

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 25 ottobre 2018.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443 del 2001). Asse viario Marche-Umbria e quadrilatero di penetrazione interna. Maxilotto n. 2 - Pedemontana delle Marche. Approvazione del progetto definitivo del terzo stralcio funzionale «Castelraimondo nord - Castelraimondo sud» e del quarto stralcio funzionale «Castelraimondo sud - innesto SS 77 a Muccia» (CUP F12C03000050021). (Delibera n. 43/2018).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400 «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi» e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni;

Vista la delibera 30 aprile 2012, n. 62, concernente il «regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica. Modifica della delibera CIPE n. 58 del 2010»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle competenti Direzioni generali del Ministero, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, nonché visti in particolare:

1. l'art. 200, comma 3, che prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di

tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

2. l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

3. l'art. 214, comma 2, lettere *d)* e *f)*, in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

4. l'art. 214, comma 11, che prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

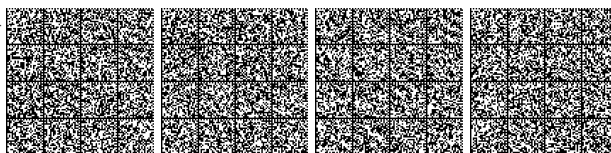
5. l'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel citato decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

5.1. lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

5.2. per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

5.3. le procedure per la valutazione d'impatto ambientale delle grandi opere, avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 214, comma 11, e all'art. 216, comma 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, risulta ammissibile



all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Visto il «Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica», sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 2001, e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002 Supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, che all'allegato 1 include, nell'ambito dei «Corridoi trasversali e Dorsale appenninica», l'infrastruttura «Asse viario Marche - Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna» (di seguito indicato come «Quadrilatero Marche Umbria»);

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 2003, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il MIT è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 2015 - Supplemento ordinario - con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'11° Allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella Tabella 0 - avanzamento Programma infrastrutture strategiche - la infrastruttura «Asse viario Marche Umbria»;

Considerato che con la delibera 7 agosto 2017, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 292 del 2017, questo Comitato, ai sensi dell'art. 1, comma 870, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, ha approvato lo schema di contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Anas S.p.a. che qui si intende integralmente richiamato;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto - CUP e, in particolare:

1. la delibera del 27 dicembre 2002, n. 143 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, e la relativa *errata corrige* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, cosiddetto «Codice Antimafia» e successive modificazioni;

Vista le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del menzionato decreto legislativo n. 50 del 2016;

2. la delibera di questo Comitato del 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 2015, che aggiorna - ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 2011 e la relativa *errata corrige* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'art. 203 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari - CCASIIP, ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del pre-vigente CCASGO;

Visto l'art. 13 del decreto-legge n. 50 del 24 aprile del 2017, convertito con modificazioni dalla legge n. 96 del 21 giugno 2017, che ha previsto una riduzione alla dotazione delle missioni e programmi di spesa dei ministeri e in particolare all'assegnazione di cui al decreto ministeriale n. 498 del 2014, ricadente per 425.604,00 euro sull'opera in questione;



Vista la legge 27 dicembre 2017, n. 205 «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020» e segnatamente l'art. 1, comma 1164, con il quale al fine di consentire il rapido completamento delle opere, anche accessorie, inerenti alla società Quadrilatero Umbria Marche S.p.a., da individuare specificamente nell'aggiornamento del contratto di programma 2016-2020 stipulato con ANAS S.p.a., è stato concesso ad ANAS S.p.a. un contributo straordinario pari a 32 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2018 al 2022;

Viste le delibere 31 ottobre 2002, n. 93, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 30 del 2003, 27 maggio 2004, n. 13, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 20 del 2005, 2 dicembre 2005, n. 145, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 181 del 2006, 29 marzo 2006, n. 101, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 251 del 2006, 21 dicembre 2007, n. 138, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 153 del 2008, 1° agosto 2008, n. 83 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 43 del 2009, 30 aprile 2012, n. 58, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 192 del 2012, 19 luglio 2013, n. 36, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 257 del 2013, 8 agosto 2013, n. 58, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 294 del 2013, 17 dicembre 2013, n. 89, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 81 del 2014, 23 dicembre 2015, n. 109, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 124 del 2016, 1° dicembre 2016, n. 64, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 109 del 2017 e 1° dicembre 2016, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2017, con le quali questo Comitato ha approvato progetti, assegnato risorse, o ha assunto altre decisioni concernenti la infrastruttura Quadrilatero Marche Umbria ed i cui contenuti si intendono qui integralmente richiamati;

Vista la nota 4 ottobre 2018, n. 32875 (acquisita con i protocolli Dipe 4973 del 5 ottobre 2018 e 5015 dell'8 ottobre 2018) con la quale, d'ordine del Ministro, il Capo di Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento «Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna - Maxilotto n. 2 Pedemontana delle Marche - terzo stralcio funzionale tratto Castelraimondo nord - Castelraimondo sud e quarto stralcio funzionale Castelraimondo sud - innesto alla S.S. 77 presso Muccia» e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 10 ottobre 2018, n. 11359, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali ha fornito chiarimenti in merito alla proposta, allegando ulteriore documentazione istruttoria;

Vista la nota 10 ottobre 2018, consegnata nella seduta preliminare del CIPE e acquisita con protocollo Dipe n. 5104 dell'11 ottobre 2018, con la quale il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio ha formulato osservazioni in merito alla proposta di cui sopra;

Vista la nota 18 ottobre 2018, n. 11920, rettificata con successiva nota 22 ottobre 2018, n. 12062, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e

la sicurezza nelle infrastrutture stradali ha trasmesso una relazione ricognitiva contenente un quadro riepilogativo degli interventi e dei finanziamenti relativi all'Asse viario Marche Umbria;

Vista la nota 24 ottobre 2018, n. 12232 con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali ha trasmesso una relazione della società Quadrilatero di pari data con protocollo QMU-0006386-P, con una relazione illustrativa del responsabile del procedimento relativa all'«Attacco alla SP132 Varanese» a al «Bypass di Muccia» contenuti nel quarto stralcio funzionale;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare, sotto l'aspetto procedurale, che:

1. il progetto complessivo «Quadrilatero Marche Umbria» rappresenta un intervento integrato che si articola nel completamento e adeguamento di un'arteria stradale principale (la S.S. 77 asse attrezzato Foligno-Civitanova Marche) e nella realizzazione di una serie di altri interventi viari e di allacci idonei ad assicurare il raccordo con i poli industriali esistenti e, più in generale, finalizzati a portare la viabilità delle aree interne delle regioni interessate, aumentandone l'accessibilità a est ed a ovest e rendendo possibile la saldatura tra la costa adriatica e quella tirrenica;

2. il progetto «Quadrilatero Marche Umbria» è costituito dalle due direttrici parallele e da un collegamento tra le due:

2.1. Ancona-Fabriano-Perugia, che si sviluppa lungo la S.S. 76 «della Val d'Esino» e prosegue lungo la S.S. 318 «di Valfabbrica»;

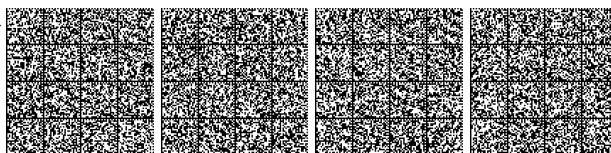
2.2. Civitanova Marche-Macerata-Tolentino-Foligno, che si sviluppa lungo la S.S. 77 «della Val di Chienti»;

2.3. dal collegamento trasversale nord-sud Fabriano-Muccia/Sfercia (cosiddetta «Pedemontana delle Marche») comprensivo delle diramazioni della suddetta S.S. 77;

3. il «Quadrilatero Marche Umbria» è stato suddiviso in due maxilotti, di cui il primo è costituito dagli interventi afferenti alla direttrice sud lungo la S.S. 77 e il secondo dagli interventi afferenti alla direttrice nord, lungo la S.S. 76 e dalla Pedemontana delle Marche;

4. a sua volta il maxilotto 2 è suddiviso in due lotti ulteriormente frazionati in sub-lotti, di cui il primo costituito dai tratti «Fossato di Vico-Cancelli» e «Albacina-Serra San Quirico» della S.S. 76 (sub-lotto 1.1) e dal tratto «Pianello-Val Fabbrica» (sub-lotto 1.2) e il secondo costituito dalla Pedemontana delle Marche;

5. in particolare la Pedemontana delle Marche è articolata, in relazione all'appalto e al quadro economico complessivo, in due sub-lotti, il sub-lotto 2.1, (tratti Fabriano-Matelica e Camerino-Muccia, e il sub-lotto 2.2, tratto Matelica-Camerino-Sfercia, e, ai fini costruttivi, anche in sei lotti funzionali di dimensione inferiore e nella «bretella di collegamento con la S.S. 209» e che tale doppia articolazione è schematicamente raffigurata nell'allegato 2 alla presente delibera;



6. gli interventi relativi alla Pedemontana delle Marche prevedevano la realizzazione di una strada a sezione C1 del decreto ministeriale 5 novembre 2001 nel tratto compreso tra Fabriano e Camerino, con tracciato in sede autonoma rispetto alla S.P. 256 «Muccese», e svincoli per raccordare la viabilità di collegamento ai centri abitati e/o alle aree industriali, mentre da Camerino a Muccia e Sfercia prevedevano originariamente l'adeguamento, con rettifiche di tracciato, delle strade provinciali esistenti mediante un tracciato che si biforcava in corrispondenza dello svincolo di Camerino sud;

7. la sezione stradale adottata nei tratti di nuova realizzazione corrisponde alle caratteristiche della categoria «C - strade extraurbane secondarie» di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 relativo alle «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade», con una carreggiata unica di larghezza pari a 7,5 m, formata da due corsie di 3,75 m fiancheggiate da banchine larghe 1,5 m, per una larghezza complessiva di 10,5 m;

8. la Regione Marche si è fatta carico della progettazione preliminare e definitiva della Pedemontana delle Marche;

9. la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto preliminare della Pedemontana delle Marche è stata presentata dalla società Quadrilatero Marche Umbria (QMU S.p.a.) al Ministero dell'ambiente e agli enti interessati in data 18 dicembre 2003, mentre il parere favorevole sulla compatibilità ambientale da parte della Commissione speciale VIA è stato espresso con decreto n. 834 del 21 maggio 2004;

10. con delibera n. 13 del 2004 questo Comitato – nell'ambito di altre disposizioni sull'Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna – ha approvato il progetto preliminare della Pedemontana delle Marche;

11. in data 10 maggio 2006, sulla base del progetto definitivo approvato dal C.d.A. di QMU S.p.a. in data 15 novembre 2004 e in linea tecnica dalla Regione Marche con decreto dirigenziale n. 79 del 15 aprile 2005, e dichiarato adeguato alle prescrizioni della delibera n. 13 del 2004, sono state aggiudicate a contraente generale le attività di realizzazione con qualsiasi mezzo del maxilotto 2 dell'Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna e, in particolare, della realizzazione della Pedemontana delle Marche;

12. in data 23 giugno 2006 è stato stipulato il contratto di appalto tra Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. e il contraente generale costituito da «Consorzio Stabile Operae - Tecnologie e sistemi integrati di costruzione», Consorzio stabile «Ergon - Engineering and Contracting - società consortile a responsabilità limitata» e «Toto S.p.a.» (contraente generale), poi costituitosi in società di progetto «Dirpa S.c.a.r.l.» relativo all'intero maxi-lotto 2;

13. in data 8 agosto 2008 il soggetto aggiudicatore, QMU S.p.a., ha approvato in linea tecnica, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte da Anas S.p.a., il progetto definitivo rielaborato dal contraente generale su richiesta della stessa QMU S.p.a. (c.d. progetto definitivo rinnovato) e adeguato alle prescrizioni Anas (c.d. progetto definitivo adeguato) della intera Pedemontana delle Marche;

14. successivamente, in data 16 marzo 2009 il Consiglio di amministrazione di QMU S.p.a. ha approvato il quadro economico dell'opera, fissando la spesa complessiva per la Pedemontana delle Marche a 312,6 milioni di euro circa;

15. in data 15 dicembre 2009, il soggetto aggiudicatore ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle amministrazioni competenti e agli enti interferiti il progetto definitivo della intera Pedemontana delle Marche, successivamente aggiornato in data 19 gennaio 2010;

16. ai fini dell'avvio della procedura volta alla dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo è stato pubblicato in data 18 dicembre 2009 sui quotidiani Il Sole 24 ore e Il Corriere adriatico;

17. la conferenza di servizi sul citato progetto dell'intera Pedemontana delle Marche si è tenuta in data 19 febbraio 2010;

18. sono stati acquisiti, nel corso della conferenza di servizi o successivamente, i pareri delle altre amministrazioni interessate e degli enti gestori delle interferenze;

19. con la delibera n. 783 del 10 maggio 2010 la Regione Marche ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell'intervento in esame formulando osservazioni, prescrizioni e indicazioni;

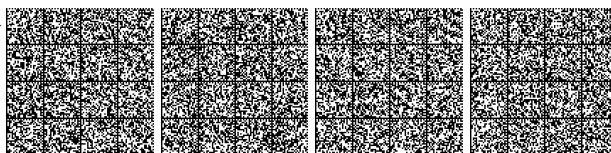
20. con nota 14 luglio 2010, n. 17486, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha trasmesso il parere favorevole della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS n. 450 del 13 maggio 2010 in merito alla ottemperanza del progetto definitivo della Pedemontana delle Marche, alle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla delibera n. 13 del 2004, nonché alle condizioni riportate nel parere di compatibilità ambientale del 21 aprile 2004, formulando ulteriori prescrizioni e raccomandazioni, e ha dichiarato l'ottemperanza del progetto definitivo Pedemontana delle Marche, tratto Fabriano-Muccia-Sfercia, alle prescrizioni di cui alla delibera n. 13 del 2004;

21. con nota 5 luglio 2011, n. 21790, il Ministero per i beni e le attività culturali ha trasmesso il parere favorevole, con prescrizioni, concernente la Pedemontana delle Marche da Fabriano a Muccia/Sfercia;

22. il responsabile del procedimento ha verificato la presenza della dichiarazione del progettista, richiesta ai sensi dell'art. 166, comma 1, del codice dei contratti pubblici, redatta sul progetto completo della «Pedemontana delle Marche», nonché la completezza degli elaborati progettuali, che sono articolati in sei lotti funzionali e riportano alcuni adeguamenti rispetto al richiamato progetto preliminare, con riguardo a quanto previsto dall'allegato XXI del decreto legislativo n. 163 del 2006;

23. in fase attuativa, considerata l'insufficiente copertura finanziaria per la realizzazione dell'intera Pedemontana delle Marche, la struttura in sei lotti funzionali della Pedemontana delle Marche è stata ulteriormente articolata in «stralci funzionali» sulla base delle risorse finanziarie disponibili;

24. con la delibera n. 58 del 2012 questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del «primo stralcio funzionale» della Pedemontana delle Marche, del costo di 90,175 milioni di euro, finanziato con le risorse dell'Accordo di programma quadro Marche;



25. con la delibera n. 109 del 2015 questo Comitato ha approvato, il progetto definitivo del «secondo stralcio funzionale» della Pedemontana delle Marche, assegnando contestualmente le risorse per la copertura finanziaria del costo dello stralcio, pari a 90.181.882 euro;

26. con la medesima delibera questo Comitato ha preso atto che per contenere il costo dell'opera complessiva, si è previsto di operare una ottimizzazione degli interventi relativi al rimanente tratto della Pedemontana delle Marche compreso tra lo svincolo di Castelraimondo sud e l'innesto con la S.S. 77 a Sfercia, tratto che avrebbe costituito il «quarto stralcio funzionale» e di posporre l'adeguamento del tratto Camerino sud - Muccia (parte del lotto 5);

27. con la delibera n. 64 del 2016 questo Comitato – tra l'altro – ha:

27.1. individuato tra gli interventi prioritari necessari per il completamento funzionale del sistema viario esistente il completamento della Pedemontana delle Marche, terzo stralcio funzionale Castelraimondo nord-Castelraimondo sud e quarto stralcio funzionale Castelraimondo sud-innesto S.S. 77 a Muccia;

27.2. disposto che l'utilizzo dell'importo di 132,345 milioni di euro per il finanziamento del terzo e del quarto stralcio funzionale della Pedemontana delle Marche, permanendo un avanzo finanziario, che rimane nella disponibilità di questo Comitato relativamente all'infrastruttura, per 64.000 euro, potrà essere disposto solo contestualmente all'approvazione dei rispettivi progetti definitivi;

28. in data 4 maggio 2018 con nota n. 4475 il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha restituito gli atti progettuali alla competente direzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ha trasmesso il parere espresso nell'adunanza del 19 aprile 2018 con il quale, nel rilevare che il progetto preliminare della Pedemontana delle Marche è stato approvato da questo Comitato senza il preventivo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici che avrebbe dovuto essere richiesto e acquisito sullo stesso progetto preliminare, ha motivato la restituzione del progetto senza espressione del parere di merito, in quanto il parere del Consiglio stesso è preventivo e da collocare temporalmente prima dell'esperimento della procedura di affidamento e prima che si instaurino tra stazione appaltante e appaltatore obbligazioni che attingano alla fase esecutiva dell'intervento e alle funzioni tipiche dell'amministrazione attiva;

29. inoltre il Consiglio superiore dei lavori pubblici nel suddetto parere, con riferimento alla natura di varianti del progetto già approvato nel 2004, ha ribadito la costante linea di condotta tenuta dal Consiglio medesimo di esprimere parere su varianti relative soltanto a progetti sui quali il Consiglio aveva espresso preventivamente il parere di competenza;

30. in data 26 settembre 2018 QMU S.p.a. ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una relazione del RUP sul progetto definitivo in esame;

31. gli elaborati relativi al Programma di risoluzione delle interferenze, con il relativo cronoprogramma, sono allegati alla documentazione istruttoria;

32. gli elaborati relativi agli espropri sono riportati nei documenti progettuali;

33. il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiede a questo Comitato l'approvazione ai sensi dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006 del progetto definitivo del «terzo stralcio funzionale» e del «quarto stralcio funzionale» della Pedemontana delle Marche;

34. lo stesso Ministero propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato o parziale recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare, sotto l'aspetto tecnico, che:

1. il progetto degli stralci funzionali in esame, parte integrante dell'originario progetto della Pedemontana delle Marche, consentono di collegare il secondo stralcio funzionale «Matelica nord/Zona industriale - Matelica Sud/Castelraimondo Nord» alla S.S. 77 presso Muccia, realizzando quindi il completamento della stessa Pedemontana delle Marche;

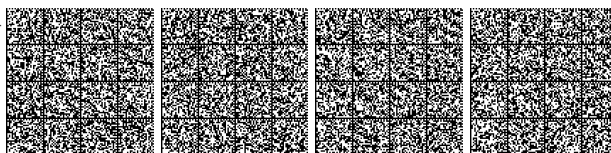
2. i tracciati e le opere del terzo e quarto stralcio funzionale sono stati definiti tenendo conto del progetto definitivo generale della Pedemontana delle Marche, approvato in linea tecnica da QMU S.p.a. nel 2008, e tenendo conto dei successivi assensi e prescrizioni emessi dagli enti coinvolti (Regione Marche, Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero per i beni e le attività culturali) e della delibera n. 64 del 2016;

3. in particolare il terzo stralcio funzionale inizia subito a valle dello svincolo di Castelraimondo nord e si sviluppa per una lunghezza complessiva di 3,94 km con tracciato che, secondo quanto riportato dalla relazione istruttoria, non presenta variazioni sostanziali rispetto a quello del progetto definitivo 2008;

4. il quarto stralcio funzionale inizia dallo svincolo di Camerino nord e prosegue, in conformità al tracciato originario passando dallo svincolo di Camerino nord fino allo svincolo di Camerino sud, per un'estesa di circa 8,5 km;

5. dallo svincolo di Camerino sud il tracciato del quarto stralcio funzionale prosegue verso Muccia con un intervento di adeguamento in sede della S.P. 256 «Mucce» alla categoria tipo F1 del citato decreto ministeriale 5 novembre 2001, con risanamento della pavimentazione, regolarizzazione dell'attuale sezione trasversale e adeguamento di barriere di sicurezza e segnaletica, per una lunghezza di circa 4,2 km e con la realizzazione del bypass al centro abitato di Muccia per una lunghezza di circa 1,0 km;

6. il progetto prevede inoltre, sempre nell'ambito del quarto stralcio funzionale, un ramo di connessione tra lo svincolo di Camerino sud e la S.P. n. 132 «Varanese», adeguata dalla Provincia di Macerata, in coerenza con quanto prescritto nella delibera di Giunta regionale n. 783 del 10 maggio 2010, mediante due intersezioni a rotatoria (rotatorie allaccio Varanese) e un tratto di connessione di circa 750 m;



7. per entrambi gli stralci funzionali sono state eseguite alcune ottimizzazioni che hanno interessato principalmente l'altimetria delle livellette, con variazioni che hanno contribuito a ridurre gli scavi e migliorare le condizioni di stabilità delle scarpate nei tratti in trincea, oltre che fornire i benefici di una riduzione dei volumi di materie in esubero e quindi a produrre ulteriori vantaggi in termini ambientali, per un miglior riutilizzo delle terre e rocce provenienti dagli scavi, comportando, di contro, un maggiore impatto paesaggistico dell'opera;

8. inoltre a seguito di una serie di indagini geognostiche integrative, confortate dalle evidenze riscontrate nel corso dei lavori del primo stralcio funzionale che interessa le medesime formazioni geologiche, è stato definito un modello geologico-geotecnico più affinato che suggerisce un utilizzo più consistente dei pre-consolidamenti nelle opere in sotterraneo e l'utilizzo di classi di esposizione del calcestruzzo più resistenti, con classi di esposizione variabili tra XA3 ed XA2, attesi i livelli di aggressività dei terreni;

9. infine, la presenza di gas metano nei terreni ha reso necessaria la classificazione degli ambienti di lavoro, nelle opere in sotterraneo, come potenzialmente esplosivi, ai sensi delle procedure contenute nelle Note interregionali Emilia-Romagna - Toscana «Lavori in sotterraneo. Scavi in terreni grisutosi - 3ª edizione» recepite dalla Regione Marche con decreto dirigenziale n. 18/SPU del 6 settembre 2013 e che tale classificazione comporta la necessità di utilizzo di attrezzature e presidi dedicati ed inevitabili limitazioni alle produzioni;

10. la piattaforma stradale adottata per il tratto da Castelraimondo nord a Camerino sud è quella di tipo C1, extraurbane secondarie, del richiamato decreto ministeriale 5 novembre 2001, con una carreggiata unica larga 7,50 m, formata da due corsie da 3,75 m e fiancheggiata da due banchine pavimentate larghe 1,50 m ciascuna, mentre la piattaforma stradale ha una larghezza complessiva di 10,50 m;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare, sotto l'aspetto attuativo, che:

1. il soggetto aggiudicatore è la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a.;

2. gli stralci funzionali in approvazione fanno parte del Maxilotto 2 del «Quadrilatero Marche Umbria»;

3. il Maxilotto 2 è contrattualmente suddiviso in due parti, la prima costituita dalle tratte «Serra S. Quirico-Albacina» e «Fossato di Vico-Cancelli» della S.S. 76 e dalla tratta «Pianello-Valfabbrica» della S.S. 318 e la seconda dalla «Pedemontana delle Marche»;

4. il bando di gara per l'affidamento del Maxilotto 2 è stato pubblicato in data 19 novembre 2004;

5. a seguito di aggiudicazione definitiva intervenuta in data 10 maggio 2006, il Maxilotto 2 è stato affidato a contraente generale in data 23 giugno 2006 mediante stipula di apposito contratto tra Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. e il raggruppamento di imprese costituito da «Consorzio stabile Operae - Tecnologie e sistemi integrati di costruzione», Consorzio stabile «Ergon - Engineering and Contracting - società consortile a responsabilità limitata» e «Toto S.p.a.» (contraente generale), poi costituitosi in società di progetto «Dirpa S.c. a r.l.»;

6. in particolare, la Pedemontana delle Marche è stata affidata sulla base della sua articolazione nei sublotto 2.1 e 2.2;

7. il «sublotto di affidamento 2.1» è stato aggiudicato per un importo di 83.088.210,57 euro (ribasso del 5,10 per cento), che, sommato all'importo delle somme a disposizione (6.914.072,11 euro), comporta un costo totale di 90.002.282,68 euro;

8. il «sublotto di affidamento 2.2» è stato aggiudicato per un importo di 137.201.655,02 euro (ribasso del 22,92 per cento), che, sommato all'importo delle somme a disposizione (27.984.529,02 euro), comporta un costo totale di 165.186.184,04 euro;

9. l'affidamento delle prestazioni comprese nel sublotto 2.2 risultava sospensivamente condizionato all'acquisizione del relativo finanziamento che sarebbe intervenuto con la delibera di questo Comitato di approvazione del progetto definitivo ed assegnazione dei fondi per la progettazione esecutiva e per la realizzazione delle opere;

10. ad esito di gara di affidamento il costo complessivo del Maxilotto 2 Pedemontana delle Marche si è attestato a 255.188.467 euro;

11. in data 12 giugno 2006 è stato emanato l'ordine di inizio attività;

12. è stato rilevato dal Ministero istruttore un «persistente stato di fermo lavori da giugno 2013 a causa della grave crisi finanziaria che ha colpito il contraente generale Dirpa S.c a r.l. con conseguente nomina del Commissario straordinario», nominato dal Ministero dello sviluppo economico ai sensi del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39;

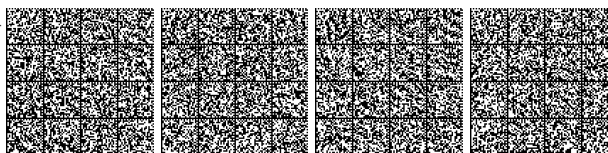
13. in data 27 luglio 2015 la società «Dirpa 2 - Direttrice Perugia Ancona e Pedemontana delle Marche - Società consortile a responsabilità limitata» ha acquistato il «Ramo di azienda "Quadrilatero"» della società «Dirpa S.c a r.l.», subentrando al contratto di affidamento in essere con la società «Quadrilatero Marche Umbria S.p.a.»;

14. per quanto concerne lo stato di attuazione del «primo stralcio funzionale» della Pedemontana delle Marche, il cui progetto definitivo è stato approvato con la delibera n. 58 del 2012, il Ministero istruttore riferisce che il progetto esecutivo è stato approvato da QMU S.p.a. in data 23 giugno 2016 mentre i relativi lavori, consegnati in data 30 agosto 2016, hanno raggiunto un avanzamento pari a circa il 50 per cento;

15. per quanto concerne lo stato di attuazione del «secondo stralcio funzionale» della Pedemontana, delle Marche, il cui progetto definitivo è stato approvato con la delibera n. 109 del 2015, il Ministero istruttore riferisce che il progetto esecutivo è stato approvato da QMU S.p.a. mentre i relativi lavori sono stati consegnati in data 30 agosto 2018, per una durata prevista di trentasei mesi;

16. la durata prevista dei lavori sulla base del cronoprogramma è di ventinove mesi circa (ottocentottantatré giorni naturali e consecutivi);

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare, sotto l'aspetto finanziario, che:



1. il costo del «terzo stralcio funzionale» è pari a 50.224.165,12 euro, al netto di IVA, di cui 37.481.640,79 euro relativi a prestazioni contrattuali, compreso il monitoraggio ambientale, e 12.742.524,33 euro per somme a disposizione, mentre il costo del «quarto stralcio funzionale» è pari a 109.225.636,80 euro, al netto di IVA, di cui 85.585.548,56 euro relativi a prestazioni contrattuali e 23.640.088,24 euro per somme a disposizione;

2. il costo complessivo dei suddetti due stralci è pari a 159.449.801,92 euro;

3. rispetto al costo assentito con la delibera n. 64 del 2016, sulla base del quale è stato disposto il finanziamento dei due stralci funzionali per un importo complessivo di 132,345 milioni di euro circa, si registra un incremento di costo di circa 27,169 milioni di euro in base al dettaglio fornito dal RUP;

4. il RUP, nella relazione per l'approvazione in linea tecnica del progetto in esame trasmessa da QMU S.p.a. in data 16 marzo 2018, ha fornito in apposito paragrafo una quantificazione degli incrementi di costo del progetto definitivo in esame rispetto al progetto definitivo del 2008, sintetizzati nella seguente tabella:

Incrementi di costo progetto definitivo 2018 rispetto al progetto definitivo 2008	3° stralcio funzionale	4° stralcio funzionale	Variazione totale 3° e 4° stralcio funzionale
Innalzamento livellette	-2.805.987,37	5.343.702,87	2.537.715,50
Modifica alle metodologie di scavo per la presenza di gas potenzialmente esplosivi	1.524.600,36	11.244.276,22	12.768.876,58
Opere in sotterraneo - rimodulazione delle sezioni di scavo delle gallerie e adeguamento delle classi di calcestruzzo dei rivestimenti derivate dalle indagini geotecniche effettuate	2.128.686,50	9.729.013,72	11.857.700,22
Realizzazione del ramo di connessione tra lo svincolo di Camerino sud e la SP Varanese in accoglimento di prescrizione della Regione Marche (DGR 783)		764.982,02	764.982,02
Modifica del corpo stradale tra lo svincolo di Camerino sud e Muccia (by-pass di Muccia compreso (adeguamento ad una sezione di tipo F1 anziché di tipo C1		-1.634.970,54	-1.634.970,54
Quantificazione degli oneri per il Piano di monitoraggio ambientale	-231.336,28	-355.767,78	-587.104,06
totale variazioni prestazioni contraente generale	615.963,21	25.091.236,51	25.707.199,72
Oneri per la risoluzione delle interferenze	140.896,93	409.578,07	550.475,00
Oneri espropri - acquisizione aree edi immobili	18.622,04	18.217,83	36.839,87
Indennizzo maggiore vincolo preordinato all'esproprio	400.000,00	400.000,00	800.000,00
Imprevisti	-400.000,00	-400.000,00	-800.000,00
Indennizzo per ritardato finanziamento art. 2 c. lett. B) del CSA	-743.455,12	1.617.916,73	874.461,61
Totale variazioni somme a disposizione	-583.936,15	2.045.712,63	1.461.776,48
Totale generale variazioni di costo P.D. attuale come derivato dagli importi della dichiarazione del RUP prima dei successivi arrotondamenti del MIT	32.027,06	27.136.949,14	27.168.976,20

5. l'importo delle opere di mitigazione e compensazione di entrambi gli stralci funzionali è 2.745.823,74 euro, pari all'1,72 per cento del costo complessivo dei medesimi stralci funzionali;

6. successivamente, il Ministero proponente, sulla base di successivi arrotondamenti e valutazioni, ha fissato in 27.168.801,92 euro l'incremento di costo di cui richiede il finanziamento con la presente delibera;



7. il costo complessivo aggiornato del progetto definitivo della «Pedemontana delle Marche», costituita dai due stralci funzionali approvati con le delibera n. 58 del 2012 e 109 del 2015 e i due stralci funzionali in esame, è pari a 339,8 milioni di euro circa, e registra un incremento di 44,5 milioni di euro rispetto al progetto preliminare, e di 27,2 milioni di euro circa rispetto al costo stimato di 312,637 milioni di euro di cui alla citata delibera n. 64 del 2016;

8. il costo complessivo della «Pedemontana delle Marche» è ora così articolato:

Stralcio	Caposaldi	Importo
Primo stralcio funzionale (delibera n. 58 del 2012)	Fabriano-Matelica nord	90.175.000,01
Secondo stralcio funzionale (delibera n. 109 del 2015)	Matelica nord–Matelica sud/Castelraimondo nord	90.181.882,07
Terzo stralcio funzionale	Castelraimondo nord–Castelraimondo sud	50.224.165,12
Quarto stralcio funzionale	Castelraimondo sud–Innesto sulla S.S. 77 a Muccia	109.225.636,80
Totale		339.806.684,00

9. essendo intervenuto con decreto-legge n. 50 del 2017, art. 13, un taglio di 425.604,00 euro, la copertura finanziaria del terzo e del quarto stralcio funzionale, dal costo di 159.449.801,92 euro, è assicurata dalle seguenti risorse, di pari importo:

9.1. 131.855.396,00 euro a valere sull'assegnazione di cui al punto 2.1 della delibera n. 64 del 2016;

9.2. 27.594.405,92 euro (a copertura di 27.168.801,92 euro di incremento di costo e 425.604,00 euro di riduzione di precedenti risorse) a valere, in via provvisoria, sul parziale temporaneo definanziamento di pari importo dell'intervento di «adeguamento a due corsie del tratto Mercatello sul Metauro ovest-Mercatello sul Metauro est (lotto 4) della strada europea E78 - tratto Selci-Lama (E45) - Santo Stefano di Gaifa», finanziato nel contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Anas S.p.a. 2016-2020, nelle more dell'Aggiornamento al medesimo contratto di programma, che provvederà alla copertura in via definitiva a valere sulle risorse stanziare dall'art. 1, comma 1164, della legge n. 205 del 2017 (legge di bilancio 2018);

Preso atto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiede a questo Comitato la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree su cui sono localizzati il «terzo stralcio funzionale» e il «quarto stralcio funzionale» della Pedemontana delle Marche, anche denominati terzo e quarto lotto;

Ritenuto che, in coerenza con precedenti decisioni in merito alla reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, anche riguardanti la stessa Pedemontana delle Marche, questo Comitato debba motivare la decisione da assumere;

Considerato che, con riferimento alle procedure espropriative, il vincolo preordinato all'esproprio sulla «Pedemontana delle Marche», apposto con la delibera n. 13 del 2004, registrata dalla Corte dei conti il 30 dicembre 2004, è scaduto in data 31 dicembre 2011 e che in data 7 novembre 2011 il soggetto aggiudicatore ha avanzato – ai sensi dell'art. 165, comma 7-bis, del decreto legislativo n. 163 del 2006 – la richiesta di reiterazione del vincolo stesso;

Considerato che, ai fini della reiterazione del suddetto vincolo, ai sensi dell'art. 165, comma 7-bis, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006:

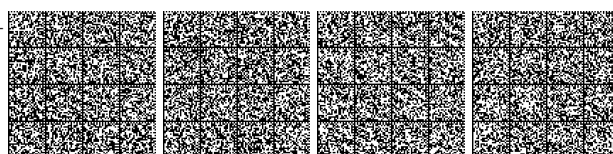
1. non è stato finora possibile sottoporre il progetto definitivo all'attenzione di questo Comitato, in ragione dell'indisponibilità dei relativi finanziamenti;

2. trattasi della prima reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dal progetto definitivo da approvare, essendo già stato reiterato il vincolo preordinato all'esproprio in occasione delle approvazioni del progetto definitivo del primo (delibera n. 58 del 2012) e del secondo (delibera n. 109 del 2015) stralcio funzionale;

3. la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio appare indispensabile e urgente poiché, qualora non si addivenga tempestivamente al rinnovo dello stesso, le aree interessate potrebbero essere destinate ad altri fini, con la conseguenza che risulterebbe precluso o molto più oneroso realizzare le opere;

Considerato che permane a tutt'oggi un rilevante interesse pubblico per la realizzazione della «Pedemontana delle Marche», posto che l'opera è inclusa nei documenti programmatici concernenti le infrastrutture strategiche e in particolare nella tabella 0 dell'XI allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza 2013 di cui alla delibera n. 26 del 2014;

Considerato che, ai fini della reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio per gli stralci funzionali in esame, il presidente della Regione Marche ha espresso il consenso ai fini della intesa sulla localizzazione di cui al comma 5 dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163 del 2006 con delibera di Giunta regionale n. 273 del 6 marzo 2018;



Ritenuto che eventuali incrementi del costo degli espropri riportato nei quadri economici dei due stralci funzionali debba essere posto a carico del soggetto aggiudicatore;

Considerato che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'approvazione dell'intero intervento ai sensi dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, anche se la maggior parte dei tratti stradali del progetto definitivo presentano una sostanziale sovrapposizione con il tracciato del progetto preliminare approvato con la delibera n. 13 del 2004;

Ritenuto che l'incremento di costo da valutare per la presente delibera sia quello dichiarato dal MIT in sede di relazione istruttoria, emanata successivamente alla Relazione del RUP, e che, pertanto, tale maggior costo risulta essere pari a 27.168.801,92 euro;

Considerato che, in particolare, il tracciato del progetto definitivo in esame non risulta nella sua complessità essere in variante, rispetto al tracciato del progetto preliminare di cui alla delibera n. 13 del 2004;

Considerato altresì che, il tracciato del progetto definitivo include anche degli ulteriori collegamenti alla viabilità secondaria, che tuttavia sono posti fuori dall'approvazione della presente delibera, in quanto risultano essere in variante, rispetto al medesimo tracciato del progetto preliminare di cui alla delibera n. 13 del 2004, limitatamente ai tratti di seguito individuati:

1. quarto stralcio funzionale: il tratto ««Attacco alla SP 132 Varanese», non previsto nel progetto preliminare sopra citato;

2. quarto stralcio funzionale: «bypass di Muccia», comprese la rotatoria sulla S.P. 256 Muccese per l'ingresso da nord a Muccia e la rotatoria di innesto sulla S.S. 77 a sud-est dell'abitato di Muccia, in quanto nuovo tracciato in sede propria rispetto alla S.P. 256 Muccese, in parte in sovrapposizione al tracciato del progetto preliminare e in parte in variante rispetto allo stesso tracciato;

Considerato inoltre che il progetto definitivo appare avere una lieve traslazione del primo tratto da nord del terzo stralcio funzionale, pari a circa 600 metri;

Considerato inoltre che il tratto compreso tra lo svincolo di Camerino sud e Sfercia è già stato oggetto di adeguamento da parte della Provincia di Macerata e dunque non è compreso nel progetto definitivo in esame;

Ritenuto quindi di approvare il progetto definitivo, ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006, con riferimento ai tratti che non risultano essere in variante rispetto al tracciato del progetto preliminare di cui alla delibera n. 13 del 2004;

Ritenuto altresì di rinviare al MIT la valutazione se proporre a questo Comitato l'approvazione definitiva ai sensi dell'art. 167, comma 6, del decreto legislativo n. 163 del 2006 dei rimanenti tratti in variante rispetto al progetto preliminare, come sopra individuati;

Considerato che il Ministero delle infrastrutture - Direzione generale per le strade e autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, con nota 24 ottobre 2018, n. 12232, ha trasmesso una relazione di QMU S.p.a. a firma del responsabile del procedimento nella quale è riportato che i tracciati e le opere del terzo e

del quarto stralcio funzionale si attengono al progetto definitivo dell'intera Pedemontana delle Marche approvato in linea tecnica da QMU S.p.a. nel 2008 e sottoposto alla conferenza di servizi nel 2010, a meno di alcune modifiche, ritenute non sostanziali, che tengono conto delle successive approvazioni e prescrizioni emesse dagli enti coinvolti nella suddetta conferenza, nonché delle indicazioni contenute nella delibera n. 64 del 2016;

Considerato altresì che della medesima relazione di QMU S.p.a. a firma del responsabile del procedimento è possibile desumere che:

1. la porzione del ramo di connessione denominata «Attacco alla S.P. 132 Varanese», è stato inserito nel progetto definitivo benché non previsto nel progetto preliminare sopra citato e che il costo di tale tratto di collegamento con la S.P. Varanese è quantificato in 154.000 euro;

2. il «bypass di Muccia», compreso tra la rotatoria «bypass di Muccia comprese la rotatoria sulla SP 256 Muccese per l'ingresso da nord a Muccia e la rotatoria di innesto sulla SS 77 a sud-est dell'abitato di Muccia», il cui progetto è conforme al progetto definitivo del 2008 ma in variante rispetto al progetto preliminare di cui alla delibera n. 13 del 2004, ha un costo di 5.860.000 euro (rotatoria «bypass di Muccia» esclusa);

Ritenuto che detti costi, per un totale di 6.014.000 euro, debbano essere sottratti dal limite di spesa del quarto stralcio funzionale e dalla relativa copertura finanziaria;

Considerato che in sede di conferenza di servizi l'Autorità di bacino regionale della Regione Marche, con parere n. 106374 del 19 febbraio 2010, ha osservato che già in sede di conferenza di servizi del febbraio 2004 sul progetto preliminare aveva evidenziato che la realizzazione di infrastrutture viarie pubbliche o di interesse pubblico rientrava tra gli interventi consentiti dal dispositivo normativo del Piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico (PAI) approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 116 del 21 gennaio 2004, e aveva richiesto un approfondimento dello studio geologico e geomorfologico, con particolare riferimento alle verifiche di stabilità dei pendii, per consentire l'espressione in forma definitiva del parere obbligatorio e vincolante sulla compatibilità dell'opera con la pericolosità delle aree di versante in dissesto, parere previsto dalle norme di attuazione del medesimo PAI;

Considerato che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'istruttoria non rileva criticità in merito al futuro recepimento della prescrizione del parere dell'Autorità di bacino regionale, trattandosi di un parere acquisibile obbligatoriamente in fase di progettazione esecutiva, ed ha pertanto riproposto nella prescrizione n. 37 del «foglio condizioni» le indicazioni contenute nel parere dell'Autorità di bacino del 19 febbraio 2010, che di seguito si riportano:

«Acquisire, per le aree di versante interessate da dissesti classificati con livelli di pericolosità maggiore (elevata -P3- e molto elevata -P4) interferite dal tracciato in progetto, il parere vincolante dell'Autorità in merito alla compatibilità dell'opera con la pericolosità delle aree a rischio, eventualmente conseguita con interventi di mitigazione della pericolosità (art. 12, comma 3, lettera j); tale



parere andrà acquisito sulla base degli approfondimenti a suo tempo richiesti, che risultano in fase estremamente avanzata e prossimi alla conclusione, e di cui esito non si presume possa derivare pregiudizio per un parere favorevole alla fattibilità tecnica.».

Considerato che nella nota 10 ottobre 2018, n. 11359, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito chiarimenti in merito alla proposta in esame, lo stesso Ministero afferma che la verifica delle prescrizioni idrauliche, di cui al punto 4.2 della delibera n. 109 del 2015 sarà effettuata nella «verifica di attuazione di fase 2» di competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, successiva ad una prima fase di verifica già effettuata sul progetto esecutivo dallo stesso Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

Considerato che il finanziamento della E78 è previsto dal Contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.a. 2016-2020 a valere sulle risorse del cosiddetto «Fondo unico ANAS», di cui all'art. 1, commi 868-874, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), e come tale può essere oggetto di temporanea rimodulazione purché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed ANAS procedano all'immediato rifinanziamento non appena possibile, e già in fase di aggiornamento del Contratto di programma di ANAS;

Considerato che il Ministero dei beni e delle attività culturali - Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio con la citata nota del 10 ottobre 2018 ha osservato che:

1. il progetto definitivo in esame è stato interessato, rispetto al progetto definitivo valutato dallo stesso Ministero con parere n. 21790 del 5 luglio 2011, da «ottimizzazioni» e modifiche che non sono state sottoposte al Ministero medesimo e delle quali, sulla base della documentazione disponibile, non risulta valutabile l'effettiva entità e non è dunque verificabile la ricaduta sul patrimonio culturale;

2. le raccomandazioni *a)*, *b)* e *c)* del foglio condizionali devono essere ricondotte al rango di prescrizioni così come lo erano nell'originario parere del 2011 (prescrizioni n. 6, n. 7 e n. 11);

3. la prescrizione n. 25 deve essere così integrata:

3.1. «(...) al terzo lotto, comprendendo tutte le opere relative al cavalcavia rotatoria svincolo Matelica sud - Castelraimondo nord e alla deviazione con la S.P. n. 256 Muccese e all'allaccio e deviazione alla S.S. 361 escluse le opere in galleria naturale»;

3.2. su tutte le aree indicate a rischio medio alto nella planimetria elaborato «L0703200D-0S05000000PLA08» ovvero presso lo svincolo Camerino sud - Muccia, il collegamento alla S.S. 77 della val di Chienti e lo svincolo di Muccia»;

4. deve essere reintegrata, assegnandole idonea numerazione, la seguente prescrizione:

«preliminarmente alla realizzazione di tutte le opere previste, comprese quelle di cantierizzazione e ser-

vizi, venga realizzata l'asportazione dello strato arativo attraverso l'uso di escavatore dotato di benna liscia sotto il costante controllo di operatori archeologici onde verificare la presenza di strutture funerarie e/o abitative già segnalate in prossimità delle opere da realizzare presso: lo svincolo di Camerino nord e la relativa porzione di tracciato dalla progressiva chilometrica 7+600 terzo lotto alla spalla lato Fabriano del viadotto Palente alla progressiva chilometrica 0+477 quarto lotto»;

Considerato quindi che, allo stato degli atti, il parere espresso dal Ministero dei beni e delle attività culturali nel mese di luglio 2011 è riferito al progetto definitivo trasmesso allo stesso Ministero dalla società QMU S.p.a. in data 15 dicembre 2009;

Considerato che il medesimo progetto definitivo in esame non è stato sottoposto al Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare ai fini della valutazione dell'entità delle modifiche progettuali, rispetto al progetto definitivo del 2008 già sottoposto alla conferenza di servizi e al Ministero dei beni e delle attività culturali, e ai fini del completamento della verifica di ottemperanza alle prescrizioni della Commissione VIA incluse nell'Allegato 5 della delibera n. 13/2004;

Ritenuto che l'efficacia dell'approvazione del progetto in esame debba essere subordinata all'esito positivo della verifica di ottemperanza alle prescrizioni ambientali e paesaggistiche;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 25 ottobre 2018, n. 5390, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

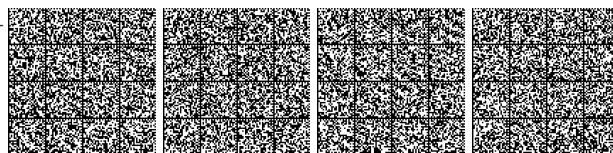
Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

Le disposizioni dei seguenti punti 1 e 2 sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità di tale previgente disciplina a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

1. Reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio apposto con la delibera n. 13 del 2004.

1.1. Ai sensi dell'art. 165, comma 7-bis, del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, è reiterato il vincolo preordinato all'esproprio relativo alle aree e agli immobili del terzo stralcio funzionale «Castelraimondo nord-Castelraimondo sud» e del quarto stralcio



funzionale «Castelraimondo sud-innesto sulla S.S.77 a Muccia» della Pedemontana delle Marche, limitatamente ai seguenti tratti:

1.1.1. terzo stralcio funzionale: tratto tra la progressiva chilometrica 0+000 e la progressiva chilometrica 3+945 circa, subito a valle dello svincolo di Castelraimondo sud, termine del medesimo stralcio funzionale;

1.1.2. quarto stralcio funzionale: tratto tra la progressiva chilometrica 3+945 circa, termine del terzo stralcio funzionale, e l'«attacco alla S.P. 132 Varanese»;

1.1.3. quarto stralcio funzionale: tratto dallo svincolo di Camerino sud alla «rotatoria bypass di Muccia».

1.2. Eventuali maggiori oneri rispetto a quanto già previsto nel quadro economico dell'intervento rimarranno a carico del soggetto aggiudicatore.

2. Approvazione del progetto definitivo.

2.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto definitivo del terzo stralcio funzionale «Castelraimondo nord - Castelraimondo sud» e del quarto stralcio funzionale «Castelraimondo sud - innesto sulla S.S. 77 a Muccia» della Pedemontana delle Marche, limitatamente ai seguenti tratti:

2.1.1. terzo stralcio funzionale: tratto tra la progressiva chilometrica 0+000 e la progressiva chilometrica 3+945 circa, subito a valle dello svincolo di Castelraimondo sud, termine del medesimo stralcio funzionale;

2.1.2. quarto stralcio funzionale: tratto tra la progressiva chilometrica 3+945 circa, termine del terzo stralcio funzionale, e l'«attacco alla S.P. 132 Varanese»;

2.1.3. quarto stralcio funzionale: tratto dallo svincolo di Camerino sud alla «rotatoria bypass di Muccia».

2.2. L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

2.3. Considerando che l'importo di 6.014.000 euro è sottratto dal limite di spesa del quarto stralcio funzionale e dalla relativa copertura finanziaria in quanto le relative opere non sono oggetto di approvazione del progetto definitivo, i limiti di spesa, per complessivi 153.435.801,92 euro, sono definiti come segue:

2.3.1. l'importo di 50.224.165,12 euro, sinteticamente esposto nella precedente presa d'atto sotto l'aspetto finanziario, costituisce il «limite di spesa» del terzo stralcio funzionale;

2.3.2. l'importo di 103.211.801,92 euro, parimenti esposto nella precedente presa d'atto sotto l'aspetto finanziario, costituisce il «limite di spesa» del quarto stralcio funzionale.

2.4. Le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, cui resta subordinata l'approvazione del progetto di cui al punto 2.1, sono riportate nella

prima parte dell'Allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del suddetto allegato 1. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

2.5. L'ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni di cui al punto 2.4 non potrà comportare incrementi dei limiti di spesa di cui al punto 2.3.1 e 2.3.2.

2.6. È altresì approvato ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, il programma di risoluzione delle interferenze proposto, i cui elaborati, ivi incluso il cronoprogramma di risoluzione delle interferenze, sono riportati in allegato alla relazione istruttoria del Ministero proponente.

2.7. Gli elaborati relativi agli espropri sono riportati nella documentazione progettuale allagata alla proposta.

3. Copertura finanziaria.

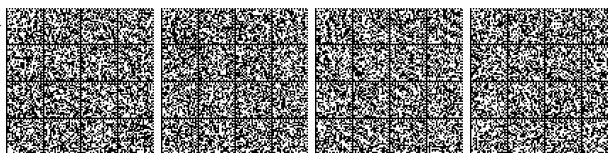
3.1. La copertura finanziaria dell'intervento di cui al punto 2.1, pari a 153.435.801,92 euro, considerando anche che l'importo di 6.014.000 euro è sottratto dal limite di spesa del quarto stralcio funzionale e dalla relativa copertura finanziaria in quanto le relative opere non sono oggetto di approvazione del progetto definitivo, è assicurata da:

3.1.1. quanto a 131.855.396,00 euro a valere sull'assegnazione di cui al punto 2.1 della delibera n. 64 del 2016;

3.1.2. quanto a 21.580.405,92 euro a valere, in via provvisoria, sul parziale temporaneo definanziamento di pari importo dell'intervento di «adeguamento a due corsie del tratto Mercatello sul Metauro ovest-Mercatello sul Metauro est (lotto 4) della E78 - tratto Selci-Lama (E45) - Santo Stefano di Gaifa», finanziato nel contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Anas S.p.a., nelle more dell'Aggiornamento al medesimo contratto di programma, che provvederà alla copertura in via definitiva a valere sulle risorse stanziare dall'art. 1, comma 1164, della legge n. 205 del 2017 (legge di bilancio 2018).

3.2. Il passaggio dal finanziamento temporaneo a valere sulle risorse della strada europea E78 a quello definitivo a valere sulla legge di bilancio 2018 richiederà il solo Aggiornamento del Contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Anas 2016-2020, come previsto dalla legge. Il Contratto di programma dovrà essere aggiornato, fra gli altri, per tutti gli interventi relativi al Quadrilatero, inclusi quelli previsti dalla delibera n. 64 del 2016.

3.3. Ai sensi del punto 2.3 della delibera n. 64 del 2016 è disposto l'utilizzo dell'importo di 131.919.396,00 euro per il finanziamento del 3° e del 4° stralcio funzionale della Pedemontana delle Marche, permanendo un avanzo finanziario, che rimane nella disponibilità dell'infrastruttura, per 64.000 euro.



4. Ulteriori disposizioni.

4.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti valuterà se proporre a questo Comitato l'approvazione definitiva ai sensi dell'art. 167, comma 6, del decreto legislativo n. 163 del 2006 dei rimanenti tratti stradali in variante rispetto al progetto preliminare, come sopra individuati o se prevedere soluzioni alternative, informandone il Comitato.

4.2. I tratti stradali in variante di cui ai punti 4.1, esclusi dall'approvazione di cui al punto 2.1, dovranno essere sottoposti all'esame dei Ministeri dei beni e delle attività culturali e dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, ai fini della valutazione dell'eventuale impatto ambientale e della tutela ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

4.3. L'efficacia dell'approvazione di cui al punto 2.1 è condizionata all'esito positivo della ulteriore verifica di ottemperanza alle prescrizioni ambientali e paesaggistiche di cui alla delibera n. 13 del 2004.

4.4. Nell'allegato 1 prescrizioni e raccomandazioni sono apportate le seguenti modifiche/integrazioni:

4.4.1. le raccomandazioni *a)*, *b)* e *c)* del foglio condizioni devono essere ricondotte al rango di prescrizioni così come lo erano nell'originario parere del 2011 (prescrizioni n. 6, n. 7 e n. 11);

4.4.2. la prescrizione n. 25 deve essere così integrata:

4.4.2.1. «(...) al terzo lotto, comprendendo tutte le opere relative al cavalcavia rotatoria svincolo Matelica sud - Castelraimondo nord e alla deviazione con la S.P. n. 256 Mucce e all'allaccio e deviazione alla S.S. 361 escluse le opere in galleria naturale»;

4.4.2.2. «su tutte le aree indicate a rischio medio alto nella planimetria elaborata "L0703200D-0S05000000PLA08" ovvero presso lo svincolo Camerino sud - Muccia, il collegamento alla S.S. 77 della val di Chienti e lo svincolo di Muccia»;

4.4.3. all'interno delle prescrizioni, in modo coerente con il testo, deve essere aggiunta la seguente prescrizione: «preliminarmente alla realizzazione di tutte le opere previste, comprese quelle di cantierizzazione e servizi, venga realizzata l'asportazione dello strato arativo attraverso l'uso di escavatore dotato di benna liscia sotto il costante controllo di operatori archeologici onde verificare la presenza di strutture funerarie e/o abitative già segnalate in prossimità delle opere da realizzare presso: lo svincolo di Camerino nord e la relativa porzione di tracciato dalla progressiva chilometrica 7+600 terzo lotto alla spalla lato Fabriano del viadotto Palente alla progressiva chilometrica 0+477 quarto lotto»;

4.5. Con riferimento al secondo stralcio funzionale, il cui progetto definitivo è stato approvato con la delibera n. 109 del 2015, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà verificare la ottemperanza del punto 4.2 della medesima delibera che prevede che «i pareri delle Autorità idrauliche competenti dovranno essere acquisiti prima dell'inizio dei lavori dell'intervento di cui al punto 2.1».

5. Disposizioni finali.

5.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

5.2. Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nell'apposito allegato 1.

5.3. Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63 del 2003 sopra richiamata.

5.4. Il soggetto aggiudicatore invierà al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il progetto esecutivo ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate nel suddetto allegato 1, poste dallo stesso Ministero.

5.5. Ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, articoli 5, 6 e 7, e in osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a., soggetto aggiudicatore dell'opera dovrà assicurare, tramite la trasmissione delle informazioni alla Banca dati delle amministrazioni pubbliche (BDAP), a questo Comitato flussi costanti di informazioni, coerenti per contenuti con il sistema di Monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della legge n. 144 del 1999.

5.6. Prima dell'avvio dei lavori per la realizzazione dello stralcio di cui al punto 2.1 dovrà essere stipulato apposito Protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore e il contraente generale, ai sensi della delibera di questo Comitato n. 62 del 2015.

5.7. Ai sensi della richiamata delibera n. 15 del 2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90 del 2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari sono adeguate alle previsioni della medesima delibera.

5.8. Ai sensi della delibera n. 24 del 2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

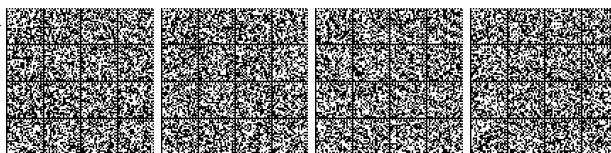
5.9. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà assicurare che l'Opera sia gestita come «progetto complesso» nell'ambito della BDAP, al fine di garantire che le singole tratte/lotti del Maxilotto 2 siano monitorate sia singolarmente sia complessivamente a livello di CUP.

Roma, 25 ottobre 2018

Il Presidente: CONTE

Il segretario: GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 15 novembre 2019
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle
finanze, registrazione n. 1-1429



ALLEGATO I

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

Indice

1. Prescrizioni Parte prima
 - Prescrizioni relative agli aspetti progettuali
 - Prescrizioni relative agli aspetti ambientali
 - Prescrizioni relative agli aspetti archeologici, paesaggistici e dei beni culturali
 - Prescrizioni relative ad aspetti procedurali e gestionali
 - Prescrizioni relative alle interferenze
- Ulteriori Prescrizioni di cui al punto 4.4 del deliberato della presente delibera
2. Raccomandazioni Parte seconda
3. Indicazioni per la fase di verifica delle prescrizioni

1. Prescrizioni parte prima

Le prescrizioni che seguono, raggruppate, per quanto possibile, secondo i vari ambiti di applicazione, risultano dall'esame compiuto sugli atti emessi nel corso del procedimento approvativo dalle Amministrazioni e dagli Enti interessati. Detto esame, i cui esiti sono sintetizzati nel documento Foglio Condizioni (Allegato B), ha portato all'esclusione delle prescrizioni non pertinenti l'intervento in questione o non accettabili o già assolute ed alla riformulazione delle altre nei termini seguenti.

Prescrizioni relative agli aspetti progettuali:

1. Aggiornare il piano tipologico post-collaudato per la manutenzione e cura dell'arredo verde sulla base di quanto risultante dai progetti esecutivi. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

2. Nel progetto esecutivo, per ciascun intervento di consolidamento di pendii, dimostrare analiticamente l'efficienza idraulica dei sistemi drenanti previsti, per quanto riguarda sia interasse e profondità sia gli effetti drenanti delle opere da realizzare (profondità di abbattimento della falda idrica scaturita dalla verifica di stabilità). (ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

3. Sia prevista la realizzazione di strade, sovrappassi e sottopassi ad uso agricolo che consentano ai proprietari il raggiungimento di appezzamenti frazionati dalla Pedemontana. (Regione Marche);

4. Siano realizzati strade, sottopassi e sovrappassi ad uso agricolo che consentano ai proprietari il raggiungimento di appezzamenti frazionati. (Regione Marche);

5. La strada di collegamento con la frazione Colle della Rena sia prevista nella gola nel cui fondo valle è realizzato il cimitero, come da prescrizione n. 39 – allegato 5 della delibera CIPE n. 13 del 2004 di approvazione del progetto preliminare. (Regione Marche);

6. La strada pedonale per il cimitero sia mantenuta nella stessa posizione prevista nelle tavole del progetto preliminare aggiornato secondo la prescrizione n. 40 – allegato 5 della delibera CIPE n. 13 del 2004. (Regione Marche);

7. Per i tratti stradali in adeguamento per i quali il progetto non prevede altro utilizzo futuro fuorché la dismissione, si chiede la completa demolizione delle opere e la rinaturalizzazione delle aree sottese. (Regione Marche);

8. Come osservazione di carattere generale si chiede che sia garantita la continuità podereale per tutti i terreni attraversati dall'opera viaria, mediante tombini, sottovia o sovrappassi, ovvero controstrade ove possibile. (Regione Marche);

9. A ulteriore specificazione si chiede che sia posta la massima attenzione nel puntuale riaggiornamento della viabilità locale e podereale esistente al fine di garantire l'accessibilità a tutte le località e abitazioni sparse sul territorio. In particolare si chiede che le immissioni a raso nei tratti di strada meno frequentata siano possibili in entrambi i sensi di marcia, compatibilmente con il rispetto delle condizioni di sicurezza previste dalle norme vigenti. (Regione Marche);

10. Si chiede che il progetto esecutivo contenga la documentazione idonea e necessaria per acquisire le varie specifiche autorizzazioni da parte degli organi preposti con particolare riguardo alla presenza di

alberature protette secolari, vincolo idrogeologico, zone a rischio idrogeologico per frane ed esondazioni (PAI), vincoli paesaggistici ed ambientali, autorizzazioni idrauliche, zone archeologiche, etc.. (Regione Marche);

11. Eseguire, per le aree di versante in dissesto interessate da «fenomeni minori» individuate nel PAI e classificate con pericolosità moderata e media (P1 e P2), indagini geologiche nel rispetto del decreto del Ministero dei lavori pubblici dell'11 marzo 1988 (come attualmente integrato nel decreto ministeriale del 14 gennaio 2008) e più in generale delle normative tecniche vigenti (art. 12, comma 2). (Autorità di bacino regionale).

Per tutto il reticolo idrografico minore attraversato dal tracciato stradale si ritiene necessario:

12. Valutare le capacità di smaltimento da parte dei corsi d'acqua minori, in cui verranno convogliate le acque di raccolta provenienti dalla sede stradale, eventualmente adottando nella successiva fase di progettazione tutti gli opportuni accorgimenti tecnici che si dovessero rendere necessari per consentire lo smaltimento delle acque con modalità e tempi compatibili con le sezioni del corso d'acqua presenti a valle del punto di immissione. (Autorità di bacino regionale);

13. Evitare i recapiti delle acque di raccolta provenienti dalla sede stradale nel reticolo minore che allo stato attuale presenta già delle criticità idrauliche (sbarramenti, ostruzioni, parzializzazione di sezione e assenza di sbocchi a mare). (Autorità di bacino regionale);

14. Attuare tutti gli interventi di manutenzione e di ripristino finalizzati al buon funzionamento e all'efficacia della rete di deflusso delle acque superficiali evitando ogni tipo di interruzione o impedimento al flusso dei fossi e dei canali esistenti. (Autorità di bacino regionale);

15. Come prescritto dal decreto ministeriale «norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali» del 19 aprile del 2006, risulta necessaria la redazione di una planimetria afferente le fasi costruttive delle rotatorie, prevedendo durante i lavori, la continuità in sicurezza della circolazione stradale. (Anas);

16. Occorre rinaturalizzare il tratto dismesso della strada provinciale 256 Muccece in corrispondenza dello svincolo di Camerino sud-Muccia. (Provincia di Macerata);

17. I tratti dismessi di strade provinciali dovranno essere rinaturalizzati qualora non ci siano accessi; qualora, invece, siano presenti accessi privati o intersezioni dovranno essere garantiti idonei innesti sulla strada in progetto o su altre strade. (Provincia di Macerata);

18. Dovrà essere previsto il collegamento diretto tra lo svincolo Matelica-Castelraimondo e l'abitato di Selvalagi e la strada regionale n. 361 Settempedana nel Comune di Gagliole o in alternativa, la realizzazione di n. 2 rotatorie, una all'intersezione tra la ex strada statale 256 e viale Europa (strada di accesso al centro del Capoluogo) e l'altra all'intersezione dell'ex strada statale 256 e l'ex strada statale 361, sempre all'interno del centro edificato, dovrà essere previsto nella fase di progettazione esecutiva. Le risorse saranno reperite all'interno del quadro economico del progetto esecutivo. (Regione Marche).

Prescrizioni relative agli aspetti ambientali:

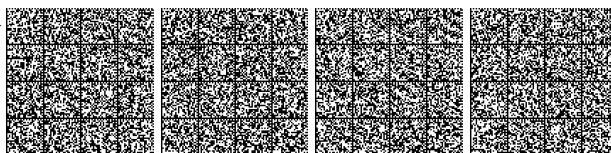
19. Si dovranno indicare nel programma dei lavori del progetto esecutivo le fasi di realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale. Dette opere dovranno essere avviate contestualmente all'infrastruttura e programmate al fine della più rapida realizzazione. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

20. Definire preventivamente gli accorgimenti in fase di scavo atti a minimizzare l'impatto con gli acquiferi eventualmente presenti. Per quanto concerne il collettamento delle acque inquinate in fase di scavo, da olii, carburanti etc. prevedere apposite misure da applicare nei cantieri. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

21. Individuare e cartografare piante e vegetazione protetta ai sensi della legge n. 7 del 1985 verificando soluzioni alternative all'abbattimento e, se del caso, attestando l'impossibilità di soluzioni tecnologicamente valide e diverse da quelle comportanti l'eventuale abbattimento di vegetazione protetta. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

22. Siano adottate opere di mitigazione ambientale lungo tutto il tracciato nei punti a maggior compromissione ambientale attraverso specifici studi da inserire nella progettazione. (Regione Marche).

Prescrizioni relative agli aspetti archeologici, paesaggistici e dei beni culturali:



23. Sia svolta da parte di operatori archeologici, prima dell'inizio dei lavori l'attività di ricognizione di superficie nelle aree a rischio medio alto indicate nelle planimetrie: «risultato delle indagini preliminari». (Ministero per i beni e le attività culturali);

24. Tutte le attività di Bonifica ordigni bellici siano eseguite con costante assistenza archeologica da parte di operatori archeologici, lungo tutto il tracciato comprese le aree di cantierizzazione, le viabilità secondarie e di servizio in genere, al fine di poter individuare potenziali livelli – strutture di interesse archeologico anticipatamente alle successive lavorazioni. (Ministero per i beni e le attività culturali);

25. Dovrà essere fornita costante assistenza archeologica da parte di operatori archeologici ad ogni lavoro che comporti scavi e/o sterri nelle seguenti porzioni di tracciato (comprese le aree di cantierizzazione, di servizio in genere e di viabilità secondarie):

3° Stralcio funzionale dal km 0+000 fino alla spalla lato Fabriano del Viadotto «Vallone» al Km 1+530 dalla spalla lato Fabriano del Viadotto «San Pietro» al Km 2+626 alla spalla lato Muccia del viadotto «Palente» al Km 9+495, escluse le opere in Galleria naturale;

3° Lotto, di cui alla delibera CIPE n. 13 del 2004, comprendendo tutte le opere relative al cavalcavia rotatoria svincolo Matelica Sud - Caste Raimondo Nord e alla deviazione con la strada provinciale n. 256 Muccese e all'allaccio e deviazione alla strada statale n. 361 escluse le opere «in galleria naturale»;

Su tutte le aree indicate a rischio medio alto nella planimetria elaborato: L0703200DOS05000000PLA08 ovvero presso lo svincolo Camerino Sud - Muccia, il collegamento alla strada statale n. 77 della Val di Chienti e lo svincolo di Muccia. (Ministero per i beni e le attività culturali).

26. Le scarpate e le opere di contenimento del terreno (cestoni, muri fioriti o altro), risultino già inerbiti al momento della fine dei lavori. (Ministero per i beni e le attività culturali);

27. I materiali di finitura delle parti strutturali delle opere (viadotti, ponti etc.) dovranno essere delle coloriture a basso impatto visivo (es. terre naturali; corten; etc.). (Ministero per i beni e le attività culturali);

28. In corso d'opera le soprintendenze di settore competenti potranno impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi correlati al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata. Per quanto sopra il proponente avrà cura di comunicare con congruo anticipo l'inizio di tutti i lavori alle due Soprintendenze di settore. (Ministero per i beni e le attività culturali);

29. Relativamente alle interferenze indirette sui beni culturali, derivanti dall'appesantimento del traffico locale in prossimità di monumenti significativi, occorre prevedere un monitoraggio, con le migliori tecnologie diagnostiche disponibili, e/o restauro dei beni, da concordarsi con l'amministrazione proprietaria, al fine di scongiurare il peggioramento delle situazioni di degrado esistenti. A tal riguardo, dovrà essere presentato alla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici delle Marche il progetto del sistema di monitoraggio, per il visto di competenza, prima dell'inizio dei lavori. (Ministero per i beni e le attività culturali).

Prescrizioni relative ad aspetti procedurali e gestionali:

30. Prima dell'inizio dei lavori dovranno essere presentati per l'approvazione definitiva, tutti gli elaborati esecutivi inerenti gli interventi di mitigazione architettonica e paesaggistica, già indicata in linea di massima nel progetto pervenuto. In particolare per la realizzazione delle opere riguardanti svincoli, viadotti, ponti, barriere artificiali antirumore, etc., dovranno essere elaborate delle simulazioni di inserimento paesaggistico rese mediante foto panoramiche da punti di vista reali, ante e post-operam, al fine di valutare l'adeguatezza delle soluzioni architettoniche e delle tecniche di mitigazione adottate, con particolare attenzione alle interferenze con gli elementi del patrimonio storico-culturale e con i siti di particolare valore paesaggistico. (Ministero per i beni e le attività culturali);

31. Le prescrizioni che dovranno essere ottemperate dal proponente in fase di progettazione esecutiva e i relativi elaborati progettuali di recepimento andranno sottoposti alla valutazione delle soprintendenze di settore competenti e dalla Direzione generale per il paesaggio, le

belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee. (Ministero per i beni e le attività culturali);

32. Si dovrà predisporre quanto necessario ad adottare, prima della data di consegna dei lavori, un Sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (regolamento Comunità europea n. 761 del 2001). (Ministero per i beni e le attività culturali);

33. Richiedere apposita autorizzazione alla Comunità montana di Camerino per quanto riguarda gli interventi che incidono con l'assetto forestale ricadente nel territorio di sua competenza. (Ministero per i beni e le attività culturali);

34. Dovrà essere redatta apposita relazione sulle modalità di risoluzione di tutte le prescrizioni della presente verifica di ottemperanza o derivanti da pareri di soggetti distinti dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare da inviare prima dell'inizio dei lavori ai fini della Verifica di attuazione. (Ministero per i beni e le attività culturali);

35. Il progetto esecutivo dovrà essere trasmesso al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ai fini del completamento della Verifica di ottemperanza di quelle prescrizioni da attuarsi in fase di progettazione esecutiva nonché ai fini delle verifiche tecniche sulla corretta attuazione durante le fasi di realizzazione dei lavori e di esercizio delle opere e degli impianti, mediante azioni di verifica e controllo comportanti sopralluoghi in corso d'opera, ai sensi dell'art. 185 del decreto legislativo n. 163 del 2006. (Ministero per i beni e le attività culturali);

36. Restano da ottemperate le seguenti prescrizioni relative alla delibera CIPE n. 13 del 2004:

punto 27 - «... efficienza idraulica dei sistemi drenanti previsti nel progetto di consolidamento del pendio...»;

punto 31:

lettera d) - «... verifiche di stabilità per ogni taglio stradale da effettuarsi considerando la presenza di falde acquifere» per ogni dissesto individuato del PAI;

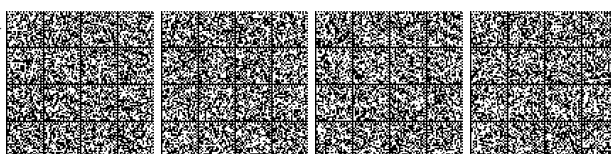
lettera e) - «... progettazione di eventuali opere di mitigazione e di compensazione» sempre riferite ai dissesti individuati dal PAI ed interessati dal tracciato stradale. (Autorità di bacino regionale);

37. Acquisire, per le aree di versante interessate da dissesti classificati con livelli di pericolosità maggiore (elevata -P3- e molto elevata -P4-) interferite dal tracciato in progetto, il parere vincolante dell'Autorità in merito alla compatibilità dell'opera con la pericolosità delle aree a rischio, eventualmente conseguita con interventi di mitigazione della pericolosità (art. 12, comma 3, lettera j); tale parere andrà acquisito sulla base degli approfondimenti a suo tempo richiesti, che risultano in fase estremamente avanzata e prossimi alla conclusione, e di cui esito non si presume possa derivare pregiudizio per un parere favorevole alla fattibilità tecnica. (Autorità di bacino regionale);

38. Per l'approvazione del progetto definitivo e per il completamento della procedura di verifica di ottemperanza alle prescrizioni della delibera CIPE n. 13 del 2004 si dovranno acquisire i pareri vincolanti delle Autorità idrauliche competenti (Province di Ancona e Macerata, uffici ex Genio civile) previsti sia per quanto riguarda la verifica di ottemperanza di cui al punto 28 (verifiche idrauliche) dell'Allegato «5» della delibera n. 13 del 2004 del CIPE (in quanto riferite a corsi d'acqua per i quali non sono state individuate aree a rischio idraulico dal PAI), sia per quanto riguarda l'applicazione del regio decreto n. 523 del 1904 (Testo unico sulle acque pubbliche). (Autorità di bacino regionale);

39. Venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni bellici inesplosi (con particolare riferimento alle fasi di ricerca, localizzazione e recupero) in conformità con il Capitolo speciale BCM del Ministero della difesa ed 1984 e delle altre disposizioni in materia avvalendosi, ove necessario, dei competenti organi dell'Amministrazione militare. Una copia del verbale di constatazione, approntato dall'Ente militare competente per il territorio dovrà essere inviata anche al Comando militare Esercito Marche. (Comando logistico dell'esercito);

40. Per quanto attiene la problematica del riutilizzo e/o del trasporto a discarica dei materiali provenienti dagli scavi a cielo aperto o in galleria il progetto esecutivo dovrà rielaborare la relazione di appoggio



al progetto definitivo alla luce degli articoli 185 e 186 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni. L'elaborato ottemperante dovrà essere presentato dal settore ambiente della Provincia di Macerata prima della approvazione da parte del Soggetto aggiudicatore del progetto esecutivo redatto dal Contraente generale. (Provincia di Macerata).

Prescrizioni relative alle interferenze:

41. Km 0+340: sottovia spingi tubo al Km 69+560 circa della linea ferroviaria Civitanova-Albacina. Dell'opera devono essere forniti adeguati elaborati tecnici, necessari per una adeguata valutazione in rapporto all'interferenza con la sede ferroviaria. (RFI);

42. Nei casi di parallelismo fra strada e ferrovia (distanza tra le due sedi inferiore a m 50) dovranno essere forniti elaborati tecnici atti a verificare eventuali problematiche dovute all'interferenza. In ogni caso il fiancheggiamento tra strada e ferrovia dovrà essere realizzato in armonia con le disposizioni di cui al «Manuale di progettazione RFI - Corpo stradale, rev. C, Parte XI». (RFI);

43. Si rimarca inoltre che ogni eventuale adduzione idrica delle opere in progetto verso opere di attraversamento ferroviario (ponticelli, tombini, ecc.) dovrà essere oggetto di specifici elaborati di progetto integrativi atti a valutare la compatibilità tra la capacità di smaltimento delle opere ferroviarie interessate e le portate previste *post operam* con Tr non minore di 200 anni. Qualora tali condizioni non fossero rispettate, dovrà essere previsto il rifacimento dell'opera FS a totale cura e spese del richiedente. (RFI);

44. Le integrazioni progettuali richieste, dovranno essere sottoposte all'approvazione di RFI S.p.a. con riserva di impartire ogni necessaria disposizione ritenuta opportuna ad insindacabile giudizio di RFI S.p.a. a garanzia della sicurezza dell'esercizio ferroviario ed al rispetto della normativa vigente, con particolare riguardo al decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980. Il benessere definitivo per tutte le interferenze individuate dovrà essere opportunamente formalizzato mediante apposite convenzioni, disciplinanti la realizzazione e la manutenzione delle opere. (RFI);

Ulteriori prescrizioni di cui al punto 4.4 del deliberato della presente delibera:

45. Affinché la nuova viabilità non diventi una barriera all'interno del paesaggio rurale, questa dovrà relazionarsi il più possibile con l'ordine dei segni presenti (orditura dei campi; morfologia; idrografia, ecc.) e il suo equipaggiamento vegetale dovrà ancorare la strada al disegno del paesaggio così da accelerare la metabolizzazione dell'infrastruttura stessa al paesaggio. (Ministero per i beni e le attività culturali);

46. Per le aree boscate interessate dal tracciato, il taglio delle alberature sia strettamente indispensabile e integrato con interventi di compensazione ambientale e in particolare per le alberature di pregio sia previsto l'espanto e il reimpianto in zone idonee per condizioni ambientali. (Ministero per i beni e le attività culturali);

47. Tutte le opere di mitigazione vegetale e di reimpianto previste nel progetto definitivo e che verranno ulteriormente dettagliate in fase di progettazione esecutiva, dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate entro tre anni dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica triennale. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate il più possibile in contemporanea con il procedere dei cantieri al fine di giungere al termine degli stessi con uno stato vegetativo il più avanzato possibile e vicino quindi a quello previsto a regime dal progetto. (Ministero per i beni e le attività culturali);

48. Preliminarmente alla realizzazione di tutte le opere previste, comprese quelle di cantierizzazione e servizi, venga realizzata l'asportazione dello strato arativo attraverso l'uso di escavatore dotato di benna liscia sotto il costante controllo di operatori archeologici onde verificare la presenza di strutture funerari e/o abitative già segnalate in prossimità delle opere da realizzare presso: lo svincolo di Camerino Nord e la relativa porzione di tracciato dal Km 7+600,00 terzo Lotto, di cui alla delibera CIPE n. 13 del 2004, alla spalla lato Fabriano del viadotto Palente al Km 0+477,00 quarto Lotto, di cui alla medesima delibera n. 13 del 2004. (Ministero per i beni e le attività culturali).

2. Raccomandazioni Parte seconda

a) Selezionare lungo il tracciato dell'opera, le aree ove effettuare la compensazione ambientale del materiale vegetale sacrificato, consistente nella piantumazione compensativa del quadruplo delle specie abbattute. (Ministero per i beni e le attività culturali);

b) Sia assicurata mediante idonei manufatti l'ispezione, la manutenzione e la possibile sostituzione delle infrastrutture comunali (acque-dotti, fognature, ...) interessate dalla nuova viabilità. (Regione Marche);

c) Sia utilizzata come viabilità di cantiere la bretella di cui al punto 4 - lettera f) della delibera C.C. n. 5 del 17 febbraio 2010 al fine di limitare impatti e interferenze con la viabilità esistente durante la fase di esecuzione dei lavori. (Regione Marche);

d) Per la zona del cosiddetto «Foro di Muccia» sia valutata la possibilità di spostare più a nord la rotatoria, all'incirca all'altezza della progressiva km 2+740 della strada provinciale 256, in modo da connettere varie direttrici stradali locali, e di realizzare una galleria in un tratto che presenta difficoltà di visibilità per il traffico. (Regione Marche);

e) Riguardo al tratto del by-pass di Muccia che va dalla rotatoria in progetto (km.0+000) fino al centro di Muccia e compreso indicativamente tra le sezioni 3 e 15 sia realizzato un tratto in viadotto invece del rilevato in progetto, la cui altezza potrebbe determinare una barriera alla circolazione di luce e aria per le abitazioni esistenti site più a valle. (Regione Marche);

f) Sezioni da 198 (3° Lotto) a 3 (4° Lotto) - Svincolo Camerino nord - Interferenza con strada provinciale 94 Pian Palente (Intersezione a raso con corsie specializzate) - Deviazione strada provinciale per inserire l'intersezione a raso - Tenuto conto che viene interrotta la continuità della strada provinciale Pian Palente ad est dello svincolo, e vista la vicinanza dell'uscita della Pedemontana con questa intersezione della strada provinciale con la strada comunale, si chiede di verificare la possibilità di convogliare tutti i rami in una rotatoria. Da ottimizzare l'intersezione a quattro bracci che si realizza ad ovest dello svincolo (con le due strade comunali, di cui una deviata) che non sembra studiata adeguatamente; si segnala inoltre che in tal punto la strada provinciale è stata male individuata (vedi anche punto successivo). Studiare la possibilità di mantenere l'accesso eliminato (sezione 199). Verificare che al distanza della spalla e della pila del viadotto Cesara dalla strada provinciale sia conforme al codice della strada. Tenuto conto che da tale svincolo il collegamento con Camerino si realizza su una strada comunale di larghezza ridotto, si chiede di verificare la possibilità di realizzare da questo svincolo un nuovo adeguato collegamento con la strada provinciale 256 verso Camerino. (Provincia di Macerata);

g) Per quanto riguarda lo spostamento di accessi e di intersezioni sulle strade provinciali dovrà essere fornito un elenco di tali modifiche (con strada, chilometrica, lato e larghezza dell'accesso) all'Ufficio concessioni e trasporti del settore viabilità di questa Provincia per permettere l'aggiornamento del relativo catasto. (Provincia di Macerata);

h) Acquisire da parte degli organi di controllo (Agenzie), i relativi pareri tecnico-scientifico, in ordine alle varie matrici ambientali. (Provincia di Macerata).

3. Indicazioni per la fase di verifica delle prescrizioni.

Le prescrizioni numero:

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 27, 29, 30, 31, 35, 36, 38, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47,

dovranno essere recepite nella fase progettuale esecutiva;

Le prescrizioni numero:

23, 32, 37, 39, 48,

dovranno essere recepite prima dell'avvio delle attività di cantiere;

Le prescrizioni numero:

21, 24, 25, 28, 33, 34, 44,

dovranno essere recepite in fase di cantiere.

Le prescrizioni numero:

26,

dovranno essere recepite in fase di esercizio.



EVOLUZIONE DELL'ARTICOLAZIONE PER LOTTI
E MAXILOTTI DELLA PEDEMONTANA DELLE MARCHE

