

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 2 agosto 2022.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443 del 2001). Asse viario Marche - Umbria e quadrilatero di penetrazione interna. Allaccio della s.s. 77 con la s.s. 16 a Civitanova Marche con realizzazione della rotatoria e del sottopasso ferroviario. (CUP F71B16000820001). (Delibera n. 22/2022).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

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, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, ed in particolare il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al CIPE deve intendersi riferito al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile»;

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

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;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali», che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

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

Vista la delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato, ai sensi dell'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante «Delega al Governo in

materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive» ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche che include, nell'allegato 1, tra i «Sistemi stradali e autostradali» dei «Corridoi trasversali e dorsale appenninica», il sistema di viabilità «Asse Viario Marche - Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna»;

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, e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

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

1. la delibera CIPE 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla successiva delibera CIPE 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo stesso Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso 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;

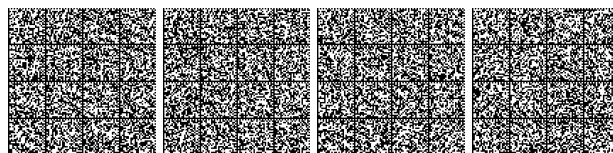
2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale, all'art. 11, ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, ha previsto, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzazione l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

4. il citato decreto-legge n. 76 del 2020, e, in particolare, l'art. 41, comma 1;

Vista la delibera CIPE 25 luglio 2003, n. 63, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel PIS;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni «recante Norme in materia ambientale, ed, in particolare l'art. 6 comma 9, a norma del quale: «Per le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, fatta eccezione per le modifiche o estensioni di cui al comma 7, lettera d), il proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, ha la facoltà di richiedere all'autorità competente, trasmettendo adeguati elementi informativi tramite apposite liste di controllo, una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare. L'autorità competente, entro trenta giorni dalla presentazione della richiesta di valutazione preliminare, comunica al proponente l'esito delle proprie valutazioni, indicando se le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici devono essere assoggettati a verifica di assoggettabilità a VIA, ovvero non rientrano nelle categorie di cui ai commi 6 o 7...»



Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni, ed in particolare l'art. 167 comma 5, a norma del quale «Il soggetto aggiudicatore ha facoltà di avviare la procedura di localizzazione dell'opera e di valutazione di impatto ambientale sulla scorta del progetto definitivo, anche indipendentemente dalla redazione e dalla approvazione del progetto preliminare; in tal caso il progetto definitivo è istruito e approvato, anche ai predetti fini, con le modalità e nei tempi previsti dagli articoli 165 e 166, comma 5. La conferenza di servizi si svolge sul progetto definitivo con le modalità previste dall'art. 165, comma 4. I Presidenti delle regioni e province autonome interessate si pronunciano, sentiti i comuni nel cui territorio si realizza l'opera. Il progetto definitivo è integrato dagli elementi previsti per il progetto preliminare. L'approvazione del progetto comporta l'apposizione del vincolo espropriativo e la contestuale dichiarazione di pubblica utilità»;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Vista la delibera CIPE 1° agosto 2014, n. 26, 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» - l'infrastruttura «Asse viario Marche Umbria»;

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 delle infrastrutture e dei trasporti, alle quali è stata demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera CIPE 6 agosto 2015, n. 62, 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, di seguito CCASGO, istituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro dei trasporti;

Vista la legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)», ed in particolare il comma 873 secondo il quale «Qualora dovessero sorgere impedimenti nelle diverse fasi del processo realizzativo delle opere o eventi ed emergenze che incidano sulla programmazione prevista dal contratto di programma, sulla base di motivate esigenze, l'ANAS S.p.a. può utilizzare le risorse del fondo di cui al comma 868 in relazione agli effettivi fabbisogni, per realizzare le opere incluse nel piano pluriennale di opere ovvero le ulteriori opere aventi carattere di emergenza. A tal fine l'ANAS S.p.a. dà preventiva comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che rilascia la relativa autorizzazione nei successivi trenta giorni, decorrenti dalla ricezione della comunicazione. Decorso infruttuosamente tale termine, l'ANAS S.p.a. può comunque procedere, dandone tempestiva comunicazione al predetto Ministero. Le variazioni confluiscono nell'aggiornamento annuale del piano pluriennale di opere»;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Codice dei contratti pubblici» e successive modificazioni, ed in particolare:

a) 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 di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, recante «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere a), b), c) e d) della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche» che sostituisce tutti i predetti strumenti;

b) 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;

c) l'art. 203 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle Infrastrutture e degli Insediamenti Prioritari - CCASIIP, ha di fatto assorbito ed ampliato tutte le competenze del previgente CCASGO;

d) l'art. 214, comma 2, lettera d) e f), in base al quale il 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;

e) 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;

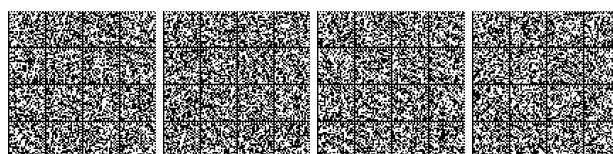
f) l'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel citato decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

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;

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 citato decreto legislativo n. 50 del 2016, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

3. le procedure per la valutazione d'impatto ambientale delle grandi opere, avviate alla data di entrata in vigore del citato 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;

Considerata la delibera CIPE 7 agosto 2017, n. 65, con la quale 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., di seguito CdP ANAS, al cui interno sono ricompresi gli interventi inerenti la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a., così come previsto anche



nelle successive delibere CIPE relative agli aggiornamenti del CdP ANAS, di cui alla delibera CIPE 24 luglio 2019, n. 36, e alla delibera Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile 27 luglio 2021, n. 44;

Vista la legge 27 dicembre 2017, n. 205 recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020» e, in particolare, l'art. 1, comma 1164, con il quale al fine di consentire il rapido completamento delle opere, anche accessorie, inerenti alla società Quadrilatero Marche Umbria 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;

Visto il «Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088»;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 7 dicembre 2021, con la quale sono state fornite «linee di indirizzo sull'azione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) per l'anno 2022», prevedendo che i progetti ed i piani di investimenti pubblici sottoposti all'esame e all'approvazione di questo Comitato dovranno essere orientati alla sostenibilità, sulla base di una delibera di questo stesso Comitato da emanare entro l'anno 2022;

Vista la nota della Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, del 21 gennaio 2022, n. 268, che riporta indicazioni preliminari in materia di coerenza con gli Obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS) relativamente alle proposte di progetti infrastrutturali da sottoporre all'esame di questo Comitato, inviata alle amministrazioni interessate nelle more dell'emanazione della delibera Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile di cui alla citata direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 2021;

Visto il decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55, ed in particolare l'art. 5, il quale ha previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia ridenominato Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di seguito MIMS;

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 1-bis, 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;

Tenuto conto dell'esame della proposta, svolta ai sensi della delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la nota n. 23385 del 5 luglio 2022, con la quale il Capo di Gabinetto del MIMS ha inoltrato la relazione istruttoria della direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, con i relativi allegati;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria e, in particolare, che:

sotto il profilo tecnico-procedurale:

1. il soggetto aggiudicatore è la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. la cui proprietà è ripartita tra ANAS S.p.a., maggiore azionista, Regione Marche, Regione Umbria, Provincia di Perugia, Provincia di Macerata e Camera di commercio di Macerata;

2. il CUP assegnato all'intervento è il seguente: F71B16000820001;

3. 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 ad est e ad ovest e rendendo possibile la saldatura, in termini di connettività, tra la costa adriatica e quella tirrenica;

4. il progetto è suddiviso in 2 maxilotti, di cui il primo è costituito dagli interventi afferenti alla direttrice sud lungo la s.s. 77 «della Val di Chienti» e da collegamenti trasversali, definiti «intervallivi», che afferiscono agli allacciamenti alle città di Macerata e Civitanova Marche, tra i quali fa parte l'intervento oggetto dell'approvazione di questo Comitato che riguarda in particolare il progetto definitivo «Allaccio della s.s. 77 con la s.s. 16 a Civitanova Marche con realizzazione della rotatoria e del sottopasso ferroviario»;

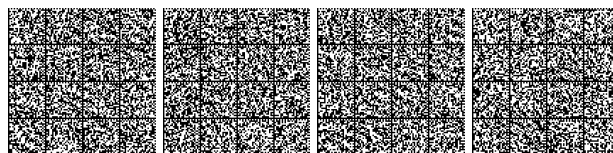
5. l'intervento prevede la riorganizzazione dell'intersezione a raso tra la s.s. 77 e la s.s. 16 nell'abitato di Civitanova Marche. L'intervento ha origine al km 109+450 circa della s.s. 77 «Della Val di Chienti» e si sviluppa fino al termine della stessa strada statale, al km 110+200, per un totale di 0,750 metri. Tra i lavori sono previsti la realizzazione di una rotatoria sulla quale si innestano le rampe di fine tratta della s.s. 77 e la s.s. 16 nonché una rotatoria di minori dimensioni e del sottopasso ferroviario in corrispondenza del passaggio a livello presente nel tratto urbano della s.s. 16, a circa 500 metri verso Nord, al fine di aumentare la funzionalità e la sicurezza della intersezione fra la s.s. 77 e la s.s. 16;

6. con delibera n. 13 del 2004 di questo Comitato è stato definito il quadro degli interventi che avrebbero costituito la parte infrastrutturale del Quadrilatero Marche Umbria e sono stati approvati i progetti preliminari relativi alla s.s. 77, tratta «Pontelatrate - Foligno», ed all'allaccio della suddetta strada con la s.s. 3 (Foligno) e con la s.s. 16 (Civitanova);

7. il progetto preliminare ha ottenuto il parere favorevole di valutazione ambientale da parte del Servizio progettazione opere pubbliche, VIA (valutazione impatto ambientale), attività estrattive della regione Marche con d.d. n. 42/POP del 14 aprile 2004;

8. con delibera n. 64 del 2016 di questo Comitato è stato aggiornato il quadro infrastrutturale definito dalla citata delibera CIPE n. 13 del 2004, inserendo, tra gli interventi prioritari necessari per il completamento del sistema viario Quadrilatero, l'Allaccio della s.s. 77 con la s.s. 16 a Civitanova Marche con realizzazione della rotatoria e del sottopasso ferroviario, e assegnando, per tale intervento, risorse per 11.862.076,66 euro a valere sul CdP ANAS;

9. la Giunta regionale - Servizio tutela - gestione e assetto del territorio della regione Marche, con mail prot. n. 1119731 del 5 ottobre 2018, ha inoltrato al Ministero dell'ambiente, il documento con cui ha comunicato l'esclusione del progetto dalla procedura di VIA o di screening di VIA;



10. la Giunta regionale delle Marche, nel documento sopra citato, si è pronunciata, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante «Norme in materia ambientale» su richiesta della proponente società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a., e ha ritenuto che gli aggiustamenti apportati al progetto precedentemente valutato, consistenti nella riduzione della rotatoria R1, nella realizzazione di una seconda piccola rotatoria R3 e di un sottopassaggio ferroviario, non comportino potenziali impatti ambientali significativi e negativi in fase di esercizio ulteriori a quelli già valutati, mentre è ragionevole aspettarsi una diminuzione dell'impatto acustico e di quello atmosferico, in conseguenza di una consistente fluidificazione del traffico. Ha evidenziato, inoltre, che gli interventi non rientrano nelle categorie di opere di cui agli allegati III e IV alla Parte seconda dello stesso decreto legislativo n. 152 del 2006, in quanto opere puntuali correlate ad infrastrutture stradali, ed ha ritenuto pertanto che per le modifiche proposte non debba essere avviata alcuna procedura di VIA o di verifica di assoggettabilità a VIA;

11. con il medesimo documento citato, la Giunta della Regione Marche prevede la necessità di ottemperare le prescrizioni del dirigente della posizione di funzione valutazioni e autorizzazioni ambientali n. 152/VAA del 25 novembre 2010, nell'attuale versione del progetto;

12. ai sensi dell'art. 1, comma 7 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 recante «Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici», convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, come modificato dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale» convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2020, n. 120, «per i lavori pubblici di importo inferiore a 50 milioni di euro si prescinde dall'acquisizione del parere di cui all'art. 215, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016», e viene precisato in proposito che, in base al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante «Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure» convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021 n. 108, dette disposizioni sono prorogate fino al 30 giugno 2023;

13. la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a., in data 20 ottobre 2021, ha approvato l'aggiornamento del progetto definitivo (che include sia la rotatoria di allaccio della s.s. 77 alla s.s. 16, che era parte dell'originario intervento «Allaccio s.s. 77 - s.s. 16 a Civitanova Marche», sia, a causa di necessità emerse successivamente, la realizzazione del sottovia carrabile e pedonale in sostituzione del passaggio a livello al km 1+002 della linea ferroviaria Civitanova - Albacina);

14. la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. ha comunicato che con l'approvazione del progetto definitivo è stato anche integrato l'intervento di bonifica ambientale, che era stato già approvato dal Comune di Civitanova Marche giusta determina dirigenziale regionale n. 828 del 12 aprile 2021, a seguito di apposita Conferenza dei servizi tenutasi in data 10 marzo 2021, precisando che detto aggiornamento non ha modificato le caratteristiche del progetto definitivo sottoposto alla precedente Conferenza di servizi del 2018;

15. in data 3 novembre 2021 è stato avviato il procedimento finalizzato all'apposizione del vincolo espropriativo ed alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 166, comma 2, del citato decreto legislativo

vo n. 163 del 2006 mediante pubblicazione dell'avviso di «avvio del procedimento» sui quotidiani «Libero» e «Il Resto del Carlino-Macerata»;

16. il Ministero della cultura - Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio con nota n. 2744 del 10 marzo 2022, ha espresso parere favorevole limitatamente alla sua compatibilità con l'interesse paesaggistico tutelato ed alla conformità dello stesso alle disposizioni contenute nel piano paesaggistico;

17. il 10 marzo 2022 è stata convocata la nuova Conferenza di servizi durante la quale sono stati acquisiti i pareri delle amministrazioni interessate e degli enti gestori delle interferenze sulla base dei quali sono state accolte, non accolte e/o riformulate tutte le prescrizioni contenute negli stessi pareri;

18. il progetto infrastrutturale viario si inserisce nel sistema delle principali dorsali del Paese, consentendo di ridurre il deficit infrastrutturale che riguarda le regioni Marche e Umbria creando un efficiente collegamento con le regioni circostanti e verso l'Europa. L'infrastruttura avrà come obiettivo la resilienza, la sostenibilità e la capacità di garantire la promozione della salute e del benessere attraverso la riduzione della congestione stradale e la fluidificazione del traffico in prossimità della città di Civitanova Marche. L'opera permetterà una significativa riduzione delle emissioni atmosferiche, della mortalità e dell'incidentalità nel tratto interessato. Inoltre, avrà effetti positivi anche sulla crescita economica e sociale, sia locale che territoriale della regione, attraverso l'aumentata capacità trasportistica e interazione degli scambi interregionali di persone e merci, tale da favorire anche l'occupazione e la crescita del PIL locale ed in parte anche a livello nazionale;

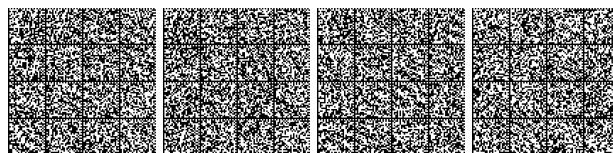
sotto l'aspetto economico-finanziario:

1. con la citata delibera n. 64 del 2016 di questo Comitato è stato aggiornato il quadro infrastrutturale definito dalla precedente citata delibera CIPE n. 13 del 2004 inserendo l'«Allaccio della s.s. 77 con la s.s. 16 a Civitanova Marche con realizzazione della rotatoria e del sottopasso ferroviario» tra gli interventi prioritari necessari per il completamento del sistema viario Quadrilatero e disponendone il finanziamento nell'ambito del Contratto di programma Anas 2016-2020 per complessivi 12 milioni di euro;

2. il CdP ANAS 2016-2020 ha allocato sull'intervento l'importo di 11,862 milioni di euro;

3. nella fase di aggiornamento 2020 del CdP ANAS è emerso che, conseguentemente alla necessità di completare rapidamente e procedere con la fruibilità dell'infrastruttura, gli interventi «QU1 «ML1 - Sub. 1.2 - Tratti Foligno - Val Menotre e Muccia - Pontelatrate impianti tecnologici in galleria - Collegamento sistema RMT ANAS» e QU2 «ML1 - Sub. 2.1 - Tratto Val Menotre - Muccia Impianti Tecnologici in galleria - Collegamento sistema RMT ANAS», finanziati con risorse del Fondo unico ANAS per un importo complessivo di 2.000.000,00 di euro, sono stati realizzati utilizzando fondi di autofinanziamento di ANAS (ricavi accessori quali canoni pubblicità, trasporti eccezionali), e, pertanto, il MIMS propone di rimodulare il finanziamento dell'intervento «Allaccio della s.s. 77 con la s.s. 16 a Civitanova Marche con realizzazione della rotatoria e del sottopasso ferroviario» aumentando tali risorse e portando il finanziamento complessivo da Fondo unico ANAS di 11.862.076,66 euro a 13.862.076,66 euro;

4. con nota n. 4923 del 20 ottobre 2021 il consiglio di amministrazione della Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. ha approvato il seguente quadro finanziario:



ID PPM	Descrizione voce	(CdA 02/03/2022)
	Lavori	
L1	Lavori	€ 8.754.495,83
L1	Sicurezza	€ 891.437,36
LA	Progettazione Contrattuale	€ 0,00
	Totale Lavori	€ 9.645.933,19
	Somme a Disposizione (SaD)	
LB	Incentivo ART. 92	€ 45.000,00
L3	Espropri	€ 2.409.776,75
L3	Espropri con IVA	€ 0,00
L4	Revisione Prezzi	€ 0,00
L5	Allacciamenti Pubblici Servizi	€ 50.000,00
L5	Eliminazione Interferenze	€ 595.000,00
L6	Imprevisti	€ 964.593,32
L7	Commissario 31 bis (art.240)	€ 0,00
L7	Commissione Giudicatrice	€ 0,00
L7	Consulenza e supporto	€ 40.000,00
L7	Oneri di legge	€ 0,00
LC	Indagini geognostiche	€ 70.000,00
L7	Pronuncia Compatibilità Ambientale	€ 0,00
L7	Spese Tecniche	€ 950.000,00
L7	Appalti di Servizi	€ 368.867,77
L7	Polizze Assicurative	€ 0,00
L7	Contr. 0,5/°°°VIA	€ 11.000,00
LD	Oneri di Collaudo	€ 150.000,00
LD	Prove di Laboratorio e Materiali	€ 140.000,00
LH	Oneri di Pubblicazione	€ 40.000,00
L2	Opere Compensative	€ 479.004,13
L2	Lavori in Economia	€ 275.224,48
L2	Premio Accelerazione	€ 0,00
LIVA	Iva indetraibile	€ 0,00
	Totale SaD	€ 6.588.466,45
OI	Oneri d'investimento 11,20%	€ 1.818.252,76
	Totale investimento	€ 18.052.652,40

5. il fabbisogno complessivo era stato approvato dal consiglio di amministrazione della Quadrilatero Marche Umbria S.p.a., e portato da 13.862.076,66 euro (come risultava dal precedente Quadro economico approvato dal consiglio di amministrazione della Quadrilatero Marche Umbria S.p.a.) a 18.052.652,40 euro, in conseguenza dei maggiori oneri determinatisi nel corso della progettazione definitiva;

6. i costi originariamente definiti con la citata delibera CIPE n. 65 del 2017 e finanziati con il CdP ANAS, per 11.862.076,66 euro, in conseguenza dei maggiori oneri determinatisi nel corso della progettazione definitiva, erano stati quindi rivalutati nel 2021 in 18.052.652,40 euro;

7. con nota prot. n. 2758 del 17 giugno 2022, Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. dà conto degli incrementi intervenuti rispetto al costo originariamente definito e finanziato nell'ambito del CdP ANAS 2016-2020, pari a 11.862.076,66 euro, costo asceso dapprima a 13.862.076,66 euro (QE approvato in data 31 marzo 2021), poi a 18.052.652,40 euro (QE approvato il 20 ottobre 2021), in relazione ai maggiori oneri determinatisi in sede di progettazione definitiva, ed infine a 24.416.000,00 euro a seguito della valorizzazione delle prescrizioni formulate in sede di Conferenza di servizi (circa 872.000,00 euro) e all'applicazione dei nuovi prezzi ANAS 2022, adeguati alle variazioni dei prezzi dei materiali di costruzione;

8. l'attuale valore dell'investimento, pari a 24.416.000,00 euro, fa rilevare quindi un incremento pari a 12.553.923,34 euro rispetto al costo definito nell'ambito della ricognizione effettuata con la citata delibera di questo Comitato n. 64 del 2016 e finanziato con il CdP ANAS 2016-2020;

9. il confronto tra il quadro economico approvato il 20 ottobre 2021 e quello attuale è il seguente:



ID PPM	Descrizione voce	(CdA 02/03/2022)	FINALE con prescrizioni CdS
	Lavori		
L1	Lavori	€ 8.754.495,83	€ 12.837.000,00
L1	Sicurezza	€ 891.437,36	€ 1.307.000,00
LA	Progettazione Contrattuale	€ 0,00	€ 0,00
	Totale Lavori	€ 9.645.933,19	€ 14.144.000,00
	Somme a Disposizione (SaD)		
LB	Incentivo ART. 92	€ 45.000,00	€ 0,00
L3	Espropri	€ 2.409.776,75	€ 2.627.000,00
L3	Espropri con IVA	€ 0,00	€ 0,00
L4	Revisione Prezzi	€ 0,00	€ 0,00
L5	Allacciamenti Pubblici Servizi	€ 50.000,00	€ 71.000,00
L5	Eliminazione Interferenze	€ 595.000,00	€ 844.000,00
L6	Imprevisti	€ 964.593,32	€ 983.000,00
L7	Commissario 31 bis (art.240)	€ 0,00	€ 0,00
L7	Commissione Giudicatrice	€ 0,00	€ 0,00
L7	Consulenza e supporto	€ 40.000,00	€ 44.000,00
L7	Oneri di legge	€ 0,00	€ 0,00
LC	Indagini geognostiche	€ 70.000,00	€ 120.000,00
L7	Pronuncia Compatibilità Ambientale	€ 0,00	€ 0,00
L7	Spese Tecniche	€ 950.000,00	€ 1.346.000,00
L7	Appalti di Servizi	€ 368.867,77	€ 556.000,00
L7	Polizze Assicurative	€ 0,00	€ 0,00
L7	Contr. 0,5/°°°VIA	€ 11.000,00	€ 15.000,00
LD	Oneri di Collaudo	€ 150.000,00	€ 213.000,00
LD	Prove di Laboratorio e Materiali	€ 140.000,00	€ 193.000,00
LH	Oneri di Pubblicazione	€ 40.000,00	€ 44.000,00
L2	Opere Compensative	€ 479.004,13	€ 191.000,00
L2	Lavori in Economia	€ 275.224,48	€ 1.009.000,00
L2	Premio Accelerazione	€ 0,00	€ 0,00
LIVA	Iva indetraibile	€ 0,00	€ 0,00
	Totale SaD	€ 6.588.466,45	€ 8.256.000,00
OI	Oneri d'investimento	€ 1.818.252,76	€ 2.016.000,00
	Totale investimento	€ 18.052.652,40	€ 24.416.000,00

10. la parte preponderante dell'aumento del costo dell'intervento è dovuta all'aggiornamento dei prezzi unitari ai più recenti prezzi ANAS (giugno 2022, rev. 2) che hanno registrato aumenti intorno al 40% rispetto ai prezzi utilizzati per la valutazione iniziale degli interventi; infatti, il prezzario ANAS ha registrato un progressivo incremento, a causa del caro materiali e dell'energia, con la rev. 0 di febbraio 2022, la rev. 1 di aprile 2022, e la rev. 2 di giugno 2022;

11. l'incremento di costo di 12.553.923,34 euro rispetto a quello originariamente determinato e finanziato dal CdP ANAS, secondo quanto indicato nella citata nota di QMU S.p.a. prot. n. 2758 del 17 giugno 2022, risulta finanziabile attraverso:

11.1. l'utilizzo di 2.000.000,00 euro precedentemente assegnati agli interventi QU1 «ML1 - Sub. 1.2 - Tratti Foligno - Val Menotre e Muccia - Pontelatrate Impianti Tecnologici in galleria - Collegamento sistema RMT ANAS» e QU2 «ML1 - Sub. 2.1 - Tratto Val Menotre - Muccia Impianti Tecnologici in galleria - Collegamento sistema RMT ANAS», già realizzati con altre risorse ANAS al fine di completare rapidamente e procedere con la fruibilità dell'infrastruttura;

11.2. il ricorso, per i restanti 10.553.923,34 di euro di maggior fabbisogno, all'art. 1, comma 873 della legge di stabilità 2016 (legge 28 dicembre 2015, n. 208), che prevede la possibilità di un definanziamento temporaneo di un'opera per la quale debbano ancora concludersi le fasi progettuali e autorizzative. L'importo di euro 10.553.923,34, necessario per il completamento dell'intervento, trova copertura a valere sulle risorse di cui all'art. 1, comma 1164 della legge 27 dicembre 2017 n. 205 (legge di bilancio 2018), già assegnate all'intervento «Intervalliva di Tolentino - San Severino Marche» facente parte delle opere di completamento del «Sistema Viario Quadrilatero» ricadenti nella Regione Marche, il cui costo complessivo, pari a 190.750.000 euro, risultava ad oggi finanziato per complessivi 98.300.000 euro, di cui 74.130.000 euro con le suddette risorse recate dalla legge di bilancio 2018, 14.170.000 euro con risorse della legge di bilancio 2021 e 10.000.000,00 di euro con fondi FSC 2014-2020);



12. con nota prot. n. 421942 del 21 giugno 2022, ANAS ha confermato l'aggiornamento dei costi ed ha condiviso le modalità di copertura dei maggiori fabbisogni proposte da Quadrilatero Marche Umbria S.p.a.;

13. con nota prot. n. 6365 del 28 giugno 2022 la competente Direzione generale del MIMS, ha preso atto di quanto rappresentato da ANAS S.p.a. ed ha espresso la propria favorevole valutazione sulle modalità di copertura dei maggiori fabbisogni sopra descritte;

14. le coperture finanziarie dell'intervento, il cui costo è di 24.416.000,00 euro, che costituisce il nuovo limite di spesa, si possono quindi così riassumere:

14.1. 11.862.076,66 euro già assegnati nell'ambito del CdP ANAS 2016-2020;

14.2. 2.000.000,00 di euro precedentemente assegnati agli interventi sopra citati, già realizzati utilizzando fondi di autofinanziamento di ANAS (ricavi accessori quali canoni pubblicità, trasporti eccezionali) al fine di completare rapidamente e procedere con la fruibilità dell'infrastruttura;

14.3. 10.553.923,34 euro, reperiti, ai sensi dell'art. 1 comma 873 della legge 28 dicembre 2015 n. 208 (legge di stabilità 2016), attraverso la corrispondente parziale e temporanea riduzione del finanziamento assegnato all'intervento «Intervalliva di Tolentino - San Severino Marche», di non immediata cantierabilità, ed in particolare della quota di finanziamento di 74.130.000 euro a valere sulle risorse stanziare dall'art. 1, comma 1164, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio 2018);

Considerato che la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. ha curato la predisposizione del progetto definitivo dell'intervento in oggetto che ad oggi risulta corredato di tutti provvedimenti autorizzativi necessari per essere sottoposto all'approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, 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;

Vista la nota predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che il Ministro dell'economia e delle finanze ha rilasciato nel corso della seduta odierna di questo Comitato il nulla osta sull'ulteriore corso della presente delibera e che pertanto la stessa viene sottoposta direttamente in seduta alla firma del Segretario e del Presidente per il successivo, tempestivo inoltro alla Corte dei conti per il prescritto controllo preventivo di legittimità;

Proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Considerato il dibattito svoltosi durante la seduta odierna del Comitato;

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 le-

gislativo 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. Approvazione del progetto definitivo

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e successive modificazioni, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è approvato, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della contestuale dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo «Asse viario Marche - Umbria e quadrilatero di penetrazione - Allaccio della s.s. 77 con la s.s. 16 a Civitanova Marche con realizzazione della rotonda e del sottopasso ferroviario».

1.2. 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.

1.3. Le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, cui resta subordinata l'approvazione del progetto di cui al punto 1.1, sono riportate negli Allegati 1, che formano parte integrante della presente delibera.

1.4. 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 inclusi il cronoprogramma di risoluzione delle interferenze e gli espropri sono riportati nella documentazione allegata alla proposta del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2. Copertura finanziaria

2.1. La copertura finanziaria pari a 24.416.000,00 euro, che costituisce il nuovo limite di spesa dell'intervento, è di seguito riportata:

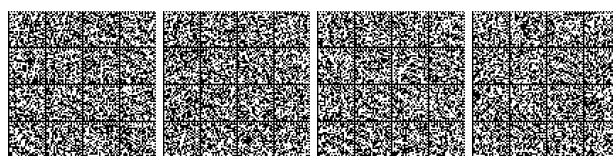
2.1.1. 11.862.076,66 euro dal CdP ANAS;

2.1.2. 2.000.000,00 di euro precedentemente assegnati agli interventi QU1 «ML1 - Sub. 1.2 - Tratti Foligno - Val Menotre e Muccia - Pontelatrate Impianti Tecnologici in galleria - Collegamento sistema RMT ANAS» e QU2 «ML1 - Sub. 2.1 - Tratto Val Menotre - Muccia Impianti Tecnologici in galleria - Collegamento sistema RMT ANAS» e resisi disponibili in quanto detti interventi sono stati già realizzati utilizzando fondi di autofinanziamento di ANAS (ricavi accessori quali canoni pubblicità, trasporti eccezionali);

2.1.3. 10.553.923,34 euro reperiti, ai sensi dell'art. 1, comma 873 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), attraverso la corrispondente parziale e temporanea riduzione del finanziamento assegnato all'intervento «Intervalliva di Tolentino - San Severino Marche», di non immediata cantierabilità, ed in particolare della quota di finanziamento a valere sulle risorse stanziare dall'art. 1, comma 1164, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio 2018).

3. Disposizioni finali

3.1. Il soggetto aggiudicatore proseguirà con le successive fasi progettuali e di realizzazione dell'opera, recependo le prescrizioni e raccomandazioni, riferite al pro-



getto definitivo, cui resta subordinata l'approvazione dello stesso, la cui ottemperanza non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui alle premesse.

3.2. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dare seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero competente di esprimere le proprie valutazioni e di proporre, se del caso, misure alternative;

3.3. Il soggetto aggiudicatore dovrà garantire l'aggiornamento dei dati del CUP e della Banca dati delle amministrazioni pubbliche.

3.4. Il MIMS terrà informato il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile sulla conclusione dei lavori o su eventuali ritardi che si dovessero determinare, e sulle conseguenti misure poste in atto.

3.5. Il MIMS provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di monitoraggio sulla realizzazione dell'opera ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa.

3.6. Il MIMS provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti riguardanti il progetto.

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

Roma, 2 agosto 2022

Il Presidente: DRAGHI

Il segretario: TABACCI

Registrato alla Corte dei conti il 24 agosto 2022

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1328

ALLEGATO I

*Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443 del 2001).
Asse viario Marche- Umbria e quadrilatero di penetrazione interna.
«Allaccio della s.s.77 con la s.s. 16 a Civitanova Marche con
realizzazione della rotatoria e del sottopasso ferroviario. (CUP
F71b16000820001)*

1. Prescrizioni

1.1 Prescrizioni relative agli aspetti progettuali

1.2 Prescrizioni relative ad aspetti idrologici e idraulici

1.3 Prescrizioni relative agli aspetti ambientali, paesaggistici e di cantierizzazione

1.4 Prescrizioni relative agli aspetti archeologici

2. Raccomandazioni

3. Indicazioni per la fase di verifica delle prescrizioni

3.1 Prescrizioni da recepire nella fase progettuale esecutiva.

3.2 Prescrizioni da recepire prima dell'avvio della fase di cantiere.

3.3 Prescrizioni da recepire in fase di cantiere

3.4 Prescrizioni da recepire prima dell'entrata in esercizio dell'opera

Premessa

Il presente documento, che forma parte integrante della delibera di approvazione del progetto relativo all'intervento denominato «Allaccio della s.s. 77 con la s.s. 16 a Civitanova Marche con realizzazione della rotatoria e del sottopasso ferroviario», riassume le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata.

1. Prescrizioni

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 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.

1.1 Prescrizioni relative agli aspetti progettuali

1.1.1 Aspetti generali

1.1.1.1 Ai fini dell'approvazione definitiva il progetto della rotatoria denominata R1" dovrà essere integrato con uno studio trasportistico che definisca gli elementi geometrici dell'intersezione a circolazione rotatoria (es. lunghezza dei tronchi di scambio) e che indichi il livello di servizio dell'intersezione ante e post opera. (ANAS)

1.1.1.2 L'opera «Sottopasso ferroviario» dovrà essere convenzionata prima della messa in esercizio. (RFI)

1.1.2 Aspetti progettuali riferiti al sottopasso ferroviario

1.1.2.1 Con riferimento al parere espresso da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (RFI) ed agli adempimenti/prescrizioni ivi indicati riguardo gli elaborati, sottoporre alla stessa Società il progetto esecutivo del Sottovia ferroviario per preventiva approvazione. (RFI)

1.1.2.2 La misura intercorrente fra il piano del ferro e l'estradosso del sottopasso, dovrà essere di almeno 80 cm e non di 70 cm come riportato nel progetto, questo per permettere di avere almeno 35 cm di pietrisco sotto il piano delle traverse. (RFI)

1.1.2.3 Nel progetto dovrà essere previsto lo spazio per la realizzazione del sentiero di sicurezza parallelo al binario. (RFI)

1.1.2.4 Non dovrà essere danneggiato il cavidotto degli impianti di sicurezza e segnalamento sia a raso che interrato alla profondità di circa 1,5 m rispetto al piano stradale. (RFI)

1.1.2.5 Durante le fasi di realizzazione del sottopasso si dovrà comunque tenere presente che il passaggio a livello (PL) è dotato di sistema di Protezione Automatica Integrata (PAI) per il rilievo di ostacoli nella sede dello stesso, apparecchiatura che è parte integrante del sistema PL. (RFI)

1.1.2.6 Data la sensibilità del sistema PAI, si prescrive che nelle vicinanze del PL, per una estesa di metri 5, non possono essere eseguiti lavori che producono forti vibrazioni del terreno tali da poter disallineare le antenne del sistema. Nel caso necessitino le suddette lavorazioni, occorre eseguire le attività in regime di interruzione del binario e prendere accordi con la UM.IS per verificare lo stato del sistema PAI a fine lavori e prima della ripresa del traffico ferroviario(RFI)

1.1.2.7 Si precisa che fino alla chiusura del traffico stradale il PL e il sistema PAI devono rimanere attivi e non possono essere esclusi. (RFI)

1.1.3 Aspetti progettuali relativi alla rotatoria principale

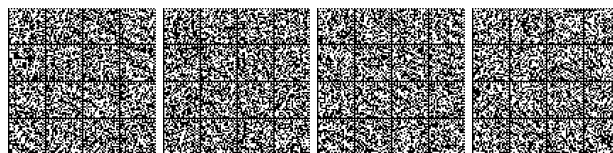
1.1.3.1 Valutare la possibilità di realizzare la rampa «2» in uscita dalla strada statale (s.s.) 77 prevedendo due corsie per l'innesto nella rotatoria. (Comune di Civitanova)

1.1.3.2 Valutare la possibilità di realizzare il ramo A della s.s. 16 prevedendo due corsie per l'innesto nella rotatoria (Comune di Civitanova)

1.2 Prescrizioni relative ad aspetti idrologici e idraulici

1.2.1 Autorizzazione allo scarico delle acque di falda emunte nella realizzazione del sottopasso. Nel caso si confermi, nella fase di progettazione esecutiva, quale recettore dello scarico la rete separata gestita direttamente dal Comune di Civitanova Marche che recapita nel Fosso Trabocco, visto l'art. 41 comma 9 delle NTA del PTA e tenuto conto della temporaneità e della natura pubblica dell'opera, l'autorizzazione potrà essere rilasciata dalla Provincia previo nulla osta del Comune per l'utilizzo della condotta. Visto il grado di descrizione dello scarico da autorizzare negli elaborati prodotti, risulta necessario trasmettere il progetto esecutivo dello scarico delle acque reflue, completo degli elementi di cui agli articoli 125 e 243 del decreto legislativo n. 152 del 2006 ai competenti uffici provinciali ai fini dell'autorizzazione. La predetta autorizzazione potrà essere rilasciata al Gestore dell'impianto, secondo la definizione di cui all'art. 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 59 del 2013 e secondo le modalità ivi contenute. Qualora invece il recettore dello scarico sia la rete separata gestita da ATAC Civitanova S.p.a., previa presentazione del progetto esecutivo, l'autorizzazione dovrà essere rilasciata da ATAC nelle forme di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 del 2013. (Provincia di Macerata)

1.2.2 Autorizzazione allo scarico acque reflue industriali rotatoria. Qualora per la realizzazione della rotatoria sia prevista la produzione di acque reflue industriali, il proponente dovrà presentare nel progetto esecutivo apposita documentazione completa degli elementi di cui all'art. 125 del decreto legislativo n. 152 del 2006 quali caratteristiche delle acque reflue prodotte, quantità e qualità, modalità di convogliamento, trattamento e relativi recettori. Per gli aspetti specifici riguar-



danti il sistema geologico-geomorfologico si rimanda al parere di cui all'art. 89 del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, da rilasciarsi da parte dell'Autorità competente. (Provincia di Macerata)

1.3 Prescrizioni relative agli aspetti ambientali, paesaggistici e di cantierizzazione

1.3.1 Al fine di completare la Verifica di ottemperanza della condizione ambientale n. 1 (predisposizione di un Piano di monitoraggio ambientale ante e post operam per le matrici aria e rumore da validare da parte dell'ARPAM) per la matrice aria di cui al decreto n. 152/VAA del 25 novembre 2010 della Regione Marche, è necessario che venga presentata alla stessa Regione Marche - Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile Direzione ambiente e risorse idriche - Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali ed all'ARPAM - Servizio territoriale di Macerata, la documentazione contenente una valutazione quali-quantitativa a dimostrazione che il monitoraggio dell'atmosfera non è necessario. (Regione Marche)

1.3.2 Essendo l'area interessata dall'intervento attualmente sottoposta ad un procedimento di bonifica di cui al titolo V Parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006, di competenza del Comune di Civitanova Marche, dovranno essere attuati gli interventi di bonifica dell'area, come da progetto approvato con determinazione n. 14/2021. (Regione Marche)

1.3.3 Ai fini delle attività di bonifica si dovrà tener conto delle determinazioni e le pertinenti prescrizioni individuate e già contenute nella determina dirigenziale R.G. n. 828 del 12 aprile 2021 del Comune di Civitanova Marche. (Provincia di Macerata)

1.3.4 In fase di progettazione esecutiva dovranno essere aggiornati i cronoprogrammi relativi alle operazioni di bonifica, coordinando gli stessi anche con il cronoprogramma generale di realizzazione delle opere. (Provincia di Macerata)

1.3.5 L'inizio e le modalità operative dei lavori del Sottopasso ferroviario dovranno essere preventivamente concordate con la Unità territoriale di Ancona che si riserva la facoltà di impartire eventuali ulteriori prescrizioni in corso d'opera che si rendessero necessarie al fine di garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario (RFI)

1.3.6 Valutare la possibilità di spostare l'area di cantiere base prevista ad est della rotatoria a fine s.s. 77, al fine di non impedire ulteriori trasformazioni urbanistiche in programmazione da parte del Comune di Civitanova Marche. (Comune di Civitanova Marche)

1.3.7 Valutare di concerto con il Comune di Civitanova Marche le viabilità alternative da impiegarsi nella fase di cantierizzazione e costruzione del sottopasso (Comune di Civitanova Marche)

1.3.8 Nel caso in cui la bonifica bellica sistematica terrestre dovesse rendersi necessaria, soggetto interessato ai sensi dell'art. 22 del decreto legislativo n. 66 del 15 marzo 2010 del Codice dell'Ordinamento Militare, dovrà presentare al V Reparto Infrastrutture - Ufficio B.C.M. apposita istanza come da *fac-simile* previsto dalla direttiva GEN-BST-001 2a serie AA.VV. in data 20 gennaio 2020 del Ministero della difesa; le prestazioni di bonifica bellica sistematica terrestre potranno eseguirsi a cura e spese del Soggetto interessato, il quale affiderà l'esecuzione delle stesse ad una impresa B.C.M. regolarmente iscritta all'Albo delle imprese specializzate istituito dal Ministero della difesa. (Esercito Italiano - V Reparto Infrastrutture - Ufficio B.C.M.)

1.3.9 Prescrizioni relative agli aspetti di tutela paesaggistica e dei beni culturali

1.3.9.1 In merito alla riorganizzazione stradale a raso tramite rotatorie, si preveda l'impiego di barriere fonoassorbenti a ridotto impatto paesaggistico costituite da pannelli trasparenti e relativi montanti a sezione ridotta in acciaio cor-ten, ulteriormente mitigate attraverso l'impianto di specie arboree e/o arbustive autoctone già di opportuno sviluppo vegetativo. (MIC-SABAP)

1.3.9.2 Si evitino paramenti in cemento a vista, adottando opportuna finitura ad intonaco e, laddove possibile, valutare, di concerto con RFI ed il Comune di Civitanova Marche, opere di mitigazione a verde, anche tramite l'impianto di piante cascanti. (MIC-SABAP)

1.3.9.3 Per le ringhiere metalliche si adottino tipologie dal disegno semplice e lineare e colorazione e finitura opaca. (MIC-SABAP)

1.3.9.4 Per la realizzazione di guard-rail si valuti, di concerto con ANAS ed il Comune di Civitanova Marche, l'impiego di tipologie in acciaio cor-ten con finitura opaca. (M/CSABAP)

1.3.9.5 Per tutte le opere di mitigazione a verde (bordure, scarpate ed aree inerbiti o inverdite, schermature visive, ecc.), nonché per la prevista piantumazione a compensazione di n. 48 cipressi comuni, sia contemplato uno specifico piano di coltura atto a fornire le indicazioni tecniche necessarie per la sua corretta gestione e il buon esito dello sviluppo vegetativo».

1.4 Prescrizioni relative agli aspetti archeologici

1.4.1. Per quanto riguarda il progetto della rotatoria, in linea di massima si condividono le conclusioni e le valutazioni di rischio proposte nel Documento di valutazione del rischio archeologico che individua come rischio relativo il gradiente «Medio» e pertanto si richiede che venga attivata la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, di cui al comma 8 ss., art. 25, decreto legislativo n. 50/2016. In particolare nell'area che sarà interessata dai lavori della rotatoria tra la ss. 77 e la SS. 76, si prescrive che vengano realizzate una serie di trincee preventive volte a verificare eventuali interferenze di quanto in progetto con strutture e stratigrafie archeologiche eventualmente presenti nel sottosuolo. Le trincee dovranno essere disposte secondo un asse nord/sud secondo intervalli non superiori ai 15 metri lineari, dovranno avere una larghezza non inferiore ai 2 m e dovranno essere condotte con mezzo meccanico a benna liscia fino a livelli antropicamente sterili o comunque fino alla profondità massima di progetto.

1.4.2. Per quanto riguarda il progetto del sottopasso ferroviario, anche se non si hanno indicazioni di rinvenimenti puntuali nell'area, andrà evidenziato che poche centinaia di metri verso la costa, in asse con l'area di intervento, sono state messe in luce strutture murarie e materiali archeologici di età romana. Pertanto non si può escludere il rinvenimento di evidenze archeologiche in fase di esecuzione dei lavori. Si richiede quindi che venga attivata la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui al comma 8 ss., art. 25, decreto legislativo n. 50/2016; in particolare si richiede che vengano realizzate due trincee, una all'ingresso e una all'uscita del sottopasso, perpendicolari all'asse del sottopasso, della larghezza non inferiore ai 2 m e dovranno essere condotte con mezzo meccanico a benna liscia fino a livelli antropicamente sterili o comunque fino alla profondità massima di progetto.

1.4.3. In tutti i tratti non sottoposti a verifica preventiva dovrà comunque essere garantita una assistenza in corso d'opera a cura di personale archeologico specializzato con oneri a carico del committente; tanto le attività di indagine preventiva che il controllo in corso d'opera dovranno essere eseguite sotto la direzione scientifica della Soprintendenza.

1.4.4. Il soggetto incaricato prenderà accordi preventivi con la Soprintendenza sullo svolgimento dei lavori ed avrà cura di redigerne adeguata documentazione tecnico-scientifica, nonché di valutare, momento per momento, l'opportunità di passare allo scavo manuale e di richiedere, se necessario ad una migliore comprensione della situazione archeo-stratigrafica, limitati ampliamenti e/o approfondimenti dell'area di scavo, mentre in caso di rinvenimenti le modalità di prosecuzione del lavoro saranno concordate con la Soprintendenza.

1.4.5. Dovrà essere data preventiva comunicazione del nominativo prescelto, nonché della data di avvio dei lavori. Si rammenta l'obbligo di ottemperare alle norme del decreto legislativo n. 42/2004, che prevede, in caso di rinvenimenti archeologici, l'immediata sospensione dei lavori e la comunicazione entro 24 ore alla Soprintendenza competente, al Sindaco o alle Autorità di Pubblica Sicurezza (art. 90).

2. Raccomandazioni

Le raccomandazioni che seguono risultano dall'esame compiuto sugli atti emessi nel corso del procedimento approvativo dalle amministrazioni e dagli enti interessati.

2.1.1 Valutare la possibilità di lasciare l'accesso a senso unico in via Adua direttamente dal ramo A e, quindi, con percorrenza fuori rotatoria. (Comune di Civitanova)

2.1.2 Il ramo D di innesto alla rotatoria è previsto nella zona dove attualmente è stato realizzato di recente un parcheggio pubblico. Si ritiene opportuno valutare un diverso innesto al fine di salvaguardare il parcheggio medesimo. (Comune di Civitanova)

3. Indicazioni per la fase di verifica delle prescrizioni

3.1 Prescrizioni da recepire nella fase progettuale esecutiva.

Le prescrizioni di cui ai punti:

1.1.1.1; 1.1.2.1; 1.1.2.2; 1.1.2.3; 1.1.3.1; 1.1.3.2; 1.2.1; 1.2.2; 1.3.1; 1.3.4; 1.3.6; 1.3.7; 1.3.9.1; 1.3.9.2; 1.3.9.3; 1.3.9.4.

3.2 Prescrizioni da recepire prima dell'avvio della fase di cantiere.

Le prescrizioni di cui ai punti: 1.3.5; 1.3.8; 1.4.1

3.3 Prescrizioni da recepire in fase di cantiere.

Le prescrizioni di cui ai punti: 1.1.2.4; 1.1.2.5; 1.1.2.6; 1.1.2.7; 1.3.2; 1.3.3; 1.4.2.

3.4 Prescrizioni da recepire prima dell'entrata in esercizio dell'opera.

Le prescrizioni di cui ai punti: 1.1.1.2.

22A05026

