otranto dal km 223,410 al km 391,800	168,390
16DIR./B	DEL PORTO DI ANCONA dal km 0,000 al km 5,000 - Innesto con la S.S. n. 16 in località Pinocchio - Stazione F.S. di Ancona	5,000
73 BIS	DI BOCCA TRABARIA dal km 16,804 al km 111,570 - Innesto con la S.S. n. 3 Bis allo svincolo di S. Giustino Bocca Trabaria - Urbino - Calmazzo - Innesto con l'Autostrada A/14 presso Fano	94,766
76	DELLA VAL D'ESINO dal km 3,314 al km 74,444 - Capisaldi: Innesto con la S.S. n. 3 presso Fossato di Vico - Svincolo per Fabriano - Svincolo per Jesi - Innesto con la S.S. n. 16 presso Falconara Alta.	71,130
76DIR	DELL'AEROPORTO RAFFAELLO SANZIO dal km 0,000 al km 1,691 - Innesto con ala S.S. n. 76 presso Castel Ferretti - Aeroporto Raffaello Sanzio (Falconara Marittima)	1,691
77	DELLA VAL DI CHIANTI dal km 27,844 al km 109,900 - Innesto con la S.S. n. 3 presso Foligno - Tolentino - Svincolo di Macerata - Innesto con la S.S. n. 16 a Civitanova Marche	82,056
81	PICENA APRUTINA - dal km 0,000 al km 11,498 – prossimità Ascoli Piceno	11,498
681	ASSE ATTREZZATO DEL PORTO DI ANCONA dal km 0,000 al km 0,900 - Porto di Ancona - Via Marconi	0,900
685	DELLE TRE VALLI UMBRE dal km 0,000 al km 7,396 - Capisaldi: 1° Tratto: Innesto con la S.S. n. 4 presso Arquata del Tronto verso Norcia - estensione totale: 7,396	7,396
687	PEDEMONTANA DELLE MARCHE dal km 0,000 al km 4,800 - Innesto con la S.C. Selva Nera presso S.Martino in Selva Nera - Lunano	4,800
RA11	RACCORDO AUTOSTRADALE ASCOLI - PORTO D'ASCOLI dal km 0,000 al km 26,300 - Innesto con la S.S. n. 4 presso Ascoli - Svincolo di Marino del Tronto - Innesto S.S. n. 16	26,300

fonte: dati resi disponibili da Anas

Grafico A – Strade statali Marche



cartografia: materiale reso disponibile da Anas.

In Umbria, la realizzazione di autostrade ha riguardato l'autostrada del Sole A1, nel tratto ternano di pertinenza regionale, con i caselli di Attigliano (al km 479), Orvieto (km 451) e Fabro (km 428), sia pure con tratti laziali interclusi.

In territorio umbro insiste anche un tratto del raccordo autostrale RA06, da Perugia (Ponte San Giovanni) a confini regionali con destinazione finale Bettolle (km 39,380 in territorio umbro su un totale di 58,470 km di tutto il raccordo).

In Umbria la recente viabilità comprende la superstrada S.S. 3bis (che ha una indicazione di strada europea: E45) da San Gemini verso Perugia e da Perugia verso nord con destinazione finale Ravenna, per un tratto di 133 km.

L'Anas gestisce inoltre in Umbria un breve tratto (16,8 km) della S.S. 73bis di Bocca Trabaria (ricadente nell'attuale progetto Fano-Grosseto) da San Giustino a confini regionali e la S.S. 75 Centrale Umbra da Perugia (Ponte San Giovanni) a Foligno, per un tratto di 25,486 km.

Per effetto del nuovo assetto normativo introdotto dal d.lgs. 112/98, il percorso storico della strada statale Flaminia, da Roma a Fano di complessivi 283,5 km è stato almeno in parte declassato a strada provinciale⁶, ed attribuito nel 2001 alle Regione.

Altre arterie stradali di interesse per la Regione Umbria sono la Terni-Rieti, il riassetto del nodo stradale di Perugia e la Strada delle Tre Valli-tratto Spoleto-Acquasparta; per il segmento umbro della Fano-Grosseto si rimanda a quanto già accennato in precedenza.

Le strade statali in territorio umbro sono riportate nella seguente tabella.

⁶ La situazione è soggetta a cambiamenti: l'Anas ha infatti di recente precisato che "la rete stradale di interesse nazionale è in fase di ridefinizione a seguito della restituzione da parte di Regioni e Province di strade a suo tempo trasferite in attuazione del decentramento amministrativo avvenuto il 01.10.2001" (cfr. nota all'elenco dei coefficienti "Ki" – coefficienti di importanza – per le strade da classificare o da declassificare, in provvedimento presidenziale del 16 ottobre 2007 recante "adeguamento dei canoni dei corrispettivi dovuti per l'anno 2008 per la pubblicità stradale, le concessioni e le autorizzazioni diverse"). La situazione a maggio 2008 indica che Anas ha ripreso la competenza sui seguenti segmenti della Flaminia: dal km 67,340 al km 93,115 - dal km 103,900 al km 173,600 - dal km 195,790 al km 197,050.

Tab. 2 – Strade statali Umbria

Compartimento di Perugia - Strade in gestione ANAS (aggiornamento dati al 31 maggio 2008)		estensione
	Strade statali: 16 - Km	519,531
	Strade da classificare: 1 - 1,400 Km	1,400
	Raccordi autostradali classificati come autostrada senza pedaggio: 0	0
	Raccordi autostradali classificati come viabilità statale ordinaria: 1 - 39,380 Km	39,380
	Totali: 18 - Km	560,311
3	VIA FLAMINIA – dal km 67,340 al km 93,115 - dal km 103,900 al km 173,600 - dal km 195,790 al km 197,050	96,735
3bis	TIBERINA dal km 0,000 al km 133,755 - Innesto con la S.S. n. 675 in loc. Mazzancollo - Svincolo di Todi - Ponte S. Giovanni (PG) - Svincolo di Umbertide - Bivio per Città di Castello – verso Sansepolcro	133,755
73bis	DI BOCCA TRABARIA dal km 0,000 al km 16,804 - Innesto con la S.S. n. 3 Bis allo svincolo di S. Giustino Bocca Trabaria – verso	16,804
75	CENTRALE UMBRA dal km 0,000 al km 25,480 - Capisaldi: Innesto con la S.S. n. 3 Bis a Ponte S. Giovanni - Bastia - Innesto con la S.S. n. 3 presso Foligno	25,480
76	DELLA VAL D'ESINO dal km 0,000 al km 3,314 - Capisaldi: Innesto con la S.S. n. 3 presso Fossato di Vico – verso Fabriano	3,314
77	DELLA VAL DI CHIENTI dal km 1,050 al km 27,844 - Innesto con la S.S. n. 3 presso Foligno – verso Tolentino	26,794
79	TERNANA dal km 15,900 al km 25,696 - Terni - Marmore - Piè di Moggio - Innesto con la S.S. n. 4 a Rieti	9,796
205	AMERINA dal km 45,800 al km 52,100 - Innesto con la S.S. n. 448 presso Baschi - Svincolo di Orvieto con l'A1	6,300
219	DI GUBBIO E PIAN D'ASSINO dal km 5,800 al km 44,920 - Innesto con la S.S. n. 318 presso la località Branca - Gubbio - Innesto con la S.S. n. 3 bis presso il Ponte di Assino	39,120
318	DI VALFABBRICA dal km 0,000 al km 39,639 - Innesto con la S.S. n. 3 a Osteria del Gatto - Valfabbrica - Innesto con la S.S. n. 3 Bis presso Lidarno	39,639
318DIR	DI VALFABBRICA dal km 0,000 al km 2,056 - Innesto con la S.S. n. 318 presso Sant'Egidio - Innesto con la S.P. n. 248 presso Petrignano	2,056
448	DI BASCHI dal km 0,000 al km 25,440 - Innesto con la S.S. n. 205 presso Baschi - Innesto con la S.S. n. 3 bis presso Ponte Rio di Todi	25,440
675	UMBRO-LAZIALE dal km 50,709 al km 81,100 – provenienza Orte - Terni - Innesto con la S.S. n. 3 presso Colle Licino	30,391
675BIS	UMBRO - LAZIALE dal km 0,000 al km 1,800 - Innesto con la S.S. 675 presso Terni - Innesto con la S.C. Campore presso Sabbione	1,800
675DIR	UMBRO - LAZIALE dal km 0,000 al km 0,850 - Innesto con la S.S. n. 675 presso Amelia - Innesto con la ex S.S. n. 205 presso S. Pellegrino	0,850
685	DELLE TRE VALLI UMBRE - dal km 7,396 al km 61,653 - dal km 65,472 al km 72,472 - provenienza Arquata del Tronto - Norcia - Serravalle - Triponzo - S. Anatolia di Narco - Innesto con la S.S. n. 3 presso Eggi 2° Tratto: Innesto con la S.S. n. 418 presso S. Giovanni Baiano - Innesto con la S.C. "S. Sabino"	61,257
RA06	RACCORDO AUTOSTRADALE BETTOLLE - PERUGIA dal km 19,090 al km 58,470 - provenienza Bettolle - Borghetto - Passignano sul Trasimeno - Magione - Olmo di Perugia - Innesto S.S. n. 3 bis presso Ponte S. Giovanni.	39,380
NSA291	Ex S.S. n. 318 (VARIANTE DI CASA CASTALDA) - dal km 6,600 al km 8,000 - Innesto con la S.S. n. 318 al Km 6+600 - Innesto con la S.S. n. 318 al Km 8+000.	1,400

fonte: dati resi disponibili da Anas

Grafico B – Strade statali Umbria



cartografia: materiale reso disponibile da Anas.

Occorre rilevare inoltre, in relazione all'attuale assetto delle competenze in materia di viabilità, che le disposizioni del d. lgs. 112/98 hanno introdotto notevoli novità sulla ripartizione delle competenze stesse⁷.

⁷ D.Lgs. 31-3-1998 n. 112 recante Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della L. 15 marzo 1997, n. 59.

Art. 99. Funzioni conferite alle regioni e agli enti locali.

1. Sono conferite alle regioni e agli enti locali, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, della legge 15 marzo 1997, n. 59, tutte le funzioni amministrative non espressamente indicate negli articoli del presente capo e tra queste, in particolare, le funzioni di programmazione, progettazione, esecuzione, manutenzione e gestione delle strade non rientranti nella rete autostradale e stradale nazionale, compresa la nuova costruzione o il miglioramento di quelle esistenti, nonché la vigilanza sulle strade conferite.

2. La progettazione, esecuzione, manutenzione e gestione delle strade di cui al comma 1 può essere affidata temporaneamente, dagli enti territoriali cui la funzione viene conferita, all'Ente nazionale per le strade (ANAS), sulla base di specifici accordi.

3. Sono, in particolare, trasferite alle regioni le funzioni di programmazione e coordinamento della rete viaria. Sono attribuite alle province le funzioni di progettazione, costruzione e manutenzione

Nelle Marche, la legge regionale 17 maggio 1999 n. 10 (artt. 57-58) ha attribuito alle Province le funzioni amministrative concernenti la gestione delle strade trasferite alla Regione e la progettazione, l'esecuzione, la manutenzione e la gestione delle strade di interesse regionale⁸.

In Umbria, la legge regionale 2 Marzo 1999 n. 3 (artt. 73-74) ha disposto il trasferimento alle province delle funzioni di progettazione, costruzione, gestione, manutenzione e vigilanza delle strade regionali.

della rete stradale, secondo le modalità e i criteri fissati dalle leggi regionali.

4. Alle funzioni di progettazione, costruzione, manutenzione di rilevanti opere di interesse interregionale si provvede mediante accordi di programma tra le regioni interessate.

⁸ Nel corso di un Convegno su "Le Province e la viabilità ex Anas: problemi e prospettive", organizzato dall'Unione Regionale Province Liguri (Sarzanà, 12 dicembre 2003), l'amministrazione provinciale di Macerata ha presentato un intervento sul tema *L'esperienza Marchigiana*. Da esso si evince che le strade ex statali sono passate dall'Anas direttamente alle Province, senza intermediazione della Regione.

3. Il progetto Quadrilatero

Il progetto "Quadrilatero" sorge inizialmente intorno alla prospettiva di migliorare la viabilità stradale da Civitanova Marche – attraverso il valico appenninico di Colfiorito – sino a Foligno (la S.S. 77 Val di Chienti, di complessivi 110,2 km)⁹ che attraversa diagonalmente tutta la provincia di Macerata, dalla costa verso gli Appennini, e dal valico di Colfiorito a Foligno, ove la viabilità si innesta verso sud sulla Via Flaminia in direzione Roma e verso nord in direzione Perugia/Firenze/Toscana.

Come già accennato, l'asse viario della Val di Chienti era stato interessato a partire dai primi anni Ottanta da una consistente variante che aveva permesso la realizzazione di un tratto complessivo di circa 57 km di "strada extraurbana principale" (di tipo B in base all'art. 2, comma 2, del d.lgs. 285/92)¹⁰, a quattro corsie, due per senso di marcia, per tutto il percorso in cui il fondo valle si trovava a piano di campagna da Civitanova sino a Tolentino ed al lago di Borgiano. Una successiva prosecuzione è stata realizzata negli anni Novanta sino a Sfercia (territorio di Camerino, sul fondo valle del fiume Chienti) che è caratterizzata dalle

⁹ La Strada Statale 77 costituisce il principale asse di collegamento da Macerata (e aree collegate: es. Civitanova Marche, Recanati; ma anche aree fuori dal territorio provinciale: es. Loreto in provincia di Ancona; Montegranaro e l'area di Fermo) verso Roma. Storicamente questo tracciato rappresentava la principale via di collegamento tra le Marche meridionali e la capitale, in quanto la via consolare posta immediatamente a sud (la Salaria) aveva un percorso che – almeno se ci si vuole basare sulle evidenze attuali – attraversava un tratto fuori dai confini dello Stato pontificio (in particolare le aree di Cittaducale e Leonessa, attraversate ora dalla Salaria, che si trova in realtà a sud di queste aree, facevano parte del Secondo Abruzzo Ulteriore con capoluogo all'Aquila). La S.S. 77, che collega Civitanova Marche (sulla costa marchigiana) a Foligno, in Umbria, su un percorso di circa 110 chilometri, supera l'Appennino al valico umbro di Colfiorito (821 m). La storia amministrativa di questa strada è quanto mai singolare. Il tratto di superstrada da Tolentino a Civitanova Marche era stato qualificato "raccordo autostradale" e la precedente S.S. 77 comprendeva il tratto tra Foligno e Tolentino ed il tracciato tradizionale che da Tolentino proseguiva verso la costa muovendo verso Macerata, Recanati e Loreto per giungere sulla strada statale 16 Adriatica (Padova-Otranto di 1000,6 km, la più lunga statale italiana) nella periferia di Loreto. Nel 2001 l'Anas ha declassato il percorso tradizionale della S.S. 77, che è divenuto di competenza regionale (con delega alla provincia). Per effetto di questa revisione il Raccordo Autostradale Tolentino-Civitanova Marche è stato eliminato, divenendo parte della nuova S.S. 77 e perdendo la classificazione autostradale. La attuale S.S. 77 comprende quindi: a) la strada extraurbana secondaria a due corsie tra Foligno e Sfercia; b) la strada extraurbana principale a quattro corsie (con caratteristiche di superstrada) tra Sfercia e Civitanova Marche.

¹⁰ Strada di tipo B: "strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore".

prime gallerie, trovandosi il percorso dapprima ad attraversare un restringimento¹¹ e successivamente ad essere interrotto da un incostante andamento altimetrico dei rilievi – sino ai pressi di Sfercia, ove arriva attualmente l'attuale superstrada, per un tratto di 57 km circa su un totale di 110 km circa dell'intero asse).¹²

Occorre aggiungere che, nel tratto umbro, la S.S. 77 ha subito alcune migliorie per effetto dei lavori compiuti dopo il sisma del 1997. I lavori per portare a termine l'asse viario Civitanova-Foligno si riferiscono pertanto ad un tratto inferiore ai 50 km (110-57), tenendo conto degli interventi già compiuti in territorio di Foligno.

L'intervento definito "Quadrilatero"¹³, sorto dall'idea di migliorare e completare il sistema viario tra Umbria e Marche, sembra avere lo scopo principale di sopperire alla mancanza di un asse autostradale che partendo dalle Marche¹⁴, e seguendo la linea più breve verso l'interno, consenta – attraverso la Val di Chienti (da Civitanova Marche a Foligno) e la Val d'Esino (da Falconara Marittima a Perugia) – il completamento dei collegamenti con l'Umbria, e quindi con la capitale verso sud (da ritenersi il principale polo attrattivo per l'area di provenienza) e con la Toscana verso nord. L'unico asse viario di tipo autostradale (A14) attraversa infatti le Marche

¹¹ In prossimità di Caldarola.

¹² Da notizie rese disponibili da Anas, risulta che il tratto tra Sfercia e Collesentino, in corrispondenza al km 52,500 è interessato da lavori condotti direttamente da Anas, benchè esso risulti ricompreso in linea di massima nel progetto Quadrilatero: S.S. 77 - DELLA VAL DI CHIANTI: TRONCO SFERCIA-MUCCIA 1° LOTTO (SFERCIA - COLLESENTINO II) - Importo lavori principali: 51.520.693,36 - Importo totale: 68.608.395,26 - Consegna all'impresa: 12/10/2006 - Avanzamento lavori: 47,04% - Ultimazione prevista: 25/11/2009 - Impresa esecutrice CO.E.STRA - CONSORZIO RAVENNATE - G.P. INGEGNERIA ED ALTRI.

¹³ Il concetto di Quadrilatero sembra qui evocare il sistema difensivo austriaco nel Lombardo-veneto (1815-1866), avente come vertici le quattro fortezze di Peschiera del Garda, Mantova, Legnago e Verona.

¹⁴ Tutte le Regioni confinanti con il Lazio (ad eccezione del Molise, che però con il casello di San Vittore ha uno snodo pressochè immediato in corrispondenza del confine regionale) hanno infatti collegamenti autostradali diretti con Roma (Toscana, Umbria e Campania attraverso l'A1, Abruzzo con l'A24 e A25). Gran parte del traffico veicolare diretto a Roma che si origina dalla fascia costiera marchigiana è portato ad impiegare i percorsi autostradali abruzzesi, che sono caratterizzati da due attraversamenti appenninici: l'A24 Roma-Teramo, con la recentissima variante alla S.S. 80 a quattro corsie da Teramo a Giulianova di km 21,020, comprendente il traforo del Gran Sasso (km 10,176), inaugurato nel dicembre 1984, terzo in Italia per lunghezza dopo Frejus (km 12,895) e Monte Bianco (km 11,611) e dodicesimo nel mondo, e l'A25 Pescara-Torano.

in senso nord-sud, in immediata prossimità con la fascia costiera¹⁵⁻¹⁶.

I tratti umbri ricadenti in ambito Quadrilatero sono le due ramificazioni, rispettivamente:

- sul lato meridionale, il tratto della S.S. 77 da Foligno a Colfiorito (confine regionale), con l'aggiunta di un breve segmento (lungo 3,850 km dal km 150,950 al 154,800) della S.S. 3 Flaminia (Foligno località Pontecentesimo);
- sul lato settentrionale, il collegamento alla S.S. 76, che si realizza – partendo da Perugia – attraverso la S.S. 318 da innesto S.S. 3 (Ponte Felcino, prossimità di Perugia) per 38,130 sino a località Branca, la S.S. 219 da località Branca a Osteria del Gatto (km 5,600), un brevissimo tratto di S.S. 3 (1,260 km dal km 195,790 al km 197,050) da Osteria del Gatto a Fossato di Vico, ove ha inizio la S.S. 76.

¹⁵ L'autostrada A14 ha raggiunto da Rimini il casello di Ancona nord nell'anno 1969 ed è stata completata nell'anno 1973 sino a San Benedetto del Tronto (confine regionale) ed oltre.

¹⁶ I collegamenti nord-sud, fatta eccezione per la litoranea adriatica, sono storicamente assenti nella viabilità del versante marchigiano. La carenza di strutture viarie interne consegue probabilmente alla mancanza di poli attrattivi, essendo le direttrici di traffico orientate sui capoluoghi di regione o di provincia, se non quasi esclusivamente – almeno nella media percorrenza – sulla capitale Roma. Queste spinte direzionali hanno favorito una struttura viaria "a raggiera" verso l'interno (con prevalente destinazione Roma), e non tangenziali, anche quando – con l'avvento di una programmazione in ambito regionale – interventi di integrazione che potessero consentire il collegamento verticale dei maggiori centri urbani posti all'interno si sarebbero potuti progettare e realizzare: ad es. nella parte nord un possibile collegamento Urbino-Pergola-Fabriano; nello scacchiere centrale un possibile collegamento Jesi-Macerata-Fermo, con un percorso che in buona parte ricalcherebbe, in aree allo stato dotate di tessuto produttivo e con ampia potenzialità di assorbimento in termini di bacino di traffico, un tragitto storico (la via Salaria Gallica), che da *Forum Sempronii* (Fossombrone) raggiungeva *Suasa*, *Ostra*, *Aesis* (Jesi), *Ricina* (Macerata), *Urbs Salvia* (Urbisaglia), *Falerio* (Falerone) e *Asculum* (Ascoli Piceno). L'assenza di progetti su una strada che a circa 20-30 km dalla costa possa favorire spostamenti nord-sud senza gravare sulla costa è forse imputabile alla collocazione in diverse province dei centri interessati ed al non pieno esercizio, almeno in tempi non recenti, di una funzione propositiva da parte dell'ente Regione. Cfr. per la Regione Marche la deliberazione amministrativa del Consiglio n. 19 del 20 giugno 2006 recante "individuazione della rete viaria di interesse regionale e criteri per l'assegnazione alle province dei fondi di investimento trasferiti dallo stato alla Regione ai sensi del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112" che non sembra contenere significativi elementi di novità sulle comunicazioni interne nord-sud. Per la Regione Umbria il Piano Regionale dei Trasporti è stato approvato con deliberazione consiliare n. 351 del 16 dicembre 2003. E' evidente infine che l'idea di collegamenti viari deve rispondere ad una effettiva esigenza dei territori attraversati in relazione all'importanza dei centri messi in collegamento, tenendo conto delle strutture e delle risorse produttive esistenti o realizzabili; lo stesso concetto che sta alla base dell'idea del Quadrilatero.

In effetti, l'idea "quadrilatero" nasce nel corso di un convegno, organizzato a Macerata nell'ottobre 2001 dalla Provincia di Macerata, dalla Fondazione Cassa di Risparmio della provincia di Macerata e dalla Camera di Commercio di Macerata, avente ad oggetto "asse attrezzato Marche-Umbria e rete infrastrutturale della provincia di Macerata – realizzazione *project financing* della S.S. 77 Val di Chienti".

Gli stessi soggetti organizzatori del convegno dell'ottobre 2001 avevano commissionato ad un soggetto esterno lo studio di fattibilità di un nuovo modello di PPP (*Public Private Partnership*) per la realizzazione del progetto in questione. Tale modello si basa sulla possibilità di utilizzare parte dell'incremento di valore che si genera in una determinata area per effetto della realizzazione nell'area stessa di una importante infrastruttura viaria, destinando tale incremento di valore al parziale finanziamento dell'opera da realizzare, nei termini in appresso indicati.

Tenuto conto che l'impianto viario non prevede la raccolta di pedaggio o di analoghi corrispettivi, il modello proposto e utilizzato prevede di fare propri i benefici economici derivanti dalla realizzazione dell'infrastruttura, destinandoli al suo parziale finanziamento, secondo il concetto di "cattura di valore aggiunto", come quelli scaturenti:

- dall'incremento del gettito ICI creato dai nuovi insediamenti produttivi;
- dall'incremento della tassa di iscrizione alle Camere di Commercio, da realizzare attraverso un aumento del 20% della tassa dovuta dalle imprese;
- da una quota dei proventi derivanti dagli oneri di urbanizzazione sulle nuove aree per gli insediamenti produttivi;
- dai ricavi dei canoni di concessione di c.d. "aree *leader*", affidate a privati, per consentire realizzazioni di particolare importanza e pregio sotto il profilo economico (piattaforma logistica, area alberghiera, area di trasformazione agricolo-alimentare).

La possibilità di avviare nuove fonti di produzione di valore economico è conseguenza, in base al modello di finanziamento introdotto nell'iniziativa Quadrilatero, di un intervento urbanistico di particolare natura ed estensione, riguardante i Comuni attraversati dall'asse viario, definito PAV (Piano Area Vasta)¹⁷.

Tale strumento – di carattere urbanistico – non ancora esistente nel nostro ordinamento giuridico, dovrebbe regolare la destinazione urbanistica delle aree attraversate dalla struttura viaria, con previsione di due distinte tipologie di aree:

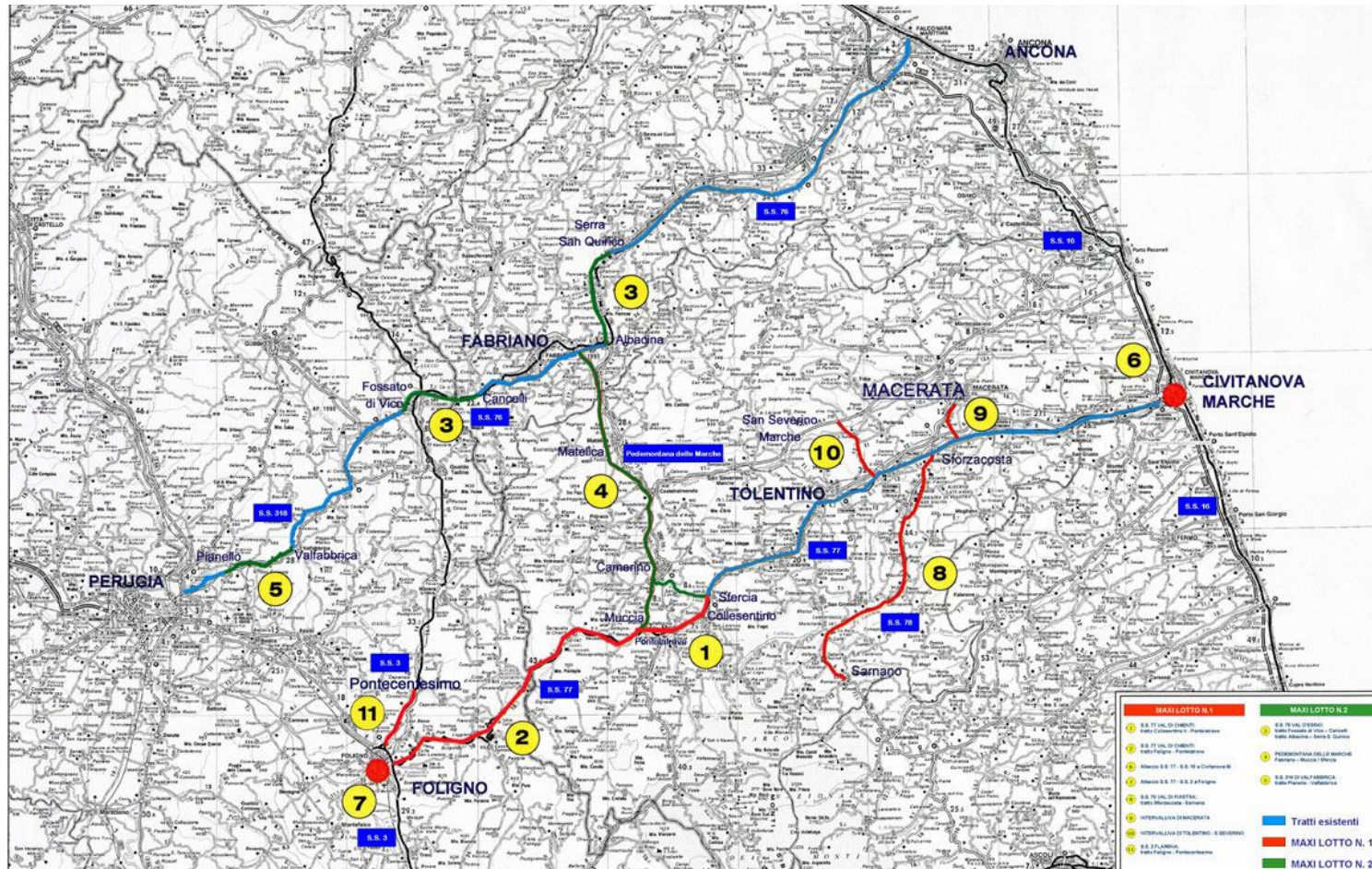
- aree c.d. *leader* con destinazione concessoria per la realizzazione della piattaforma logistica, dell'area alberghiera e dell'area di trasformazione agricolo/alimentare, da gestirsi direttamente da parte del soggetto attuatore (la società Quadrilatero);
- aree di sviluppo, intese quali aree di espansione delle attività industriali e artigianali, da attuarsi attraverso previsioni vincolanti contenute in accordi di programma (art. 34 d.lgs. 267/2000) da gestirsi dai singoli Comuni interessati.

¹⁷ Questo innovativo strumento di finanziamento, definito "cattura di valore" e rientrante ora nello schema del *project finance* (d. lgs. 12 aprile 2006 n. 163), è stato preferito ad altri metodi di finanziamento, quali a titolo esemplificativo:

- cartolarizzazione (legge 130/1999, legge 410/2001 e legge 289/2002 – finanziaria 2003 – art. 84);
- fondazione (d.P.R. 361/2000);
- fondo immobiliare (legge 503/1995 e d.lgs 58/1998);
- imposta di scopo (legge 296/2006 – finanziaria 2007 – art. 1, commi 145-151);
- leasing per le opere pubbliche (legge 296/2006 – finanziaria 2007 – art. 1, commi 907-908);
- prestiti di scopo;
- prestito obbligazionario (legge 724/94 art. 35 e legge 448/2001 art. 41);
- società di trasformazione urbana (legge 127/1997 art. 17, comma 59, e T.U. 267/2000 art. 120, modificato da legge 166/2002 art. 44);
- società pubbliche (T.U. 267/2000, legge 248/2006 art. 13, legge 244/07 – finanziaria 2008 – art. 3, commi 27-28).

Le opere comprese nel progetto Quadrilatero sono quelle descritte nel seguente grafico.

Grafico C - Area del progetto Quadrilatero



cartografia: materiale reso disponibile da Quadrilatero

Legenda del grafico C (Area del progetto Quadrilatero)

MAXILOTTO 1:

- 1 S.S. 77 COLLESENTINO II – PONTELATRAVE
- 2 S.S. 77 FOLIGNO – PONTELATRAVE
- 6 ALLACCIO S.S. 77 / S.S. 16 – CIVITANOVA MARCHE
- 7 ALLACCIO S.S. 77 / S.S. 3 – FOLIGNO
- 8 S.S. 78 VAL DI FIASTRA (SFORZACOSTA-SARNANO)
- 9 INTERVALLIVA DI MACERATA
- 10 INTERVALLIVA TOLENTINO – S. SEVERINO MARCHE
- 11 S.S. 3 FLAMINIA (FOLIGNO-PONTECENTESIMO)

MAXILOTTO 2:

- 3 S.S. 76 VAL D'ESINO – (FOSSATO DI VICO-CANCELLI E ALBACINA-SERRA S. QUIRICO)
- 4 PEDEMONTANA DELLE MARCHE (FABRIANO-MUCCIA)
- 5 S.S. 318 PIANELLO – VALFABBRICA

3.1 Base normativa

L'art. 1 della legge n. 443 del 21 dicembre 2001¹⁸ disponeva che le infrastrutture e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese venissero individuate dal Governo attraverso la predisposizione di un programma, attribuendone l'approvazione al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

¹⁸ recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive. Ecologia." Il testo del primo comma dell'art. 1 è il seguente: *Il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese. L'individuazione è operata, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, a mezzo di un programma, formulato su proposta dei Ministri competenti, sentite le regioni interessate, ovvero su proposta delle regioni, sentiti i Ministri competenti, e inserito nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione. Nell'individuare le infrastrutture e gli insediamenti strategici di cui al presente comma il Governo procede secondo finalità di riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale. Il programma tiene conto del Piano generale dei trasporti. L'inserimento nel programma di infrastrutture strategiche non comprese nel Piano generale dei trasporti costituisce automatica integrazione dello stesso. Il Governo indica nel disegno di legge finanziaria ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera i-ter, della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni, le risorse necessarie, che integrano i finanziamenti pubblici, comunitari e privati allo scopo disponibili. In sede di prima applicazione della presente legge il programma è approvato dal CIPE entro il 31 dicembre 2001.*

Le opere comprese nel programma sono regolate, oltre che dalla predetta legge 21 dicembre 2001 n. 443, da:

- decreto legislativo 20 agosto 2002 n. 190 recante "Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale";
- decreto legislativo 10 gennaio 2005 n. 9 recante "Integrazioni al decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, per l'istituzione del sistema di qualificazione dei contraenti generali delle opere strategiche e di preminente interesse nazionale, a norma della legge 21 dicembre 2001, n. 443".
- decreto legislativo 17 agosto 2005 n. 189 recante "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, in materia di redazione ed approvazione dei progetti e delle varianti, nonché di risoluzione delle interferenze per le opere strategiche e di preminente interesse nazionale. Ecologia."

Le deliberazioni del Cipe, qui in calce indicate, saranno successivamente fatte oggetto di specifica analisi per quanto riguarda gli aspetti finanziari:

- deliberazione Cipe n. 121 del 21 dicembre 2001;
- deliberazione Cipe n. 93 del 31 ottobre 2002;
- deliberazione Cipe n. 13 del 27 maggio 2004;
- deliberazione Cipe n. 145 del 2 dicembre 2005;
- deliberazione Cipe n. 101 del 29 marzo 2006.

La deliberazione Cipe n. 188 del 21 dicembre 2007 contiene una presa d'atto in ordine alla precedente deliberazione del 29 marzo 2006: il soggetto aggiudicatore è tenuto ad una procedura di evidenza pubblica per la selezione dei concessionari cui affidare la realizzazione degli interventi.

3.2 Quadro progettuale

Con deliberazione Cipe n. 121 del 21 dicembre 2001, è stato approvato il primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale; nell'allegato 1 del predetto atto deliberativo è indicato il sottosistema "Corridoi trasversali e dorsale appenninica", al cui interno si trova il progetto "Asse viario Marche Umbria Quadrilatero di penetrazione interna" con un costo complessivo 1.807,577 Meuro.

Successivamente, con deliberazione n. 93 del 31 ottobre 2002, il Cipe ha valutato positivamente il potenziamento infrastrutturale previsto dal progetto Quadrilatero, dando mandato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di curare, attraverso la controllata Anas, la costituzione di un soggetto giuridico attuatore unico del progetto di sviluppo dell'asse viario Umbria Marche, ed ha approvato il seguente quadro economico complessivo:

Tab. 3 – Costo e previsioni di spesa Quadrilatero

Localizzazione	Costo complessivo (milioni di euro)	Previsioni di spesa triennio 2002/2004 (milioni di euro)
Umbria	654,000	166,910
Marche	1.153,599	168,811
Totale	1.807,599	335,721

fonte: deliberazione Cipe 93/2002

Il quadro tecnico progettuale delle opere, alla data della predetta deliberazione 93/2002, è il seguente:

- a. S.S. 77 COLLESENTINO II – MUCCIA
- b. S.S. 77 MUCCIA – COLFIORITO
- c. S.S. 77 COLFIORITO – FOLIGNO
- d. ALLACCIO S.S. 77/SS 16

- e. ALLACCIO S.S. 77/SS 3
- f. S.S. 78 VAL DI FIASTRA
- g. INTERVALLIVA DI MACERATA
- h. INTERVALLIVA TOLENTINO – S. SEVERINO MARCHE
- i. S.S. 76 VAL D'ESINO - TRATTO SERRA S. QUIRICO – ALBACINA
- j. S.S. 76 CONFINE – CANCELLI
- k. PEDEMONTANA FABRIANO MUCCIA – TRATTO MATELICA MUCCIA (Tratto
Fabriano – Matelica già finanziato per un importo di 93,968 Meuro)
- l. S.S. 76 PIANELLO – VALFABBRICA

La deliberazione 93/2002 del Cipe ha previsto il passaggio alla fase di progettazione preliminare e di elaborazione dei SIA (Studi di Impatto Ambientale), in vista della realizzazione dell'intervento integrato ed in linea con le finalità di attivare programmi pilota onde verificare la praticabilità delle nuove soluzioni in termini di attuazione e di sostenibilità finanziaria.

Il 21 febbraio 2003, nel frattempo, veniva consegnato lo studio di fattibilità, commissionato dal Comune di Foligno, per il versante umbro del progetto Quadrilatero. L'analogo studio per la parte marchigiana, commissionato – come già accennato in precedenza – da Provincia di Macerata, Fondazione Cassa di Risparmio della provincia di Macerata e Camera di Commercio di Macerata, era stato consegnato il 29 giugno 2002.

Il 31 marzo 2003 interveniva un accordo di programma tra Governo e Regione Marche, all'interno del quale sono ricompresi interventi facenti parte dell'iniziativa Quadrilatero¹⁹.

¹⁹ Il comunicato stampa del Ministero delle Infrastrutture, in data 31 marzo 2003, riferiva di un Accordo di Programma Quadro (A.P.Q.) tra Servizio per le Politiche di Sviluppo Territoriale del Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ANAS (Ente Nazionale per le Strade) e Regione. L'Accordo, il primo che prevede esplicitamente la realizzazione di opere previste nell'ambito della legge Obiettivo (443/2001), ha un valore complessivo di 247,426 milioni di euro. Le

3.3 Assetto societario

Il progetto Quadrilatero prevedeva la costituzione di un Soggetto Attuatore Unico, sotto forma di società per azioni, con un capitale uniziale di 2 milioni di euro, da sottoscrivere per il 51% da Anas e per il 49% da Sviluppo Italia s.p.a.; una quota del 30% del capitale di Sviluppo Italia veniva riservato ai soggetti che avrebbero stipulato il protocollo di intesa.

Il 6 giugno 2003 viene costituita la "Quadrilatero Marche Umbria s.p.a." con sede legale in Roma. Subito dopo viene predisposto uno schema di protocollo d'intesa, destinato ad essere stipulato dagli enti interessati al progetto, per la realizzazione dell'asse viario di che trattasi.

Il 22 dicembre 2006 la quota di Sviluppo Italia veniva ceduta ad Anas, che diveniva proprietario dell'intero capitale sociale.

Il 31 gennaio 2007 veniva disposto un aumento di capitale da 2 milioni a 10 milioni di euro; una quota di 5 milioni di capitale veniva sottoscritta da Anas. La restante quota di capitale veniva sottoscritta: - per 1 milione di euro da Regione Marche; - per 700.000 euro da Sviluppo Umbria Spa: - per 508.000 euro dalla Provincia di Macerata; - per 250.000 euro dalla Camera di Commercio di Macerata.

Anas ha sottoscritto le rimanenti 542.000 azioni da 1 euro, ed ha ceduto alla Provincia di Perugia 30.000 azioni ordinarie.

Pertanto, alla data del 18 febbraio 2008, il capitale sociale di Quadrilatero Marche Umbria Spa, risulta essere:

risorse derivano dal Piano decennale della viabilità, dai Programmi triennali sulla viabilità nazionale, dai fondi messi a disposizione per far fronte ai danni del terremoto dell'Appennino umbro-marchigiano, a valere sulle risorse CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) per le "aree sottoutilizzate" nonché da fondi degli Enti Locali. Gli interventi previsti nell'A.P.Q. sono finalizzati al miglioramento di importanti arterie di comunicazione quali, ad esempio, il raddoppio della S.S. 76 in Val d'Esino (Serra San Quirico-Albacina); della S.S. 77 in Val di Chienti (Muccia-Colfiorito); dell'asse stradale Pedemontana delle Marche (Fabriano-Muccia), compresi nel cosiddetto Quadrilatero, oltre ad opere di sistemazione o di completamento di strade nella provincia di Ascoli Piceno.

Tab. 4 – Composizione societaria di Quadrilatero (2008)

ente	quota capitale	%
Anas	7.512.000	75,12
Regione Marche	1.000.000	10,00
Camera di Commercio di Macerata	250.000	2,50
Provincia di Macerata	508.000	5,08
Provincia di Perugia	30.000	0,30
Sviluppumbria Spa	700.000	7,00
	10.000.000	100,00

fonte: Quadrilatero su istruttoria Corte dei conti

La Quadrilatero risulta quindi essere una società controllata da Anas²⁰.

Alla data del 31 gennaio 2009, da ulteriori informazioni fornite da Quadrilatero, il capitale sociale risulta avere la seguente composizione²¹:

Tab. 5 – Composizione societaria di Quadrilatero (2009)

ente	quota capitale	%
Anas	32.012.000	91,46
Sviluppumbria Spa	1.200.000	3,43
Regione Marche	1.000.000	2,86
Camera di Commercio di Macerata	250.000	2,50
Provincia di Macerata	508.000	5,08
Provincia di Perugia	30.000	0,30
	35.000.000	100,00

fonte: Quadrilatero su istruttoria Corte dei conti

²⁰ Sino al 2006 era l'unica società controllata: cfr. Corte dei conti, Sezione controllo enti, punto 8.2 della deliberazione n. 22/2008 depositata il 13 marzo 2008. Dal 2007 si è aggiunta la Stretto di Messina Spa.

²¹ La nuova composizione azionaria fa seguito ad un aumento di capitale da 10 a 35 milioni di euro. Sul punto Quadrilatero ha osservato in sede di adunanza che la previsione è di arrivare ad un capitale di 50 milioni di euro. La Corte osserva al riguardo che la quota di azionariato posseduta da Anas raggiunge una percentuale molto elevata, tanto da rendere l'apporto degli altri partecipanti poco più che simbolico: dopo l'Anas, l'ente che ha la quota più alta possiede il 3,43%.

3.4 Quadrilatero società di progetto

La società Quadrilatero, come già accennato, è stata costituita il 6 giugno 2003 sulla base dell'allora vigente d. lgs. 190/2002. L'art. 1 del d.lgs. 189/2005 ha introdotto nel d.lgs. 190/2002 l'art. 5-ter, recante la disciplina della società pubblica di progetto. Attualmente la materia è regolata dal d.lgs. 163/2006; in particolare:

- l'art. 172 si occupa della società di progetto;
- l'art. 173 indica le modalità di realizzazione delle infrastrutture, prevedendo: a) la concessione di costruzione e gestione; b) l'affidamento unitario a contraente generale;
- l'art. 176 contiene la disciplina dell'affidamento a contraente generale.

Nello specifico viene utilizzato uno schema dei rapporti intersoggettivi in cui vi è una società di scopo (Quadrilatero), la quale aggiudica i lavori ad un contraente generale (Associazione Temporanea di Imprese), la quale a sua volta costituisce una società di progetto²² (per ulteriori dettagli cfr. *infra* tab. 7).

²² Sulla base di quanto disposto dall'art. 176 d.lgs. 163/2006, commi 6, 10 e 11.
Comma 6. Il contraente generale provvede alla esecuzione unitaria delle attività di cui al comma 2 direttamente ovvero, se costituito da più soggetti, a mezzo della società di progetto di cui al comma 10; i rapporti del contraente generale con i terzi sono rapporti di diritto privato, a cui non si applica il presente codice, salvo quanto previsto nel presente capo. [...]
Comma 10. Per il compimento delle proprie prestazioni il contraente generale, ove composto da più soggetti, costituisce una società di progetto in forma di società, anche consortile, per azioni o a responsabilità limitata. La società è regolata dall'articolo 156 e dalle successive disposizioni del presente articolo. Alla società possono partecipare, oltre ai soggetti componenti il contraente generale, istituzioni finanziarie, assicurative e tecnico operative preventivamente indicate in sede di gara. La società così costituita subentra nel rapporto al contraente generale senza alcuna autorizzazione, salvo le verifiche antimafia e senza che il subentro costituisca cessione di contratto; salvo diversa previsione del contratto, i soggetti componenti il contraente generale restano solidalmente responsabili con la società di progetto nei confronti del soggetto aggiudicatore per la buona esecuzione del contratto. In alternativa, la società di progetto può fornire al soggetto aggiudicatore garanzie bancarie e assicurative per la restituzione delle somme percepite in corso d'opera, liberando in tal modo i soci. Tali garanzie cessano alla data di emissione del certificato di collaudo dell'opera. Il capitale minimo della società di progetto è indicato nel bando di gara.
Comma 11. Il contratto stabilisce le modalità per la eventuale cessione delle quote della società di progetto, fermo restando che i soci che hanno concorso a formare i requisiti per la qualificazione sono tenuti a partecipare alla società e a garantire, nei limiti del contratto, il buon adempimento degli obblighi del contraente generale, sino a che l'opera sia realizzata e collaudata. L'ingresso nella società di progetto e lo smobilizzo di partecipazioni da parte di istituti bancari e altri investitori istituzionali che non abbiano concorso a formare i requisiti per la qualificazione può tuttavia avvenire in qualsiasi momento. Il soggetto aggiudicatore non può opporsi alla cessione di crediti effettuata dal contraente generale nell'ipotesi di cui all'articolo 117.

3.5 Previsioni di spesa

Con deliberazione Cipe n. 13 del 27 maggio 2004, sotto l'aspetto finanziario, il costo complessivo del progetto veniva determinato in 2.156,7 Meuro, di cui:

- 63,2 per acquisizione, con procedura di esproprio per pubblica utilità o tramite accordo bonario, dei terreni su cui impiantare le attività *leader* (c.d. "aree *leader*") e che si configurano quali poli di eccellenza volti a sviluppare un valore aggiunto per il territorio in cui si allocano tanto da divenire, nel tempo, attrattori economici a livello di macroscale;
- 2.093,5 per la realizzazione delle opere viarie, al netto dell'IVA, come risulta dal prospetto che segue, nel quale sono riepilogati gli interventi ricompresi nel progetto "Quadrilatero" con l'indicazione del costo in cifra arrotondata, dello sviluppo lineare e dello stato della progettazione.

La deliberazione 13/2004 contiene alcune essenziali puntualizzazioni²³.

²³ In particolare la deliberazione precisa:

- *che in particolare il costo arrotondato del 1° maxilotto è di 1.296 Meuro, di cui 1.164 a base di appalto e 132 per somme a disposizione;*
- *che il costo arrotondato del 2° maxilotto, che include – come accennato – gli interventi sulle SS 76 e 318 e sulla Pedemontana marchigiana, è stato quantificato in 798 Meuro, di cui 716,85 a base d'appalto e 81,15 per somme a disposizione;*
- *che sono già disponibili complessivamente 166,723 Meuro, di cui 26,855 per la S.S. 76 a valere sul piano triennale ANAS 2002-2004; 45,9 ex lege n. 61/1998, di cui all'impegno della Regione Umbria, assunto in vista del rinnovo dell'accordo di programma quadro "viabilità statale", e 93,968 per la Pedemontana marchigiana previsti nell'accordo di programma con le Marche a carico dei fondi per le aree depresse e della citata legge n. 61/1998;*
- *che il cofinanziamento previsto a carico delle risorse destinate all'attuazione del programma delle infrastrutture strategiche è ipotizzato in complessivi 1.557,508 Meuro, pari a circa il 70% del costo complessivo, e che più specificatamente 1.494,308 Meuro rappresentano il cofinanziamento richiesto per le opere viarie, mentre i residui 63,2 Meuro coprono il costo di acquisizione delle menzionate "aree leader";*
- *che vengono computati, tra le fonti di copertura del costo, gli introiti provenienti dalla utilizzazione e/o vendita del materiale pregiato (di tipo calcareo), proveniente dagli scavi delle gallerie da eseguire sulle tratte del progetto "Quadrilatero", quantificati in oltre 40,2 Meuro;*
- *che la copertura del costo residuo viene assicurata dal capitale sociale (stimato, a regime, in 50 Meuro) e dall'accensione di mutui da parte del soggetto aggiudicatore, il cui ripianamento – in conto capitale ed interessi – viene garantito dal PAV, per la cui attuazione le Amministrazioni interessate hanno in corso di formalizzazione l'impegno programmatico con il protocollo d'intesa sopra citato e che viene individuato quale strumento non solo di pianificazione territoriale, ma anche di sviluppo economico nel presupposto che al miglioramento dell'accessibilità consegua una maggior crescita economico-produttiva;*
- *che detto PAV in particolare ipotizza un insediamento produttivo graduale nell'arco di 15 anni*

La richiamata deliberazione 13/2004 ha dato le seguenti precisazioni:

Tab. 6 – Costo intervento Quadrilatero (2004)

INTERVENTO "QUADRILATERO"		SVILUPPO (in metri)	IMPORTO (Meuro)
1° MAXILOTTO - 1° stralcio			
S.S. 77 Val di Chienti	Collesentino II – Pontelatrive	2.475	45,14
1° MAXILOTTO - 2° stralcio			
S.S. 77 Val di Chienti	Pontelatrive – Foligno (suddivisa tra i 2 lotti funzionali che compongono il 2° stralcio)	35.000	1.098,00
Allaccio S.S. 77 – SS 3 a Foligno		8.000	152,38
Allaccio S.S. 77 – SS 16 a Civitanova Marche		1.920	
Intervalliva di Macerata Villacosta – Sforzacosta		2.940	
Intervalliva Tolentino – S. Severino Marche		8.540	
1° MAXILOTTO - 3° stralcio			

(2005-2019), sino al raggiungimento della saturazione delle aree, ed evidenza, in un arco temporale di contribuzione di 30 anni (2005-2034), proventi (c.d. proventi da "cattura di valore") per 342,228 Meuro che, fatti salvi approfondimenti connessi alla definizione delle ricordate intese tra i vari soggetti istituzionali coinvolti, sono rappresentati:

- dai contributi degli Enti territoriali connessi ai benefici economici derivanti dalla implementazione del "Progetto" sul territorio e determinati con la monetizzazione dei benefici stessi (eventuali quote aggiuntive ICI, riscosse dagli insediamenti produttivi sorti nelle zone strettamente interconnesse agli assi viari costituenti il "Quadrilatero", ed oneri di infrastrutturazione, mentre gli oneri di urbanizzazione primaria non vengono ricompresi nel meccanismo di "cattura del valore", in quanto indispensabili per i Comuni al fine di garantire un adeguato sviluppo economico) che gli Enti stessi si impegnano a pagare mediante sottoscrizione di apposito accordo di programma e sotto condizione sospensiva dell'effettiva realizzazione dell'opera;
- dai canoni di concessione delle aree leader (da affidare ad un concessionario, sulla base di bando di gara per ogni "area leader"), e da quelli rinvenibili da altre attività poste in essere sul territorio;
- dai contributi provenienti dalle Camere di commercio, che garantiscono comunque un livello minimo di contribuzione, indipendentemente dallo sviluppo generato dalla realizzazione dell'opera, legato al gettito dell'aumento della tassa pagata dalle imprese esistenti;
- che la completa realizzazione del PAV è prevista nel 2034 e che l'analisi fonti/impieghi mostra come utilizzo ottimale l'impiego, per i primi stralci di interventi, di risorse assegnate a carico dei fondi destinati all'attuazione del programma delle infrastrutture strategiche, posto che già tale realizzazione è idonea a generare parte dei proventi da cattura di valore del PAV e consente di procrastinare l'accensione della 1^a tranche del debito da parte della "Quadrilatero" S.p.A. al 2007, con miglioramento della bancabilità del progetto, mentre i lavori successivi verranno finanziati tramite la quota restante di contributo statale, gli altri contributi pubblici e risorse provenienti dal territorio;
- che è stata condotta l'analisi costi-benefici, calcolando – tra l'altro – le previsioni di sviluppo della domanda di trasporto sino al 2040 e valutando i benefici di ordine ambientale, e che l'analisi di redditività del progetto evidenzia un TIR del 6% ed un VAN di 28.050 Meuro per l'intero progetto e un TIR del 7% ed un VAN del 21.774 Meuro del capitale investito.

Si precisa sull'ultimo punto che il TIR – Tasso Interno di Rendimento – è un indice di redditività finanziaria, costituito dal tasso composito annuale di ritorno effettivo ottenibile da un investimento, mentre il VAN – Valore Attuale Netto – è un criterio di guida per operazioni finanziarie, attraverso una metodologia che definisce il valore attuale di una serie attesa di flussi di cassa, in primo luogo sommandoli e poi rendendoli attuali in base al tasso di rendimento.

S.S. 78 Val di Fiastra	Sforzacosta – Sarnano	28.000	
Collegamento Pontecentesimo – S.S. 3 Flaminia		4.400	
2° MAXILOTTO - 1° stralcio			
S.S.. 76 Val d'Esino – Serra S. Quirico - Albacina		14.430	373,66
S.S.. 76 Val d'Esino – Fossato di Vico – Cancelli		7.960	
S.S. 318 Umbra Pianello – Valfabbrica		8.447	128,97
2° MAXILOTTO - 2° stralcio			
Pedemontana marchigiana		42.800	295,35
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO			2.093,50

fonte: deliberazione Cipe 13/2004

La deliberazione Cipe n. 145 del 2 dicembre 2005 ha fornito il seguente il quadro assestato:

Tab. 7 – Costo intervento Quadrilatero (2005)

Interventi "Quadrilatero		Importo approvato dal CIPE (Meuro)	Importo assestato (Meuro)
S.S. 76 Val d'Esino	Serra S.Quirico Albacina	502,63	502,63
	Fossato di Vico-Cancelli		
S.S. 318 Valfabbrica	Pianello-Valfabbrica		
S.S.77 Val di Chienti	Collesentino II – Pontelatrive	45,14	44,44
	Pontelatrive-Foligno	1.098,00	1.075,94
Allaccio S.S. 77-S.S. 16 a Civitanova Marche		152,38	89,78
Allaccio S.S. 77-S.S. 3 a Foligno			
Intervalliva di Macerata Villacosta – Sforzacosta			
Intervalliva Tolentino-S.Severino Marche			
S.S. 78 Val di Fiastra			71,22
Collegamento Pontecentesimo- S.S. 3 Flaminia			14,14
Pedemontana Marchigiana		295,35	295,35
Costo Totale dell'intervento		2.093,50	2.093,50

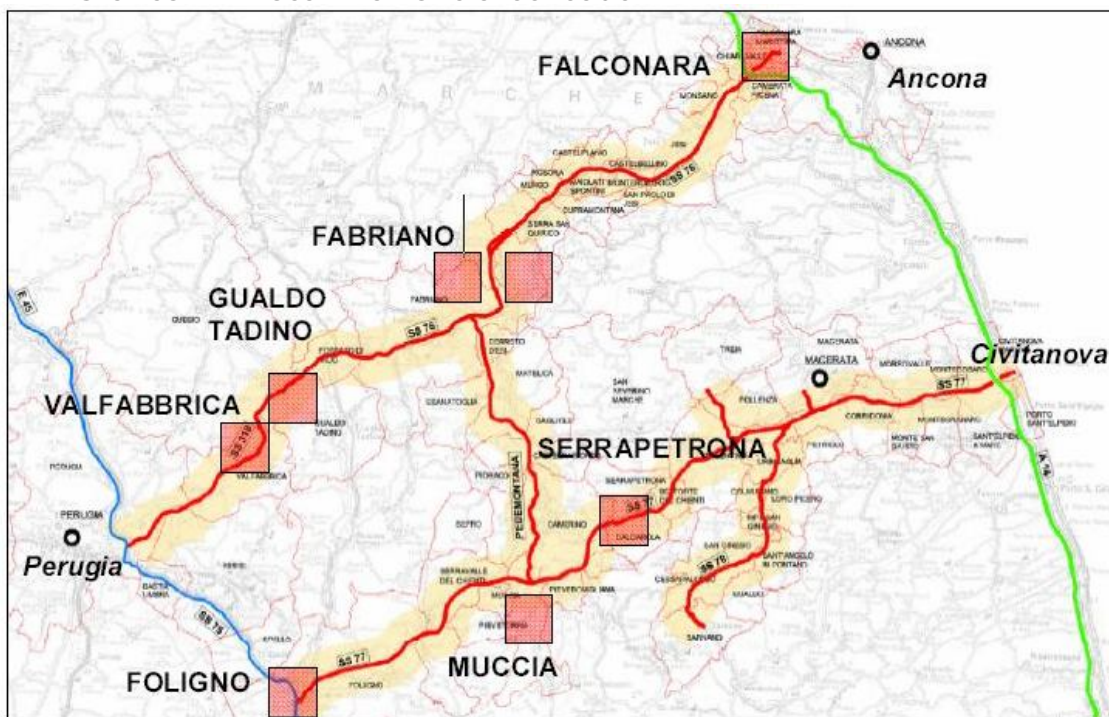
fonte: deliberazione Cipe 145/2005

3.6 Le aree *leader*

La deliberazione Cipe n. 101 del 29 marzo 2006 procede alla approvazione dei progetti preliminari – ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato e integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, e con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – delle seguenti aree leader appartenenti al "piano di area vasta" del progetto "Quadrilatero":

- 1) Serrapetrona – "Polo turistico commerciale" (AL);
- 2) Falconara – "Polo fieristico direzionale" (AL 5);
- 3) Valfabbrica – "Attività produttive nel settore del tessile e servizi alle imprese" (AL 6);
- 4) Muccia – "polo produttivo agroalimentare" (AL 9);
- 5) Fabriano – "Centro di innovazione e incubatore d'impresa" (AL 11);
- 6) Fabriano – "Piastra logistica" (AL 12);
- 7) Foligno – "Servizi alla piastra logistica" (AL 13);
- 8) Area di sosta Gualdo Tadino – "Area di sosta bifronte" (AL 14).

Grafico D – Localizzazione aree leader



cartografia: materiale reso disponibile da Quadrilatero

Si può notare che cinque delle otto aree sono state individuate nell'ambito di pertinenza del maxilotto 2, e due di esse – sia pure con finalità diverse – sono collocate nella stessa area.

Inoltre la predetta deliberazione Cipe n. 101 del 29 marzo 2006 conferma il soggetto aggiudicatore in Quadrilatero S.p.A. e definisce altri punti di dettaglio²⁴.

²⁴ In particolare il Cipe:

- riconosce la compatibilità ambientale delle opere di cui ai progetti suddetti;
- appone, ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo n. 330/2004, il vincolo preordinato all'esproprio per i beni ricadenti nelle aree interessate;
- procede al perfezionamento, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, dell'intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere;
- determina che, entro il "tetto di spesa" stabilito a suo tempo per il progetto "Quadrilatero", l'importo di 25.120.000 euro rappresenta il "limite di spesa" dell'intervento di cui al punto 1.1 e viene fissato in relazione alle indicazioni del quadro complessivo riportato nella parte generale della "presa d'atto".

4. Stato di attuazione

4.1 I Maxilotti

L'intervento previsto dalla Quadrilatero si compone di 2 maxilotti, come di seguito descritti:

Tab. 8 – Descrizione dei maxilotti

Maxilotti	contraente generale	Società di progetto	finanziamento totale Meuro	costo effettivo del progetto Meuro	legge di finanziamento
N. 1 Lavori di completamento della direttrice S.S. 77 "Val di Chienti" Civitanova Marche-Foligno tramite realizzazione del tratto Collesentino II - Foligno ²⁵ e degli interventi di completamento - CUP n. F12C03000050010	A.T.I STRABAG AG -C.M.C - Grandi Lavori FINCOSIT Spa	Val di Chienti (nella quale è subentrato il consorzio stabile Centritalia)	469,900	1.295,500	deliberazioni CIPE n. 13/04 e n. 145/05 (L. 443/01) deliberazione CIPE n. 45/07
N. 2 Lavori di completamento della direttrice Perugia-Ancona tramite realizzazione della S.S. 318 "Di Valfabbrica", tratto Pianello-Valfabbrica, della S.S. 76 "Val d'Esino", tratti Fossato di Vico - Cancelli e Albacina-Serra San Quirico e realizzazione della "Pedementona delle Marche", tratto Fabriano-Muccia-Sfercia CUP n. F12C03000050020	A.T.I. Consorzio Stabile Opere-TOTO Spa - Ergon Engineering and Contracting Consorzio stabile	DIR.PA S.C. a r.l.	593,030	797,985	deliberazioni CIPE n. 13/04 e n. 145/05 (L. 443/01)
totale			1.062,930	2.093,485	

fonte: Quadrilatero su istruttoria Corte dei conti (dati febbraio 2008)

²⁵ Notizie di dettaglio rese note dal contraente generale indicano che il Maxilotto 1 è costituito da 62,7 chilometri di nuove strade e dall'adeguamento di 28 chilometri di strade esistenti. Prevede il completamento della S.S. 77 a quattro corsie da Foligno a Pontelatrade, gli allacciamenti alla viabilità esistente e l'adeguamento della S.S. 78 da Sarnano a Sforzacosta a quattro corsie. In particolare 21,7 chilometri del tracciato saranno realizzati in sotterraneo attraverso 8 gallerie artificiali (1.381 metri x 2 canne) e 17 gallerie naturali (20.380 metri x 2 canne) di cui circa 24 chilometri verranno

Il primo maxilotto riguarda la S.S. 77 "Val di Chienti" con i due allacci alla restante viabilità a Civitanova Marche e Foligno e gli interventi di completamento sulla S.S. 78, le strade intervallive Sforzacosta–Macerata e Tolentino–San Severino Marche.

Il finanziamento del maxilotto 1 viene quantificato in 469,9 Meuro, pari al 44,21% del totale degli interventi.

Il secondo maxilotto riguarda la S.S. 76 "Val d'Esino", la Pedemontana Fabriano-Muccia e la S.S. 318 Pianello (Perugia) – Valfabbrica.

Il maxilotto ha un finanziamento quantificato in 593,03 Meuro, pari al 55,79% dell'intero.

Sulla base dei dati forniti, la percentuale globale di copertura finanziaria si attesta poco sopra al 50%, mentre sul maxilotto 1 si colloca al 36% e sul maxilotto 2 al 74%.

Tab. 9 – Copertura finanziaria attuale

Maxilotto	finanziamento totale (Meuro)	composizione %	costo effettivo del progetto (Meuro)	composizione %	copertura finanziaria attuale %
	A	B	C	D	(A/C*100)
N. 1	469,9	44,21	1.295,50	61,88	36,27
N. 2	593,03	55,79	797,98	38,12	74,32
	1062,93	100,00	2.093,48	100,00	50,77

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Quadrilatero

I due maxilotti sono stati aggiudicati a seguito di licitazione privata, sulla base di due distinti bandi emanati nell'anno 2004, ai sensi dell'art. 1, comma 2, lett. f) della legge 443/2001, nonchè dell'art. 9 del d. lgs. 190/2002.

realizzati con tecnologia di scavo meccanizzato a piena sezione (TBM). Inoltre sono previsti 35

4.2 Stato attuazione del maxilotto 1

Relativamente al maxilotto 1, Quadrilatero ha precisato in sede istruttoria che:

- in data 20 aprile 2006 è stato stipulato il Contratto di affidamento a Contraente Generale con l'ATI Strabag Ag – C.M.C – Grandi Lavori Fincosit Spa; il contraente, in base a quanto previsto dalle disposizioni pattizie, ha provveduto a costituire apposita Società di progetto, la Val di Chienti S.C.p.a., che rappresenta l'unico referente per il committente; ad esso è subentrato il Consorzio stabile Centritalia;
- la progettazione esecutiva del subplotto 1.1 (Collesentino-Pontelatrave) è stata approvata dal Cda in data 27 febbraio 2007, per un importo di Meuro 34.526;
- il 5 settembre 2007 è stata avviata la procedura per l'approvazione da parte del Cipe del progetto definitivo S.S. 77 Foligno-Pontelatrave;
- la Conferenza di Servizi, indetta con nota ministeriale del 16 novembre 2007, è stata aperta il 5 dicembre 2007 e conclusa il 29 successivo;
- al febbraio 2008 sono in corso di svolgimento le valutazioni, da parte del Ministero delle Infrastrutture, delle richieste pervenute dai soggetti coinvolti, cui si farà seguito formulando la proposta di approvazione al Cipe;
- sono tuttora in corso le attività istruttorie sui progetti definitivi dei subplotti 1.3, 1.4, 2.2, 2.3, 2.4, e 2.5, presentati da parte del Contraente generale e da approvarsi da parte del Cipe.

Qui di seguito vengono riportate le tabelle dello stato di attuazione del maxilotto 1, con dati aggiornati sino al 31 ottobre 2008.

viadotti per una lunghezza complessiva di 3.874 metri.

Tab. 10 – Dettaglio del maxilotto 1 – lotto 1

Relazione stato di attuazione Quadrilatero – Dettaglio del maxilotto 1 – lotto 1									
M a x i l o t t o	L o t t o	Sub Lot- to	Interventi	Costo Stimato			Risorse Assegnate	Tempo Contratt.	Data previs ta ultima - z i o n e l a v o r i
				per lavori	per somme disp.	Totale			
1	1	1.1	S.S. 77 Collesentino II - Pontelatrave	34.526.543,49	6.019.818,01	40.545.361,50	finanziato	860 gg	20/05/ 2009
		1.2	S.S. 77 Foligno- Pontelatrave	378.728.460,87	46.153.098,54	424.881.559,10	finanziato	1020 gg	2011
		1.3	Allaccio S.S. 77 con SS 16 a Civitanova	14.745.066,30	4.272.678,32	19.017.744,62	da reperire	750 (compl. 120 prog. def. e 60 prog. esec)	2010
		1.4	Allaccio S.S. 77 con S.S. 3 a Foligno	8.447.864,76	2.447.938,04	10.895.302,80	da reperire	880 (120 prog. def. e 60 prog. esec)	2010
		1.5	Prog.ne definitiva dei sub lotti 2.2, 2.3, 2.4 e revisione del progetto definitivo del sub lotto 2.5	-	-	-	-	-	

fonte: Quadrilatero su istruttoria Corte dei conti (dati febbraio 2008)

Tab. 11 – Dettaglio del maxilotto 1 – lotto 2

Relazione stato di attuazione Quadrilatero – Dettaglio del maxilotto 1 – lotto 2									
M a x i l o t t o	L o t t o	Sub Lot- to	Interventi	Costo Stimato			Risorse Assegnate	Tempo Contratt	Data previs ta ultima - zione lavori
				per lavori	per somme disp.	Totale			
1	2	2.1	S.S. 77 Foligno-Pontelatrave (sub 2)	578.218.498,68	94.911.803,84	673.130.302,52	da reperire	1220 (120gg. prog. esec)	2012
		2.2	Intervallina di Macerata	10.590.534,96	3.365.845,05	13.956.380,01	13.605.083,85	1 660 (90 prog. esec)	2010
		2.3	Intervallina di Tolentino-San Severino	31.883.327,79	10.133.033,90	42.016.361,69	40.958.768,17	2 1100 (90 prog. esec)	2012
		2.4	S.S. 78 Val di Fiastra	45.334.718,35	14.408.102,13	59.742.820,48	58.239.034,71	3 1100 (90 prog. esec)	2012
		2.5	S.S. 3 Flaminia Pontecentesimo-Foligno	8.986.290,69	2.350.342,54	11.336.633,23	11.035.096,86	4 660 (90 prog. esec)	2010
		1 - In quanto euro 351.296,16 compresi nel corrispettivo del sub-lotto 1.5 2 - In quanto euro 1.057.593,52 compresi nel corrispettivo del sub-lotto 1.5 3 - In quanto euro 1.503.785,77 compresi nel corrispettivo del sub-lotto 1.5 4 - In quanto euro 301.536,34 compresi nel corrispettivo del sub-lotto 1.5							

fonte: Quadrilatero su istruttoria Corte dei conti (dati febbraio 2008)

Tab. 12 – Aggiornamento dello stato avanzamento lavori – maxilotto 1

AGGIORNAMENTO DELLO STATO AVANZAMENTO LAVORI – MAXILOTTO 1 (IMPORTI IN EURO X 1.000)																						
M a x i l o t t o	L o t t o	S u b l o t t o	Intervento	Progettazione Preliminare		Aggiudicazione al C.G.		Progettazione Definitiva		Progettazione Esecutiva		Importi aggiudicati (al netto di iva) (**)	Impresa aggiudicataria dei lavori	Inizio delle attività		stato avanzamento lavori (al 31 ottobre 2008)						
				data	Importo	data	Importo (***)	data	Importo	data	importo			O.I.A.	Consegna lavori		Importo					
1	1	1	SS. 77 Collesentino II - Pontelatrave	11/12/2003 (*)		8-feb-06	1.174.501	(*)	44.443	27/02/2007	40.546	1.012.976	A.T.I. STRAB AG AG - C.M.C - GRAND I LAVORI FINCOS IT S.p.A.	30-mar-06	19/04/2007	11.908						
	1	2	SS. 77 Foligno - Pontelatrave SUB.1					31/07/2007	424.881												5.407	
	2	1	SS. 77 Foligno - Pontelatrave SUB.2	11/12/2003	1.075.941					31/07/2007	673.130											0
	1	5	PD lotto 2 sub 2.2 -2.3 - 2.4 - 2.5																			0
	1	3	Allaccio con SS. 16 a Civitanova	11/12/2003	160.996																	0
	1	4	Allaccio con SS. 3 a foligno	11/12/2003																		0
	2	2	Intervalliva di Macerata	11/12/2003																		0
	2	3	Intervalliva di Tolentino	11/12/2003																		0
	2	4	SS. 78 tratto Sforzacosta - Sarnano	11/12/2003																		0
	1	5	SS. 3 tratto Pontecentesimo - Foligno	11/12/2003 (*)							(*)				14.142					5-ago-06		0
1			TOTALE		1.236.937		1.174.501		1.156.596		40.546	1.012.976				17.315						
NOTE																						
I SAL del Maxilotto 1, Sublotto 1.2, comprendono le attività di progettazione e le prestazioni anticipate.																						
(*) Per questi sublotti sono stati acquisiti dall'ANAS i progetti definitivi approvati.																						
(**): Importo degli interventi al netto dell'IVA inclusi gli oneri di sicurezza.																						
(***): Importo a base di gare complessivo di progettazioni, attività tecniche, lavori, oneri di sicurezza.																						

fonte: Quadrilatero su istruttoria Corte dei conti (dati al 31 ottobre 2008)

Tab. 13 – Tempi contrattuali – maxilotto 1

MAXI LOTTO 1 - Tempi contrattuali							
LOTTO	SUB LOTTO	INTERVENTI	ordine di Inizio Attività 30/03/2006	tempi in giorni			
				Progetto Definitivo	Progetto Esecutivo	Esecuzione Lavori	TOT
			Prog.ne				
1	1	SS. 77 Collesentino II - Pontelatrave	30-mar-06		90	770	860
	2	SS. 77 Foligno - Pontelatrave SUB.1	30-mar-06	120	100	800	1020
	3	Allaccio con SS. 16 a Civitanova	30-mar-06	120	60	570	750
	4	Allaccio con SS. 3 a foligno	30-mar-06	120	60	700	880
	5	PD Sub-lotti 1.3 - 1.4 - 2.2 -2.3 - 2.4 - 2.5	30-mar-06	150			150
2	1	SS. 77 Foligno - Pontelatrave SUB.2	30-mar-06		120	1100	1220
	2	Intervalliva di Macerata	30-mar-06		90	570	660
	3	Intervalliva di Tolentino	30-mar-06		90	1010	1100
	4	SS. 78 tratto Sforzacosta - Sarnano (*)	5-ago-06		90	1010	1100
	5	SS. 3 tratto Pontecentesimo - Foligno (*)	5-ago-06		90	570	660

note	Maxi lotto 1
(*) Per i Sublotti 2.4 e 2.5 la data di avvio del P.D. è il 05/08/2006, coincidente con la pubblicazione della delibera CIPE 145/05	

I Tempi di progettazione decorrono dall'ordine di inizio attività e sono al netto dei tempi di approvazione

I Tempi di esecuzione dei lavori decorrono dalle date di consegna dei lavori, tenuto conto degli eventuali ritardi accumulati

fonte: Quadrilatero (dati forniti in allegato a nota prot. 1629-09 in data 2 febbraio 2009)

Tab. 14 – Date di consegna progetti e penali (ove applicabili) – maxilotto 1

Ordine di inizio attività: 30/03/2006	MAXILOTTO 1 – Stipula del contratto: 20/04/2006													
	VEDI NOTA (1)	Termine contrattuale consegna progetto	Giorni di proroga concessi	Nuovo termine di consegna	Data di consegna	Giorni di ritardo	Termine istruttoria	Nuova data di consegna	Totale giorni di ritardo accumulati	Termine istruttoria	Approv.ne progetto	Penale prevista	Penali maturate ad oggi (€)	
sub.lotto														
Consegna prog. esecutivo	1,1	FS	28/06/2006	22	20/07/2006	27/07/2006	7	19/01/2007	26/02/2007	77	-	27/02/2007	1‰/giorno importo lavori	si applica in caso di ritardo sull'ultimazione dei lavori
Consegna prog. def. Lotto 1	1.2	FS(*)	28/07/2006	22	19/08/2006	08/05/2007	263	13/07/2007	-	263	-	31/07/2007	3‰/giorno importo prog.ne	8.533.468,34
Consegna prog. def. Lotto 1	1,3	FNS	28/07/2006	22	19/08/2006	27/11/2006	100	-	27/08/2007	229	28/11/2008	15/12/2008	3‰/giorno importo prog.ne	336.014,95
Consegna prog. def. Lotto 1	1,4	FNS	28/07/2006	22	19/08/2006	30/11/2006	103	-	13/09/2007	249	21/11/2008	15/12/2008	3‰/giorno importo prog.ne	209.325,77
Consegna prog. def. Lotto 2	2.1	FS(*)	La progettazione del sub-lotto 2.1 è compresa nel sub-lotto 1.2											
Consegna prog. def. Lotto 2	2.2	FNS	27/08/2006	22	18/09/2006	03/08/2007	319	-	-	-	-	-	3‰/giorno importo prog.ne	336.190,43
Consegna prog. def. Lotto 2	2.3	FNS	27/08/2006	22	18/09/2006	13/09/2007	360	-	-	-	-	-	3‰/giorno importo prog.ne	1.142.201,00
Consegna prog. def. Lotto 2	2.4	FNS	02/01/2007		-	30/10/2007	301	-	-	-	-	-	3‰/giorno importo prog.ne	1.357.918,55
Consegna prog. def. Lotto 2	2.5	FNS	02/01/2007		-	11/01/2008	374	-	-	-	-	-	3‰/giorno importo prog.ne	338.323,77

(*) Ulteriore finanziamento con deliberazione CIPE del 01/08/2008 non ancora pubblicata su G.U.R.I.²⁶

1) FS= FINANZIAMENTI STANZIATI - FNS= FINANZIAMENTI NON STANZIATI

I tempi per la progettazione definitiva dei sub-lotti 2.4 e 2.5 decorrono dalla data di pubblicazione su G.U., avvenuta il 05/08/2006, della deliberazione CIPE 145/05 di approvazione
 Le istruttorie sui progetti relativi ai sublotti il cui finanziamento non è ancora stanziato sono state posticipate rispetto ai sublotti relativi agli assi principali, in ottemperanza al DPEF 2008/20012 - Allegato Infrastrutture
 fonte: Quadrilatero (dati forniti in allegato a nota prot. 1629-09 in data 2 febbraio 2009)

²⁶ In sede di adunanza, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha precisato che la deliberazione del Cipe di che trattasi è stata riproposta in data 1° agosto 2008 e successivamente inviata per il controllo alla Corte dei conti, la quale ha proceduto alla registrazione dell'atto in data 11 febbraio 2009.

Tab. 15 – Tempi di esecuzione lavori – maxilotto 1

Lavori ML1	data consegna lavori	tempi lavori	variazioni tempi lavori riconosciute	totale tempi lavori (decorrenti dalla consegna lavori)
sub-lotto 1,1	19/04/2007	770	60	830
sub-lotti 1,2	-	800	140	940
sub-lotto+ 1,3	-	570	100	670
sub-lotto 1,4	-	700	0	700
sub-lotto 2.1	-	1100	90	1190
sub-lotto 2.2	-	570	0	570
sub-lotto 2.3	-	1010	0	1010
sub-lotto 2.4	-	1010	0	1010
sub-lotto 2.5	-	570	0	570

fonte: Quadrilatero (dati forniti in allegato a nota prot. 1629-09 in data 2 febbraio 2009)

4.3 Stato di attuazione del maxilotto 2

Relativamente al maxilotto 2, Quadrilatero ha riferito in sede istruttoria che:

- al febbraio 2008, lo stato di attuazione del maxilotto 2 vede in corso le attività tecniche anticipate, previste dal Capitolato Speciale di Appalto, per: studio della risoluzioni delle interferenze, attività espropriative, sondaggi, rilievi e misure, bonifica da ordigni bellici, studio delle cave e discariche, sistemazione delle aree di cantierizzazione;
- le predette attività hanno fatto seguito alla stipula, in data 23 giugno 2006, del Contratto di affidamento a Contraente generale nei confronti dell'ATI Consorzio Stabile Operae-Toto Spa – Ergon Engeneerin and Contracting Consorzio Stabile; tale soggetto, in ottemperanza al contratto di affidamento, ha provveduto a costituire apposita società, la Dirpa S.c.a.r.l., unico referente per il committente;
- alla data del 31 dicembre 2007, è in corso la redazione del progetto esecutivo (revisione B) dei sublotti 1 e 2, nonché la redazione del progetto definitivo dei sublotti 2.1 e 2.2, da approvarsi da parte del Soggetto Aggiudicatore prima di procedere alle successive fasi del procedimento.

A seguire vengono riportate le tabelle relative allo stato di attuazione del maxilotto 2, con aggiornamento sino al 31 ottobre 2008.

Tab. 16 – Dettaglio del maxilotto 2 – lotti 1 e 2

Relazione stato di attuazione Quadrilatero – Dettaglio del maxilotto 2 – lotti 1 e 2									
M a x i l o t t o	l o t t o	Sub lotto	Interventi	Costo stimato			Risorse assegnate	Tempo contrattuale	Data prevista ultimazio ne lavori
				per lavori	per somme disp.	totale			
2	1	1.1	S.S. 76 Fossato di Vico-Cancelli e Albacina - Serra S. Quirico	-	-	373,618 mil. di euro	Finanziato	1570 gg di cui 120 per la progettazione	-
		1.2	S.S. 318 Pianello- Valfabbrica	-	-	131,368 mil.di euro	Finanziato	1380 gg di cui 120 per la progettazione	-
	2	2.1	Pedemontana delle Marche - tratto Fabriano- Matelica e Camerino-Muccia	-	-	106,775 mil. di euro	90,175 Regione Marche	1160 gg di cui 120 per la progettazione	-
		2.2	Pedemontana delle Marche - tratto Matelica- Sfercia	-	-	186,222 mil.di euro	in attesa di finanziamento	1240 gg di cui 100 per la progettazione	-

fonte: Quadrilatero su istruttoria Corte dei conti (dati febbraio 2008)

Tab. 17 – Aggiornamento dello stato avanzamento lavori – maxilotto 2

AGGIORNAMENTO DELLO STATO AVANZAMENTO LAVORI – MAXILOTTO 2 (IMPORTI IN EURO X 1.000)																					
M a x i l o t t o	L o t t o	S u b l o t t o	Intervento	Progettazione Preliminare		Aggiudicazione al C.G.		Progettazione Definitiva		Progettazione Esecutiva		Importi aggiudicati (al netto di iva) (**)	Impre-sa aggiudicataria dei lavori	Inizio delle attività		stato avanzamento lavori (al 31 ottobre 2008)					
				data	Importo	data	Importo (***)	data	Importo	data	importo			O.I. A.	Consegna lavori		Importo				
2	1	1	SS. 76	11/12/2003 (*)		10- mag- 06	716.847	(*)	373.660			607.992	A.T.I. Consorzio stabile OPERAE TECNOLOGIE E SISTEMI TECNICI DI COSTRUZIONE - TOTO S.p.A Consorzio stabile ERGON ENGINEERING AND CONTRACTING Consorzio Stabile S.c.a.r.l.	12- giu- 06		2.755					
		2	SS. 318 Pianello - Valfabbrica	11/12/2003 (*)				(*)	128.969		135.152						969				
	2	1	Pedemontana SUB 1	11/12/2003	93.968																845
		2	Pedemontana SUB 2	11/12/2003	201.386																
2			TOTALE		295.354		716.847		502.629		135.152	607.992				4.934					
NOTE																					
I SAL del Maxilotto 2 comprendono le attività di progettazione e le prestazioni anticipate.																					
(*) Per questi sublotto sono stati acquisiti dall'ANAS i progetti definitivi approvati.																					
(**): Importo degli interventi al netto dell'IVA inclusi gli oneri di sicurezza.																					
(***): Importo a base di gare complessivo di progettazioni, attività tecniche, lavori, oneri di sicurezza.																					

fonte: Quadrilatero su istruttoria Corte dei conti (dati al 31 ottobre 2008)

Tab. 18 – Tempi contrattuali – maxilotto 2

MAXI LOTTO 2 - Tempi contrattuali							
LOTTO	SUB LOTTO	INTERVENTI	ordine di Inizio Attività 12/06/2006	tempi in giorni			
				Progetto Definitivo	Progetto Esecutivo	Esecuzione Lavori	TOT
			Prog.ne				
1	1	SS. 76	12-giu-06		120	1450	1570
	2	SS. 318 Pianello - Valfabbrica	12-giu-06		120	1260	1380
2	1	Pedemontana SUB 1	12-giu-06	120	60	980	1160
	2	Pedemontana SUB 2 (**)	12-giu-06		100	1140	1240

note	Maxi lotto 2
(**) I tempi per la progettazione definitiva del sub-lotto 2.1 e del sub-lotto 2.2 sono di 120gg; il PD del sub-lotto 2.2 (non finanziato) è contrattualmente previsto nel sub-lotto 2.1 (finanziato)	

fonte: Quadrilatero (dati forniti in allegato a nota prot. 1629-09 in data 2 febbraio 2009)

Tab. 19 – Date di consegna progetti e penali (ove applicabili) – maxilotto 2

MAXILOTTO 2 - Stipula del contratto: 23/06/2006																
Ordine di inizio attività: 12/06/2006	VEDI NOTA (1)	Termine contrattuale consegna progetto	gg. di proroga connessi	Nuovo termine di consegna	Data di consegna	Giorni di ritardo	Termine istruttoria (*)	Nuova data di consegna	Totale giorni di ritardo accumulati	Termine istruttoria (**)	Nuova data di consegna	Totale giorni di ritardo accumulati (****)	Termine istruttoria (***)	Approvazione progetto		
														Linea Tecnica	Linea Economica	
sub.lotto																
Consegna progetto esecutivo	1,1	FS	10/10/2006	257	24/06/2007	02/08/2007	39	25/09/2007	01/02/2008	168	25/06/2008	11/07/2008	187	07/08/2008	08/08/2008	15/12/2008
Consegna progetto esecutivo	1,2	FS	10/10/2006	257	24/06/2007	02/08/2007	39	25/09/2007	01/02/2008	168	25/06/2008	11/07/2008	187	07/08/2008	08/08/2008	13/10/2008
Consegna progetto esecutivo	2,1	FS	10/10/2006	257	24/06/2007	02/08/2007	39	25/09/2007	01/02/2008	168	25/06/2008	11/07/2008	187+128	07/08/2008	08/08/2008	-
Consegna progetto esecutivo	2,2	FNS	10/10/2006	257	24/06/2007	02/08/2007	39	25/09/2007	01/02/2008	168	25/06/2008	11/07/2008	187+128	07/08/2008	08/08/2008	-

Penale prevista: 1‰ / giorno importo lavori (si applica in caso di ritardo sull'ultimazione dei lavori)

N.B.:

(*) Termine istruttoria con richiesta di rinnovazione del progetto per contenere l'importo progettuale entro i limiti del finanziamento
(**) Reiterazione della riprogettazione per contenimento costi non coperti da finanziamento
(***) Terza Richiesta di adeguamento progetto per contenimento costi non coperti da finanziamento
(****) I giorni di ritardo sono conteggiati fino alla data dell'ultima consegna delle integrazioni progettuali (25/09/2008) a seguito dell'approvazione in linea tecnica. Per i sub-lotti 2.1 e 2.2 si considera un ulteriore ritardo, per integrazioni progettuali non completate (a tutto il 31/01/2009) di giorni 128.
1) FS= FINANZIAMENTI STANZIATI - FNS= FINANZIAMENTI NON STANZIATI

fonte: Quadrilatero (dati forniti in allegato a nota prot. 1629-09 in data 2 febbraio 2009)

Tab. 20 Tempi di esecuzione lavori – maxilotto 2

Lavori ML2	data consegna lavori	tempi lavori	variazioni tempi lavori riconosciute	totale tempi lavori (decorrenti dalla consegna lavori)
sub-lotto 1,1	-	1450	270	1720
sub-lotti 1,2	15-dic-08	1260	200	1460
sub-lotto 2,1	-	980	0	980
sub-lotto 2,2	-	1140	0	1140

fonte: Quadrilatero (dati forniti in allegato a nota prot. 1629-09 in data 2 febbraio 2009)

Tab. 21 – Riepilogo dell'aggiornamento dello stato avanzamento lavori

AGGIORNAMENTO DELLO STATO AVANZAMENTO LAVORI – RIEPILOGO (IMPORTI IN EURO X 1.000)							
Maxilotto	Progettazione Preliminare	Aggiudicazione al C.G.	Progettazione Definitiva	Progettazione Esecutiva	Importi aggiudicati (al netto di iva)	stato avanzamento lavori, al <u>31 ottobre 2008</u>	% stato avanzamento lavori al <u>31 ottobre 2008</u> su importi aggiudicati
1	1.236.937	1.174.501	1.156.596	40.546	1.012.976	17.315	1,71 %
2	295.354	716.847	502.629	135.152	607.992	4.934	0,81 %
TOTALE	1.532.291	1.891.348	1.659.225	175.698	1.620.968	22.249	1,37 %

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Quadrilatero

Ne consegue che lo stato di avanzamento lavori al 31 ottobre 2008 (rispettivamente 17,3 meuro per il maxilotto 1; 4,9 meuro per il maxilotto 2; e complessivamente 22,2 milioni di euro) costituisce:

- per il maxilotto 1: l'1,71% rispetto agli importi aggiudicati (17,31 Meuro rispetto a 1.012,98 Meuro);
- per il maxilotto 2: lo 0,81% rispetto agli importi aggiudicati (4,93 Meuro rispetto a 607,99 Meuro);
- complessivamente l'1,37% rispetto agli importi aggiudicati (22,25 Meuro rispetto a 1.620,97 Meuro).

4.4 Certificati di pagamento.

Quadrilatero, in sede istruttoria, ha riferito di aver dato corso a pagamenti per complessivi euro 6.248.998,50 da distinguere nel modo che segue:

Tab. 22 – Pagamenti eseguiti da Quadrilatero

	euro
subtotale espropri maxilotto 1	942.000,00
subtotale lavori maxilotto 1	1.957.698,50
totale maxilotto 1	2.899.698,50
subtotale lavori maxilotto 2	2.308.800,00
subtotale progettazione maxilotto 2	1.040.500,00
totale maxilotto 2	3.349.300,00
totale generale	6.248.988,50

fonte: Quadrilatero su istruttoria Corte dei conti (aggiornamento feb. 2008)

Il dettaglio dei pagamenti, suddivisi per singoli certificati, viene riepilogato nella tabella come in appresso.

Tab. 23 – Certificati dei pagamenti eseguiti da Quadrilatero

Certificazione dati inerenti l'esecuzione dei lavori		data	maxi- lotto	sub- lotto	lotto	contraente	importo
n. certificato di pagamento e descrizione							
1/E	espropri	20/09/2007	1	1	1	Valdichienti	527.100,00
2/E	espropri	20/09/2007	1	1	1	Valdichienti	-79.100,00
3/E	espropri	26/11/2007	1	1	1	Valdichienti	494.000,00
	subtotale espropri maxilotto 1						942.000,00
1/P	progetto esecutivo	11/06/2007	1	1	1	Valdichienti	396.398,50
2	lavori e somministrazioni	20/09/2007	1	1	1	Valdichienti	100.400,00
3	lavori e somministrazioni	20/09/2007	1	1	1	Valdichienti	281.400,00
4	lavori e somministrazioni	05/11/2007	1	1	1	Valdichienti	73.700,00
5	lavori e somministrazioni	29/01/2008	1	1	1	Valdichienti	1.105.800,00
	subtotale lavori maxilotto 1						1.957.698,50
	totale maxilotto 1		1				2.899.698,50
1/A/E	lavori e somministrazioni, prestazioni anticipate per progettazione	02/07/2007	2	1	1	Dirpa	1.012.600,00
2/A/E	lavori e somministrazioni, prestazioni anticipate per progettazione	05/11/2007	2	1	1	Dirpa	613.000,00
1/ant/E	lavori e somministrazioni, prestazioni anticipate per progettazione	05/11/2007	2	1	2	Dirpa	544.000,00
2/A/E	lavori e somministrazioni, prestazioni anticipate per progettazione	29/01/2008	2	1	2	Dirpa	139.200,00
	subtotale lavori maxilotto 2						2.308.800,00
1/A/E	prestazioni anticipate per progettazione	02/07/2007	2	2	1	Dirpa	357.300,00
2/A/E	prestazioni anticipate per progettazione	05/11/2007	2	2	1	Dirpa	448.100,00
1/A/E	prestazioni anticipate per progettazione	02/07/2007	2	2	2	Dirpa	31.400,00
2/ant/E	prestazioni anticipate per progettazione	05/11/2007	2	2	2	Dirpa	203.700,00
	subtotale progettazione maxilotto 2						1.040.500,00
	totale maxilotto 2		2				3.349.300,00
	totale generale						6.248.998,50

fonte: Quadrilatero su istruttoria Corte dei conti (aggiornamento feb. 2008)

4.5 Mandati diretti

Vengono qui di seguito riportate le assegnazioni a valere sul bilancio dello Stato, come risultanti dal sistema informativo Ragioneria Generale dello Stato / Corte dei conti.

Tab. 24 – Lista mandati diretti 2006

n. titolo	data emissione	esercizio di provenienza	importo netto	istituto mutuante	note
81	30/06/2006	2004	440.836,16	Cassa DD.PP.	
82	30/06/2006	2005	7.331.513,22	Cassa DD.PP.	
83	30/06/2006	2005	6.406.401,14	Cassa DD.PP.	
84	30/06/2006	2006	24.808.422,22	Cassa DD.PP.	
120	05/12/2006	2004	440.836,16	Cassa DD.PP.	(1)
132	05/12/2006	2005	7.327.486,78	Cassa DD.PP.	(1)
133	05/12/2006	2005	6.403.598,86	Cassa DD.PP.	(1)
134	05/12/2006	2006	24.815.250,94	Cassa DD.PP.	(1)
Totale			38.987.172,74		

(1) prenotato e trasportato nell'anno 2007

fonte: sistema informativo Ragioneria Generale dello Stato / Corte dei conti

Tab. 25 – Lista mandati diretti 2007

n. titolo	data emissione	esercizio di provenienza	importo netto	istituto mutuante
18	05/02/2007	2004	440.836,16	Cassa DD.PP.
30	05/02/2007	2005	7.327.486,78	Cassa DD.PP.
31	05/02/2007	2005	6.403.598,86	Cassa DD.PP.
32	05/02/2007	2006	24.815.250,94	Cassa DD.PP.
82	18/06/2007	2004	40.845,68	Cassa DD.PP.
83	18/06/2007	2005	399.990,48	Cassa DD.PP.
89	18/06/2007	2006	7.329.500,00	Cassa DD.PP.
90	18/06/2007	2006	6.405.000,00	Cassa DD.PP.
91	18/06/2007	2007	24.811.836,58	Cassa DD.PP.
138	25/06/2007	2007	888.232,88	Cassa DD.PP.
157	05/12/2007	2007	888.232,88	Cassa DD.PP.
164	05/12/2007	2005	440.836,16	Cassa DD.PP.
190	05/12/2007	2006	7.329.500,00	Cassa DD.PP.
191	05/12/2007	2006	6.405.000,00	Cassa DD.PP.
192	05/12/2007	2007	24.811.836,58	
Totale			118.737.983,98	

fonte: sistema informativo Ragioneria Generale dello Stato / Corte dei conti

4.6 Analisi dei pagamenti

Nelle tabelle 26 e 27 sono esposti – rispettivamente per gli esercizi finanziari di gestione 2006 e 2007 – i dati dell'analisi dei pagamenti²⁷, come risultanti dal sistema informativo Ragioneria Generale dello Stato / Corte dei conti.

Per il 2006 i pagamenti ammontano ad euro 38.987.172,74 mentre per il 2007 i pagamenti arrivano ad euro 118.737.983,98 per un totale complessivo di 157.725.156,72.

Tab. 26 – Analisi dei pagamenti Capitolo 7060 – esercizio 2006

Esercizio finanziario di gestione	Esercizio provenienza fondi	Piano Gestionale	Numero del mandato	Pagato c/o comp.	Pagato c/o residui	STATUS
2006			-	0,00	440.836,16	
2006	2004	1	81	0,00	440.836,16	estinto
2006	2004	1	120	0,00	440.836,16	Prenotato (trasportato MD 18/2007)
2006			-	0,00	6.406.401,14	
2006	2005	2	83	0,00	6.406.401,14	estinto
2006	2005	2	133	0,00	6.403.598,86	Prenotato (trasportato MD 31/2007)
2006			-	0,00	7.331.513,22	
2006	2005	4	82		7.331.513,22	estinto
2006	2005	4	132	0,00	7.327.486,78	Prenotato (trasportato MD 30/2006)
2006			-	24.808.422,22		
2006	2006	3	84	24.808.422,22	0,00	estinto
2006	2006	3	134	24815250,94	0,00	Prenotato (trasportato MD 32/2006)
	Totale			24.808.422,22	14.178.750,52	
	Totale generale				38.987.172,74	

fonte: sistema informativo Ragioneria Generale dello Stato / Corte dei conti (interrogazione "actuate")

²⁷ Nel corso dell'adunanza (13 febbraio 2009) l'Ufficio centrale di bilancio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fornito ulteriori dati di dettaglio e la lista dei mandati diretti per il 2008.

Tab. 27 – Analisi dei pagamenti Capitolo 7060 – esercizio 2007

Esercizio finanziario di gestione	Esercizio provenienza fondi	Piano Gestionale	Clausola	Numero del mandato	Pagato c/o comp.	Pagato c/o residui	STATUS
2007			1_17452	-	0,00	481.681,84	
2007	2004	1		18	0,00	440.836,16	estinto (trasportato MD 120/2006)
2007	2004	1		82	0,00	40.845,68	estinto
2007			2_17452	-	0,00	840.826,64	
2007	2005	1		83	0,00	399.990,48	estinto
2007	2005	1		164	0,00	440.836,16	estinto
2007			1_8824	-	0,00	6.403.598,86	
2007	2005	2		31	0,00	6.403.598,86	estinto (trasportato MD 133/2006)
2007			2_8824	-	0,00	12.810.000,00	
2007	2006	2		90	0,00	6.405.000,00	estinto
2007	2006	2		191	0,00	6.405.000,00	estinto
2007			1_8825	-	0,00	7.327.486,78	
2007	2005	4		30	0,00	7.327.486,78	estinto (trasportato MD 132/2006)
2007			2_8825	-	0,00	14.659.000,00	
2007	2006	4		89	0,00	7.329.500,00	estinto
2007	2006	4		190	0,00	7.329.500,00	estinto
2007			1_9	-	0,00	24.815.250,94	
2007	2006	3		32	0,00	24.815.250,94	estinto (trasportato MD 134/2006)
2007			2_9	-	49.623.673,16	0,00	
2007	2007	3		91	24.811.836,58	0,00	estinto
2007	2007	3		192	24.811.836,58	0,00	estinto
2007			1_884	-	1.776.465,76	0,00	
2007	2007			138	888.232,88	0,00	estinto
2007	2007			157	888.232,88	0,00	estinto
	Totale				51.400.138,92	67.337.845,06	
	Totale generale					118.737.983,98	

fonte: sistema informativo Ragioneria Generale dello Stato / Corte dei conti (interrogazione "actuate")

4.7 Stato di avanzamento

Sulla base dei dati comunicati dal Ministero delle Infrastrutture nel dicembre 2007²⁸, viene inoltre riportato lo stato di avanzamento degli investimenti finanziati sul cap. 7060 in tab. 28, ove si evidenzia un costo degli interventi di euro 2.156.700.000 ed uno stato avanzamento lavori di euro 4.712.595.

²⁸ Nota prot. 536 in data 7 dicembre 2007 del Ministero delle Infrastrutture, Struttura tecnica di Missione (estratto dell'allegato 9), avente ad oggetto lo stato di finanziamento e realizzazione delle infrastrutture strategiche, indirizzata alla Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato.

Tab. 28 – Stato di avanzamento degli investimenti

Soggetto fruitore	Intervento/ infrastruttura	Costo intervento delibera Cipe	Finanziamento da legge obiettivo	altre disponibilità da progetto	totale finanziamenti	aggiudicatario	importo interventi aggiudicati	data verbale consegna lavori	SAL
Quadrilatero Umbria Marche Spa	Asse viario Marche-Umbria e quadrilatero di penetrazione interna	2.093.500.000	899.860.000	262.930.000	1.162.790.000	ATI Strabag AG – C.M.C. – Grandi Lavori FINCOSIT Spa OPERAE – TOTO Spa - ERGON	1.627.000.000	30/3/2006 5/8/2006 12/6/2006	4.712.595
Quadrilatero Umbria Marche Spa	Piano di Area Vasta per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici	63.200.000	20.000.000		20.000.000				
<i>totali</i>		<i>2.156.700.000</i>	<i>919.860.000</i>	<i>262.930.000</i>	<i>1.182.790.000</i>		<i>1.627.000.000</i>		<i>4.712.595</i>

fonte: Ministero Infrastrutture (dicembre 2007)

4.8 Fonti di provvista finanziaria

Nelle tabelle 29 e 30, di seguito riportate, rispettivamente per maxilotto 1 e maxilotto 2, vengono indicate nel dettaglio le fonti di finanziamento, suddivise per singolo intervento, sulla base dei dati forniti da Quadrilatero nel corso dell'attività istruttoria.

Questi dati indicano un importo stimato dei lavori (stato della progettazione) di euro 2.093.507.000 complessivi ed un importo lordo dei lavori già affidati di euro 40.546.000 a fronte dei quali sono individuati euro 1.062.929.000 di risorse Cipe, in cui sono compresi i 900 milioni di euro di risorse da mutui con Cassa DD.PP.²⁹

Dall'esame dei dati contenuti nelle tabelle viene in evidenza che la somma complessiva di euro 900.000.000 presa a mutuo dalla Cassa DD.PP., è imputabile per euro 424.000.000 al maxilotto 1 e per euro 476.000.000 al maxilotto 2.

Relativamente ai mutui, vengono forniti qui di seguito dati di dettaglio: in particolare nella tabella 31 relativamente al mutuo di 900 Meuro e nella tabella 32 per altro mutuo di 20 Meuro stipulato da Quadrilatero con Cassa DD.PP. per acquisto terreni ed oneri di progettazione³⁰.

²⁹ Con nota prot. 16911 dell'11 febbraio 2009 a firma del Ragioniere Generale dello Stato, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, ha precisato che l'importo complessivo di euro 1.069.929.000 euro è costituito da 900.000.000 di mutuo e per la parte residua da risorse derivanti dagli intervenuti Accordi di Programma Quadro con le Regioni Marche ed Umbria e dal piano triennale Anas 2002-2004.

³⁰ Nel corso dell'adunanza (13 febbraio 2009) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali ha depositato una memoria (prot. 130/R.E. del 12 febbraio 2009) da cui emerge che Quadrilatero ha stipulato in data 3 agosto 2005 un ulteriore contratto di mutuo quindicennale con Cassa Depositi e Prestiti dell'importo di euro 10.329.000, per attività di progettazione.

Tab. 29 – Fonti di provvista maxilotto 1

QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA S.P.A.									
Situazione al 31/12/2007 - importi espressi in Euro/000									
Descrizione intervento	Importo stimato dei lavori (stato della progettazione) vedi nota 1	Importo lordo lavori (già ffidati) vedi nota 2	Copertura finanziaria	Risorse provenienti da diverse fonti di finanziamento			Contratto di mutuo		
				Legge o provvedimento	importo	Ente	Banca	Importo	data stipula
Maxilotto 1									
Sub. Lotto 1.1		40.546	finanziato	Del. CIPE n. 13 maggio 2004	40.546	APQ Umbria			
Sub. Lotto 1.2	424.882		finanziato	Del. CIPE n. 13 maggio 2004	424.000	Ministero Infrastrutture	Cassa DD.PP.	424.000	28/10/2005
Sub. Lotto 1.3	19.018		da finanziare						
Sus. Lotto 1.4	10.896		da finanziare						
Sub. Lotto 2.1	673.130		finanziato	Del. CIPE n. 45 del 28 giugno 2007 Dpef 2008-2012 - Allegato Infrastrutture vedi nota 3)					
Sub. Lotto 2.2	13.956		da finanziare						
Sub. Lotto 2.3	42.016		da finanziare						
Sub. Lotto 2.4	59.743		da finanziare						
Sub. Lotto 2.5	11.337		da finanziare						
vedi nota 4)				Del. CIPE n. 13 maggio 2004	5.353	APQ Umbria			
						vedi nota 4)			
Totale Maxilotto 1	1.254.978	40.546			469.899			424.000	

Note:

- 1) Gli importi, comprensivi delle somme a disposizione, provengono dai quadri economici degli interventi con Progetto Preliminare e Definitivo approvato.
- 2) Gli importi, comprensivi delle somme a disposizione, provengono dai quadri economici degli interventi con Progetto Esecutivo approvato-Lavori in esecuzione.
- 3) La società ha ottenuto oltre l'approvazione del progetto definitivo delle S.S. 77, ancorchè mancante del parere del Ministero dell'Ambiente, l'assegnazione da parte del CIPE, nella seduta del 27 marzo 2008³¹, dei finanziamenti pari a circa 536 milioni di euro. Di tali somme 488 milioni di euro erano già previsti nel Dpef 2008-2012 (Allegato infrastrutture) "da destinare in via prioritaria agli assi viari principali – S.S. 77, S.S. 76, S.S. 318".
- 4) Copertura finanziata APQ Umbria Progettazione definitiva dei sublotti 2.2-2.3-2.4-2.5.

fonte: Quadrilatero su istruttoria Corte dei conti

³¹ Cfr. *infra* nota 26.

Tab. 30 – Fonti di provvista maxilotto 2

QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA S.P.A. Situazione al 31/12/2007 - importi espressi in Euro/000									
Descrizione intervento	Importo stimato dei lavori (stato della progettazione) vedi nota 1	Importo lordo lavori (già affidati) vedi nota 2	Copertura finanziaria	Risorse provenienti da diverse fonti di finanziamento			Contratto di mutuo		
				Legge o provvedimento	importo	Ente	Banca	Importo	data stipula
Maxilotto 2									
Sub. Lotto 1.1	373.618		finanziato	Del. CIPE n. 13 maggio 2004	476.000	Ministero Infrastrutture	Cassa Depositi e Prestiti	476.000	28/10/2005
Sub. Lotto 1.2	131.368		finanziato		26.855	Piano Triennale ANAS			
Sub. Lotto 2.1	106.775		finanziato	Delibera CIPE n. 13 maggio 2004	90.175	APQ marche			
Sub. Lotto 2.2	186.222		da finanziare						
Totale Maxilotto 2	797.983	0			593.030			476.000	
Totale generale dei Maxilotti 1 e 2	2.093.507	40.546			1.062.929			900.000 ³²	

Note:
 1) Gli importi, comprensivi delle somme a disposizione, provengono dai quadri economici degli interventi con Progetto Preliminare e Definitivo approvato.
 2) Gli importi, comprensivi delle somme a disposizione, provengono dai quadri economici degli interventi con Progetto Esecutivo approvato-Lavori in esecuzione.

fonte: Quadrilatero su istruttoria Corte dei conti

³² Cfr. nota 29.

Viene riportato qui di seguito il dettaglio del mutuo complessivo di 900 milioni di euro.

Tab. 31 – Dettaglio mutuo 900 milioni di euro

Data stipula	28/10/2005	
Contraenti	Quadrilatero Marche Umbria SpA – Cassa Depositi e Prestiti SpA	
Oggetto	Realizzazione del primo stralcio del Maxilotto 1 - primo lotto funzionale del secondo stralcio del Maxilotto 1 - primo stralcio del Maxilotto 2 relativo all'asse viario Marche-Umbria e quadrilatero di penetrazione interna - progetti approvati con delibera CIPE n. 13 del 27/05/2004.	
Importo euro	900.000.000,00	di cui 424 Meuro per il maxilotto 1 e 476 Meuro per il maxilotto 2, come da deliberazione Cipe 13 del 27/05/2004
Tasso	3,40% fisso	
Durata	dal 1/1/2006 al 31/12/2020	
Rata	38.546.336,58 a cadenza semestrale (30 giugno e 31 dicembre), di importo fisso, comprensiva di capitale e interessi	
Termini e condizioni	Gli oneri e le rate di ammortamento sono assunti a carico del bilancio dello Stato come da comunicazione del Ministero delle Infrastrutture prot. 21587 STM del 13/12/2005.	
	A decorrere dal 1 gennaio 2006, sulla somma prestata maturano interessi pari al 3,40%. Il tasso di interesse sarà calcolato sulla somma prestata secondo il criterio di calcolo giorni 30/360. In particolare i pagamenti saranno effettuati in rate semestrali posticipate, comprensive di quota capitale e quota interessi, con scadenza 30 giugno e 31 dicembre di ogni anno, per l'importo di euro 38.546.336,58 ciascuna a partire dal 30/06/2006.	

fonte: Quadrilatero su istruttoria Corte dei conti

Quadrilatero ha stipulato anche un altro mutuo di 20 milioni di euro, per acquisto terreni ed oneri di progettazione, come di seguito descritto.

Tab. 32 – Dettaglio mutuo 20 milioni di euro

Data stipula	14/12/2006	
Contraenti	Quadrilatero Marche Umbria SpA e Cassa Depositi e Prestiti SpA	
Oggetto	Assunzione di un mutuo per il finanziamento dell'asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna - Aree leader facenti parte del piano di area vasta, nell'ambito del Primo programma delle opere strategiche di cui alla Legge n. 443/2001, a valere sul contributo quindicennale di euro 1.788.000,00 annuo a decorrere dall'anno 2007, concesso ai sensi dell'ar. 1, comma 78, della Legge 266/2005 (Finanziaria 2006).	
Importo euro	20.000.000,00	così ripartito:
	17.318.000,00	per l'acquisizione dei terreni sede delle cinque aree leader, ossia: a) Falconara - Polo Fieristico Direzionale; b) Valfabbrica - Attività produttive nel settore tessile e servizi alle imprese; c) Muccia - Polo produttivo agroalimentare; d) Foligno - Servizi alla piastra logistica; e) Area di sosta Gualdo Tadino - area di sosta bifronte
	2.682.000,00	per la copertura degli oneri di progettazione delle opere relative al sistema infrastrutturale "Quadrilatero"
Tasso	3,93% fisso	
Durata	dal 5/1/2007 al 31/12/2021	
Rata	888.232,88 a cadenza semestrale (30 giugno e 31 dicembre), di importo fisso, comprensiva di capitale e interessi	
Termini e condizioni	Gli oneri e le rate di ammortamento sono assunti a carico del bilancio dello Stato come da comunicazione del Ministero delle Infrastrutture prot. 98 del 15/01/2007.	
	A decorrere dal 5 gennaio 2007, sulla somma prestata maturano interessi pari al 3,930%. Il tasso di interesse sarà calcolato sulla somma prestata secondo il criterio di calcolo giorni 30/360. In particolare i pagamenti saranno effettuati in rate semestrali posticipate, comprensive di quota capitale e quota interessi, con scadenza 30 giugno e 31 dicembre di ogni anno, per l'importo di euro 888.232,88 ciascuna a partire dal 30/06/2007.	

fonte: Quadrilatero su istruttoria Corte dei conti

5. Elementi di criticità e considerazioni conclusive.

L'idea di completare la superstrada S.S. 77 Val di Chienti per collegare Civitanova Marche a Foligno è all'origine del progetto Quadrilatero, a cui si è affiancato l'analogo progetto di completamento della S.S. 76 da Falconara Marittima a Perugia.

Per la S.S. 77 (lato meridionale nella posizione del Quadrilatero), il successivo proseguimento da Foligno verso Roma – attraverso Spoleto e Terni – è tuttora caratterizzato, almeno in parte, da viabilità ad una corsia per senso di marcia, sul percorso della Via Flaminia. Questo percorso di media distanza Macerata-Roma (circa 240 km) risentirà ancora di una difficoltà di collegamento, anche dopo la realizzazione del progetto Quadrilatero.

Sulla S.S. 76, per le provenienze da Ancona, il proseguimento da Perugia verso Roma – una volta realizzato il tratto tra Fossato di Vico e Perugia (S.S.318) – potrà avvenire, a regime, attraverso la S.S. 3bis (E45) via Todi e San Gemini.

In effetti, a fronte di questi due grandi interventi trasversali³³, non sembrano corrispondere – nel progetto Quadrilatero – altrettanto significativi collegamenti nord-sud³⁴, i quali sono storicamente assenti nella viabilità del versante marchigiano³⁵.

³³ La S.S. 76 Val d'Esino e la S.S. 77 Val di Chienti rappresentano due dei quattro maggiori assi viari già iniziati dalla costa adriatica verso l'interno (cfr. *infra* par. 2, all'inizio).

³⁴ Sotto l'aspetto strutturale degli interventi, si rileva che i collegamenti nord-sud dell'area marchigiana, con rare eccezioni, sono carenti, in quanto la particolare conformazione orografica "a pettine" della regione, con una lunga serie di valli trasversali dall'Appennino al mare, ha ostacolato la realizzazione di strade di collegamento interno; fanno eccezione la ex S.S.78 Ascoli Piceno – Macerata che mette in comunicazione la S.S.3 Salaria (prossimità di Ascoli) con la S.S. 77 (prossimità di Macerata), la ex S.S.256 Muccia-Borgo Tufico (Albacina) che mette in comunicazione la SS 77 (da Muccia) con la S.S. 76 (in prossimità di Fabriano), e, nella parte settentrionale, la SP16 tra Fabriano e Pergola (queste due ultime località sono servite anche da una linea ferroviaria). Sul punto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota della Struttura Tecnica di Missione prot. 5012 del 6 febbraio 2009, ha precisato che le direttrici nord-sud del progetto Quadrilatero sono rappresentate rispettivamente dalla Pedemontana della Marche (dalla S.S. 76 alla S.S. 77) e dalla S.S. 16 Adriatica con l'autostrada A14. La Corte osserva che quest'ultima struttura viaria (Adriatica ed A14) è interessata dal progetto Quadrilatero soltanto per l'innesto a Civitanova Marche (maxilotto 1, lotto 1, sublotto 1.3).

³⁵ Per andare ad es. da Ascoli Piceno a Urbino, che sono due importanti centri situati rispettivamente a

L'insieme degli interventi del Quadrilatero³⁶ fa assurgere l'entità del costo delle opere, nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche, al decimo posto con 2.156 Meuro³⁷.

Gli assi viari verticali³⁸ previsti dalla Quadrilatero sono di pertinenza regionale/provinciale³⁹: fonti di finanziamento di origine statale vengono destinate, sia pure nell'ambito di un progetto di più vasta portata, ove gli assi verticali appaiono un complemento non essenziale degli interventi, a strade di pertinenza provinciale.

Non è chiaro allo stato attuale quale sarà il destino di queste strade di pertinenza regionale/provinciale, una volta che – in esecuzione del progetto Quadrilatero e dopo che la società stessa abbia conseguito l'oggetto sociale per il quale è stata costituita – saranno realizzate: se esse rimarranno in ambito provinciale, con i relativi costi di manutenzione, o verranno attratte in ambito statale.

Resta pertanto l'anomalia di una "infrastruttura pubblica strategica e di preminente interesse nazionale", per stare alla definizione testuale della legge obiettivo, che porta a finanziare con fondi di pertinenza statale – sia pure nell'ambito di un progetto più ampio – anche strade provinciali, mostrando sotto questo profilo un non elevato grado di integrazione dell'intero progetto⁴⁰.

sud e a nord delle Marche, in posizione interna rispetto alla costa, nessuno penserebbe mai di percorrere una strada che non sia quella costiera (km 223), a meno di voler impiegare un tempo enormemente più lungo percorrendo i tratti interni (km 191).

³⁶ Più che un rettangolo, il quadrilatero si presenta come una lettera H posta in orizzontale.

³⁷ Dopo: autostrada Salerno – Reggio Calabria (6.041), valico ferroviario del Giovi (4.962), Ponte sullo Stretto (4.684), alta velocità Verona – Padova (4.489), MOSE – Modulo Sperimentale Elettromeccanico nella laguna di Venezia (4.271), metro C di Roma (3.047), galleria ferroviaria del Brennero (2.550), raddoppio ferroviario Torino – Bussoleno (2.375), e ferrovia Torino-Lione (2.278).
Fonte: Cipe – dati al 30 ottobre 2006 relativi al "costo opera oggetto di delibera" riportati nel prospetto allegato al documento denominato "Ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo".

³⁸ - la Fabriano-Camerino; - la ex SS78 Val di Fiastra; - l'intervento in territorio di Macerata (intervalliva Sforzacosta – Villacosta); - il collegamento tra Tolentino e San Severino Marche.

³⁹ Per il trasferimento delle strade dalle Regioni alle Province, cfr. *infra* par. 2 (in fine).

⁴⁰ Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota della Struttura Tecnica di Missione prot. 5012

Sotto l'aspetto dello stato di attuazione fisica degli interventi, le iniziative della Quadrilatero si trovano – a cinque anni dalla costituzione della apposita società⁴¹ – nella fase progettuale o, in taluni casi, allo stato di "sistemazione delle aree di cantierizzazione"⁴²⁻⁴³.

Si evidenzia pertanto – a parere di questa Corte – un certo grado di lentezza nella realizzazione fisica del programma, derivante fors'anche dal carattere fondamentalmente eterogeneo degli 11 segmenti⁴⁴ di intervento – che corrispondono rispettivamente a 11 diverse progettazioni – di cui si compone il progetto complessivo.

Circa le modalità di finanziamento, appare allo stato prematuro poter esprimere una valutazione sul modello "cattura di valore" e "Piano di Area Vasta", caratterizzanti il progetto Quadrilatero. La realizzazione di questo modello implica il concorso attivo di più soggetti, in funzione di una serie di azioni da compiersi congiuntamente ed in maniera combinata, sulla base di Accordi di Programma e nel rispetto del fattore tempo che scandisce il prefigurato afflusso di incrementi (Ici, tasse di iscrizione alla Camera di Commercio, oneri di urbanizzazione, canoni di concessione). Trattandosi di una pluralità di fattori, il risultato può essere influenzato da una serie di variabili, anche di segno contrario, di non agevole previsione.

Alcuni elementi di criticità, emersi nel corso della presente indagine di controllo, riguardano segnatamente:

del 6 febbraio 2009 (punto 1), ha osservato che, sulla base di quanto previsto dalla deliberazione del Cipe n. 13/2004, rispetto ad un costo complessivo di 2.156 milioni di euro i fondi statali per l'opera in questione ammontano a 1.557,5 milioni di euro. Tale somma è inferiore a quella necessaria a coprire i costi che riguardano strade statali (S.S. 76, 77 e 318) che sono pari a 1.600,6 milioni di euro. L'eccedenza dei costi verrà finanziata attraverso il meccanismo dei Piani di Area Vasta. La Corte sul punto rileva che una società controllata quasi totalmente (91,46%) da Anas si occupa di realizzare anche strade provinciali e che rimane l'incognita dei costi di manutenzione delle strade provinciali (dopo che siano state realizzate) oggetto degli interventi di Quadrilatero.

⁴¹ La società è stata costituita il 6 giugno 2003. Cfr. par. 3.4

⁴² Per le opere in corso di realizzazione direttamente da Anas, tra Sfercia e Collesentino II, cfr. nota 12.

- a) la modifica della composizione azionaria di Quadrilatero, che ha comportato un diverso assetto societario, tale da rendere più incisiva rispetto al periodo precedente la componente locale, sebbene l'Anas detenga una quota ampiamente maggioritaria (75,12% nel 2008, elevata al 91,46% nel gennaio 2009); questa situazione, che indubbiamente dipende da valutazioni politico-strategiche, pur tuttavia può avere riflessi nel medio-lungo periodo anche sulle scelte che Quadrilatero dovrà compiere per completare le opere previste nel progetto⁴⁵⁻⁴⁶;
- b) l'attuazione del cronoprogramma del maxilotto 1, seppure nell'attualità non mostri l'avvenuta scadenza di termini, pur tuttavia indica come termine per il completamento del primo intervento (sub-lotto 1.1) il 20 maggio 2009 e di altri interventi (sub lotti 1.3, 1.4, 2.2 e 2.5) entro il 2010; mentre il sub-lotto 1.1 è l'unico con lavori già appaltati, i sub-lotti 1.3 e 1.4 sono allo stato di "risorse da reperire", il sub-lotto 2.2 è allo stato di progettazione preliminare ed il sub-lotto 2.5 è allo stato di progettazione definitiva. Soprattutto per gli interventi dei sub-lotti 1.3 e 1.4 è arduo immaginare che nel giro di circa 2 anni si riesca a completare le opere⁴⁷. I restanti interventi del maxilotto 1 contengono

⁴³ Cfr. *infra* il paragrafo 4.3.

⁴⁴ Cfr. grafico C.

⁴⁵ Quadrilatero S.p.A., con nota prot. 1629-09 del 2 febbraio 2009, ha fornito la nuova composizione azionaria al 31 gennaio 2009 (cfr. tabella 5 *infra* riportata) ed ha precisato che la presenza fra i soci di soggetti rappresentanti del territorio è ritenuta utile per gli accordi di programma, ai fini del cofinanziamento delle opere e per agevolare la localizzazione delle aree *leader* e delle aree di sviluppo per la più estesa attuazione del Piano di Area Vasta.

⁴⁶ Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota della Struttura Tecnica di Missione prot. 5012 del 6 febbraio 2009 (punto 3), ha osservato che la presenza di azionariato locale è utile ai fini del cofinanziamento degli interventi e risulta funzionale all'innovativo sistema del Piano di Area Vasta.

⁴⁷ In sede di adunanza, Quadrilatero ha preannunciato l'intenzione di procedere ad un aggiornamento dei dati relativi alla tempistica di avanzamento/conclusione degli interventi, soprattutto laddove i termini risultino imminenti e non più effettivi rispetto all'andamento delle progettazioni e dei lavori. Nelle more del deposito della presente relazione, Quadrilatero ha comunicato che la data di conclusione dell'esecuzione lavori del 20 maggio 2009 (riportata a tab. 10) per il subplotto 1.1 del maxilotto 1 è stata modificata in 2 settembre 2009; per il subplotto 1.2 del maxilotto 1 la data di conclusione dell'esecuzione lavori è stata aggiornata al 30 marzo 2012 (in precedenza era indicata nel 2011 nella tab. 10); per il subplotto 2.1 del maxilotto 1 la data di conclusione dell'esecuzione lavori è stata precisata al 5 dicembre 2012 (cfr. tab. 11); per il maxilotto 2 (cfr. tab. 16), le date di conclusione dell'esecuzione lavori sono state rispettivamente indicate in 25 febbraio 2013 per il subplotto 1.1, 10 aprile 2012 per il subplotto 1.2 e 26 gennaio 2013 per il subplotto 2.1. Ulteriori dati di dettaglio sono stati forniti da Quadrilatero con la predetta nota prot. 1629-09 del 2 febbraio 2009 riguardo alle sequenze dei tempi contrattuali, alle date di consegna dei progetti e alle penali (ove

- l'indicazione di una data di ultimazione lavori compresa tra il 2011 e il 2012;
- c) i dati trasmessi da Quadrilatero relativi all'attuazione del maxilotto 2 non prevedono l'indicazione di termini per il completamento, poiché – da informazioni fornite per le vie brevi da Quadrilatero – le date di consegna dei lavori sono state inserite nella risposta istruttoria soltanto per memoria; dai dati disponibili, si evince che taluni sub-lotti (1.1 e 1.2) sono allo stato di progettazione definitiva ed altri (2.1 e 2.2) allo stato di progettazione preliminare. Per i sub-lotti 1.1 e 1.2 risulta l'indicazione dell'avvenuto finanziamento, mentre per il sub-lotto 2.1 l'indicazione si riferisce ad un finanziamento parziale; il sub-lotto 2.2 è in attesa di finanziamento;
- d) l'utilizzo della figura del "soggetto attuatore unico" intesa nel caso di specie come Società pubblica di progetto ai sensi dell'art. 173 del d.lgs. 163/2006 non ha mostrato sinora un significativo incremento della funzionalità in termini di tempo;
- e) non si può fare a meno di richiamare quanto già affermato da questa Sezione con deliberazione n. 12/2007/G⁴⁸, laddove si sottolineava il concetto che *"più passaggi intercorrono tra l'ente erogatore di risorse e gli esecutori delle opere, più aumentano costi indiretti e spese generali, le quali, attraverso le continue migrazioni di fondi e competenze, superano di gran lunga i limiti fisiologici"*;
- f) la tempistica delle fasi progettazione preliminare – progettazione definitiva – esecuzione lavori ha presentato taluni aspetti di criticità, soprattutto perchè questo modulo organizzativo prevede una pluralità di soggetti, formalmente autonomi e talvolta portatori di interessi tendenzialmente contrapposti (almeno

applicabili) ed infine ai tempi di esecuzione dei lavori: tali dati vengono riportati *infra* alle tabelle 13-14-15 per il maxilotto 1 e alle tabelle 18-19-20 per il maxilotto 2.

⁴⁸ Deliberazione del 29 maggio 2007, concernente la gestione amministrativa e contabile delle risorse allocate al capitolo 7060 del Ministero delle Infrastrutture.

se si vuole restare alla dialettica appaltante/appaltatore) che stipulano a cascata contratti: la società pubblica (Quadrilatero, cioè Anas ed altri enti pubblici) affida i lavori al contraente generale, al quale subentra una società di progetto. Questa conformazione dei rapporti tra più soggetti, lungi dall'apparire funzionale ad una più rapida realizzazione delle opere, sembra rappresentare un elemento di complicazione che amplifica la gestione delle conseguenti problematiche e rende oggettivamente più complesse le modalità di esecuzione delle opere; la complicazione dei rapporti intersoggettivi implica infatti una maggiore complessità che non sempre appare funzionale al raggiungimento, in tempi ragionevolmente brevi, degli obiettivi⁴⁹;

g) sotto l'aspetto più strettamente finanziario, si deve rilevare una scarsa capacità di spesa⁵⁰, evidenziata dallo stato di avanzamento dei lavori al 31 ottobre 2008, pari a:

- 17,31 Meuro per il maxilotto 1;
- 4,93 Meuro per il maxilotto 2;
- complessivamente 22,25 Meuro;

⁴⁹ Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota della Struttura Tecnica di Missione prot. 5012 del 6 febbraio 2009 (punto 4), ha precisato di aver proceduto in modo conforme al quadro normativo ed alle disposizioni impartite dal Cipe. In sede di adunanza il Ministero ha sottolineato inoltre il carattere fortemente sperimentale del modello utilizzato. La Corte sul punto rileva che l'osservazione è formulata su un piano più generale, riguardando non tanto l'operato dell'amministrazione (che spesso è vincolato rispetto a scelte adottate a livello legislativo o esecutivo), quanto la sollecitazione a valutare (anche in forma comparativa con altri tipi di modelli) in senso dinamico i vantaggi effettivamente conseguiti con il nuovo sistema di finanziamento/realizzazione degli interventi, sistema che sino ad ora non ha mostrato una particolare capacità di rendere più rapida la progettazione e più incisiva la attuazione fisica degli interventi: la Corte rileva pertanto che allo stato attuale questo modello non sembra dimostrarsi in concreto funzionale rispetto allo scopo perseguito.

⁵⁰ Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota della Struttura Tecnica di Missione prot. 5012 del 6 febbraio 2009 (punto 5), ha precisato che le attività sono potute iniziare nel gennaio 2005, dopo l'approntamento dei mezzi finanziari necessari ad opera della deliberazione Cipe n. 13/2004; che il 20 aprile 2006 veniva stipulato il contratto per il maxilotto 1 ed il 23 giugno 2006 per il maxilotto 2; che si deve tener conto della dimensione finanziaria e della complessità tecnico-progettuale degli interventi; che un certo ritardo è dovuto all'intervenuta (dopo la presentazione delle offerte) emanazione di nuove norme tecniche sulle costruzioni (D.M. 14 settembre 2005) che hanno comportato la necessità di adeguare gli interventi soprattutto per il rischio sismico; Quadrilatero S.p.A., con nota prot. 1629-09 del 2 febbraio 2009, ha svolto analoga osservazione sulle nuove norme sulle costruzioni. In sede di adunanza la società Quadrilatero ha preso atto delle percentuali esposte ed ha fatto presente che le attività stanno avendo una progressiva accelerazione nei tempi,

tali valori (importi dello stato di avanzamento dei lavori al 31 ottobre 2008) costituiscono:

- per il maxilotto 1: l'1,71% rispetto agli importi aggiudicati (17,31 Meuro rispetto a 1.012,98 Meuro);
- per il maxilotto 2: lo 0,81% rispetto agli importi aggiudicati (4,93 Meuro rispetto a 607,99 Meuro);
- complessivamente l'1,37% rispetto agli importi aggiudicati (22,25 Meuro rispetto a 1.620,97 Meuro)⁵¹.

La Corte raccomanda all'Amministrazione di valutare *in itinere* la persistenza – sulla base della intervenuta o modificata classificazione statale o non statale delle strade comprese nel progetto Quadrilatero – dei profili attinenti il carattere strategico e di preminente interesse nazionale, per i tratti classificati regionali/provinciali, sottolineando la circostanza che un progetto strategico di rilevanza nazionale riguardi, sia pure in parte, strade nel frattempo divenute non statali.

La Corte segnala inoltre i ritardi, le criticità e le incoerenze rilevate nel corso della presente relazione, osservando in particolare che il ritardo rappresenta una delle più importanti patologie della gestione. Tale ritardo appare dipendere dalla complessità dell'articolazione organizzativa creata per dar corso all'intervento (società pubblica > contraente generale > società di progetto) e dalla incertezza sulla entità dei flussi finanziari ipotizzati.

soprattutto per il maxilotto 2, per il quale si è proceduto alla consegna del sub-lotto 1.2 in data 15 dicembre 2008 e si sta procedendo alla consegna del sub-lotto 2.1 in data 16 febbraio 2009.

⁵¹ Cfr. *infra* le tabelle 12, 17 ed, in particolare, 21.