

Confezioni autorizzate:

EU/1/22/1701/001 A.I.C.: 050483015 /E In base 32: 1J4MU7 - 20 mg/ml - Soluzione iniettabile - Uso sottocutaneo - flaconcino (vetro) - 1.2 ml - 1 flaconcino.

Altre condizioni e requisiti dell'autorizzazione all'immissione in commercio

Rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza (PSUR)

I requisiti per la presentazione dei rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza per questo medicinale sono definiti nell'elenco delle date di riferimento dell'Unione europea (elenco EURD) di cui all'art. 107-*quater*, paragrafo 7), della direttiva 2001/83/CE e successivi aggiornamenti pubblicati sul sito web dell'Agenzia europea dei medicinali.

Condizioni o limitazioni per quanto riguarda l'uso sicuro ed efficace del medicinale

Piano di gestione del rischio (RMP)

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve effettuare le attività e le azioni di farmacovigilanza richieste e dettagliate nel RMP approvato e presentato nel modulo 1.8.2 dell'autorizzazione all'immissione in commercio e in ogni successivo aggiornamento approvato del RMP.

Il RMP aggiornato deve essere presentato:

su richiesta dell'Agenzia europea dei medicinali;

ogni volta che il sistema di gestione del rischio è modificato, in particolare a seguito del ricevimento di nuove informazioni che possono portare a un cambiamento significativo del profilo beneficio/rischio o a seguito del raggiungimento di un importante obiettivo (di farmacovigilanza o di minimizzazione del rischio).

Regime di fornitura: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, utilizzabile esclusivamente in ambiente ospedaliero o in strutture ad esso assimilabili (OSP).

23A01392

BANCA D'ITALIA

PROVVEDIMENTO 7 marzo 2023.

Designazione ai sensi del decreto legislativo n. 210/2001 del sistema TARGET-Banca d'Italia e revoca della designazione del sistema TARGET2-Banca d'Italia.

LA BANCA D'ITALIA

Visto l'art. 1, comma 1, lettera *r*) del decreto legislativo n. 210/2001 («Attuazione della direttiva 98/26/CE sulla definitività degli ordini immessi in un sistema di pagamento o di regolamento titoli»);

Visto l'art. 10, comma 2, del decreto legislativo n. 210/2001;

Visto l'art. 146, comma 1, del decreto legislativo n. 385/1993 («Testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia»);

Visto l'indirizzo della Banca centrale europea 2013/47/UE relativo ad un sistema di trasferimento espresso trans-europeo automatizzato di regolamento lordo in tempo reale;

Visto l'indirizzo della Banca centrale europea 2022/912/UE relativo a un sistema di trasferimento espresso trans-europeo automatizzato di regolamento lordo in tempo reale (TARGET) di nuova generazione e che abroga l'indirizzo 2013/47/UE;

Considerato che l'attuale sistema TARGET2 è composto, sotto il profilo giuridico, da una pluralità di sistemi gestiti dalle banche centrali nazionali dell'Eurosistema, e che TARGET2-Banca d'Italia rappresenta la componente italiana di TARGET2;

Considerato che, ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 2001, n. 210, il sistema TARGET2-Banca d'Italia è stato designato quale sistema per l'esecuzione di ordini di trasferimento di cui all'art. 1, comma 1, lettera *m*), numero 1;

Considerato che a partire dal 20 marzo 2023 TARGET2 viene sostituito da TARGET, che sarà composto sotto il profilo giuridico da una pluralità di sistemi, e che il sistema componente di TARGET gestito dalla Banca d'Italia sarà denominato «TARGET-Banca d'Italia»;

Dispone:

1. È revocata, a partire dal 20 marzo 2023, la designazione del sistema «TARGET2-Banca d'Italia», operato dalla Banca d'Italia.

2. È designato, a partire dal 20 marzo 2023, il sistema «TARGET-Banca d'Italia», operato dalla Banca d'Italia.

Il presente provvedimento entra in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Roma, 7 marzo 2023

Il Governatore: Visco

(*Delibera n. 69/2023*).

23A01643

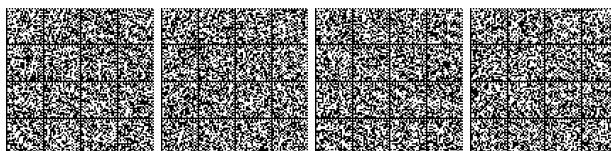
COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 27 dicembre 2022.

Asse viario Marche-Umbria e quadrilatero di penetrazione interna. Intervalliva di Macerata, tratto Sforzacosta (svincolo S.S. 77)-Pieve e collegamento al capoluogo, tratto Pieve-Mattei - Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443 del 2001) - Approvazione progetto definitivo (CUP F81B16001030001). (Delibera n. 44/2022).

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 CIPESS, 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 l'intesa generale quadro, sottoscritta il 24 ottobre 2002 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Regioni Marche e Umbria per la realizzazione dei «Corridoi trasversali e dorsale appenninica (corridoi stradali e autostradali)», è stato delineato il Sistema di viabilità «Asse viario Marche - Umbria e quadrilatero di penetrazione interna»;

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, concernente il rafforzamento dei sistemi di monitoraggio degli investimenti pubblici;

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, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel PIS;

Vista la delibera CIPE 27 maggio 2004, n. 13, con la quale questo Comitato ha definito il quadro degli interventi che costituiscono la parte infrastrutturale del quadrilatero Marche-Umbria ed in particolare è stato approvato il progetto preliminare relativo all'intervalliva di Macerata, dal costo di 14,224 milioni di euro, al netto dell'IVA;

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 indivi-



duare 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 15 marzo 2011, n. 35, recante «Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali» nonché la direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019 che ha modificato la citata direttiva 2008/96/CE nonché il decreto legislativo 15 novembre 2021, n. 213, recante «Attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali»;

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 Comi-

tato 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, dell'art. 1, 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:

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 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;

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. 203 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari - CCASIP, ha di fatto assorbito ed ampliato tutte le competenze del previgente CCASGO;

4. l'art. 214, comma 2, lettera d) e f), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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;

5. 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 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

6. 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:

6.1. 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;

6.2. 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;

6.3. 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 1° dicembre 2016, n. 64, con la quale questo Comitato, ha approvato la modifica dell'asse viario quadrilatero Marche - Umbria ed ha provveduto alla definizione del fabbisogno economico-finanziario per il completamento funzionale del sistema, suddiviso in maxilotto 1 e maxilotto 2, individuando in particolare nel maxilotto 1 il sub-lotto 2.2 denominato «Intervalliva di Macerata Villacosta-Sforzacosta e allaccio funzionale alla città di Macerata - tratto Mattei-La Pieve»;

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 CIPESS 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 Um-

bria 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;

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

Considerato che l'intervento proposto risponde agli attuali obiettivi nel quadro delle politiche di sviluppo nazionale, previsti nelle «Linee guida operative per la valutazione delle opere pubbliche e per la valutazione e la realizzazione degli investimenti - settore stradale» adottate dal Ministero, il 13 settembre 2022;

Valutato che tale opera, sulla base di criteri di sostenibilità nel suo complesso, persegue l'obiettivo di migliorare l'accessibilità delle aree interne e periferiche del Paese e, in particolare lo specifico stralcio funzionale permette il collegamento diretto della città di Macerata alla S.S. n. 77 che costituisce un itinerario di interesse nazionale;

Preso atto che verrà realizzata una infrastruttura resiliente, sostenibile e in linea con i più moderni standard costruttivi tramite:

1. la gestione ecologica dei materiali di risulta riconosciuti come rifiuti, attraverso l'individuazione di opportuni siti di stoccaggio e riciclo;
2. l'uso efficiente delle risorse naturali attraverso l'impiego di materiali primi, nel rispetto dei criteri ambientali minimi (CAM);
3. il contenimento dell'inquinamento luminoso;
4. l'inserimento paesaggistico capace di valorizzare il territorio attraversato;
5. la riduzione e fluidificazione del traffico, con conseguente riduzione delle emissioni atmosferiche e dell'incidentalità;
6. il contributo alla crescita economica e sociale, locale e territoriale;

Visto il decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, recante «Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di



crisi ucraina», convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, ed in particolare l'art. 56 «Disposizioni in materia di Fondo per lo sviluppo e la coesione», comma 3, che ha introdotto il comma 7-bis all'art. 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, prorogando i termini per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti per gli interventi infrastrutturali, di cui al punto 2.3 della delibera CIPESS 28 febbraio 2018, n. 26 aventi valore finanziario complessivo superiore a 25 milioni di euro;

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. 30710 del 15 settembre 2022, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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;

Vista la nota del Segretario del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile n. 6937 del 13 dicembre 2022, con la quale è stata richiesta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la conferma della proposta inviata con nota prot. 30710 del 15 settembre 2022, dalla precedente autorità politica;

Vista la nota del Capo di Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 41905 del 13 dicembre 2022, con la quale è stata confermata la richiesta precedentemente inviata con nota prot. 30710 del 15 settembre 2022;

Considerato che nel CdP ANAS 2016-2020 l'intervento oggetto di approvazione è costituito da due progetti distinti individuati con CUP diversi, ma successivamente tale intervento è stato unificato con l'aggiornamento del CdP ANAS 2018-2019;

Vista la nota n. 14326 del 22 dicembre 2022 con la quale il Ministero della cultura nel richiamare le proprie precedenti comunicazioni, ai sensi di quanto disposto dall'art. 146, comma 5 del decreto legislativo n. 42 del 2004, ha trasmesso l'espressione del parere favorevole in relazione all'esecuzione dell'intervento di cui trattasi nel suo complesso con, in particolare, la prescrizione che tutte le attività di scavo siano condotte con la continua assistenza in corso d'opera di archeologi in possesso dei requisiti di legge previsti per l'iscrizione agli elenchi di cui al decreto ministeriale n. 244 del 2019, con oneri interamente a carico della stazione appaltante e con l'utilizzo di mezzi meccanici dotati di benna liscia;

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: F81B16001030001;

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. n. 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. n. 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 «Intervalliva di Macerata, tratto Sforzacosta (svincolo S.S. n. 77) - Pieve e collegamento al capoluogo, tratto Pieve - Mattei»;

5. l'infrastruttura stradale intervalliva di Macerata e allaccio funzionale alla città tratto Pieve - Mattei costituisce un nuovo collegamento tra le vallate del fiume Potenza e del fiume Chienti sulla direttrice Villa Potenza - Macerata, in particolare tra il centro abitato di Macerata (rotatoria di via Mattei - zona Palasport) e la S.S. n. 77 in corrispondenza della frazione di Campogiano in Comune di Corridonia. La nuova viabilità è progettata in categoria C1 («extraurbana secondaria»), ai sensi del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. n. 6792 del 5 novembre 2001 relativo alle «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade»;

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 ed è stato approvato il progetto preliminare relativo all'intervalliva di Macerata;

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'«Intervalliva di Macerata Villacosta-Sforzacosta e allaccio funzionale alla città di Macerata-tratto Mattei - La Pieve», (costituita dal tratto 1 «Intervalliva di Macerata Villacosta-Sforzacosta e allaccio funzionale alla città di Macerata» e dal tratto 2 «Intervalliva di Macerata tratto Mattei-La Pieve») il cui costo è pari a 43,377 milioni di euro, e assegnando, per tale intervento, risorse per 34,377 milioni di euro a valere sul CdP ANAS;



9. con protocollo di intesa del 7 maggio 2014, la Regione Marche, la Provincia di Macerata e il Comune di Macerata si sono impegnati a trasferire alla società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. il progetto preliminare del tratto via Mattei-La Pieve, approvato dal Comune di Macerata con delibera di giunta comunale n. 44 del 2 marzo 2009 per un importo pari a 11 milioni di euro, cofinanziando i lavori per 9 milioni di euro, in quote paritetiche;

10. 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 citato decreto-legge n. 76 del 2020, «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;

11. la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. ha comunicato che sul progetto definitivo del tratto 1 «Intervalliva di Macerata Villacosta-Sforzacosta e allaccio funzionale alla città di Macerata», ha avviato il 10 dicembre 2020, presso la Provincia di Macerata, la procedura di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del decreto legislativo n. 163 del 2006 per le modifiche apportate al progetto già oggetto di VIA regionale n. 42 del 14 aprile 2004;

12. la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. ha ottenuto parere della Provincia di Macerata, prot. n. 29013 del 23 dicembre 2020;

13. alla luce dell'esito positivo di detta procedura di valutazione preliminare, è stata avviata presso la Regione Marche in data 25 gennaio 2021 la procedura di verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 28 del decreto legislativo n. 152 del 2006, all'esito della quale la medesima regione ha trasmesso il decreto n. 199 del 14 luglio 2021;

14. il decreto n. 199 del 14 luglio 2021 ha concluso positivamente la verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali alla VIA regionale, ad eccezione della condizione n. 9 per la quale è stato stabilito di rimandarne la verifica di ottemperanza alle successive fasi di realizzazione dell'opera;

15. la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. ha comunicato che sul progetto definitivo del tratto 2 «Intervalliva di Macerata tratto Mattei-La Pieve» è stata avviata presso il Ministero della transizione ecologica, in data 22 dicembre 2020, la procedura di «Verifica di assoggettabilità a VIA» ai sensi dell'art. 19, del decreto legislativo n. 152 del 2006, conclusa positivamente dalla Commissione tecnica VIA nella seduta del 18 ottobre 2021, con prescrizioni da ottemperare prima dell'avvio delle attività di cantiere;

16. la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a., con nota n. 5195 del 5 novembre 2021 ha trasmesso alle amministrazioni e agli enti interessati, il progetto definitivo per l'intero intervento, costituito dal tratto 1 e dal tratto 2, unitamente al programma di risoluzione delle interferenze, da sottoporre a Conferenza di servizi ai sensi dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, con le modalità previste dall'art. 165, comma 4, del medesimo decreto legislativo n. 163 del 2006;

17. in data 9 luglio 2021 è stato avviato il procedimento finalizzato all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ed alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 166, comma 2, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006 mediante pubblicazione dell'avviso di «avvio del procedimento» sui quotidiani «Il Messaggero» e «Corriere Adriatico»;

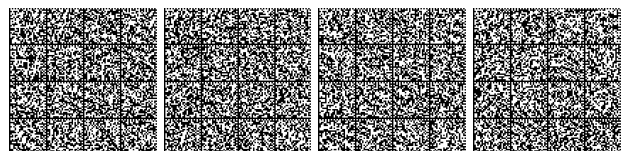
18. il Ministero della cultura - Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio con nota n. 8979 del 18 marzo 2021, recependo i pareri rilasciati dalla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio delle Marche, ha ritenuto che il progetto non sia da assoggettare a procedimento di valutazione di impatto ambientale, a condizione che, relativamente alla tutela archeologica, vengano ottemperate le prescrizioni n. 1 e n. 2 riportate alla pagina n. 7 della predetta nota del 18 marzo 2021;

19. l'11 marzo 2022 è stata convocata la 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;

20. 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. 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;

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'«Intervalliva di Macerata Villacosta-Sforzacosta e allaccio funzionale alla città di Macerata - tratto Mattei-La Pieve» tra gli interventi prioritari necessari per il completamento del sistema viario quadrilatero e disponendo che nell'ambito del Contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS fossero allocate le risorse necessarie alla copertura del relativo fabbisogno finanziario, indicato in 34,377 milioni di euro;



2. nell'ambito del Contratto di programma ANAS 2016-2020, di cui alla delibera n. 65 del 2017 di questo Comitato, è stato assegnato all'intervento l'importo di 34,003 milioni di euro, a fronte di un costo complessivo di 43,003 milioni di euro di cui 9 milioni di euro finanziati dalla Regione Marche, dalla Provincia di Macerata e dal Comune di Macerata in quote paritetiche;

3. il Consiglio di amministrazione, di seguito CdA, della società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. in data 19 novembre 2020 ha approvato in linea tecnica il progetto definitivo per un importo complessivo pari a 57,173 milioni di euro con un incremento di 14,17 milioni di euro rispetto al costo di 43,003 milioni di euro, originariamente previsto dal Contratto di programma 2016-2020 ed al relativo finanziamento;

4. con nota prot. n. 2759 del 17 giugno 2022, la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a., ha rappresentato che il costo stimato dell'investimento (lavori e sicurezza, somme a disposizione e oneri d'investimento) è stato nuovamente rivalutato e ammonta a 83.385.000 euro, importo che costituisce il nuovo limite di spesa dell'intervento, come descritto nel seguente quadro economico, di seguito Q.E., che riporta il confronto fra il precedente Q.E. e quello oggetto della proposta:

	Descrizione voce	Precedente Q.E. Costi come da approvazione CdA 2/3/2022	Q.E. oggetto della proposta Costi con prescrizioni CdS e adeguamento prezzi
	Lavori	Euro	Euro
L1	Lavori	33.861.463,45	49.163.000,00
L1	Sicurezza	2.539.221,46	3.687.000,00
LA	Progettazione Contrattuale	510.000,00	787.000,00
	Totale Lavori	36.910.684,91	53.637.000,00
	Somme a Disposizione (SaD)		
LB	Incentivo (art. 92)	0,00	0,00
L3	Espropri	5.896.932,23	6.428.000,00
L3	Espropri con IVA	0,00	0,00
L4	Revisione Prezzi	0,00	0,00
L5	Allacciamenti Pubblici Servizi	30.000,00	44.000,00
L5	Eliminazione Interferenze	3.166.000,00	4.491.000,00
L6	Imprevisti	1.071.385,10	1.915.000,00
L7	Commissario 31 <i>bis</i> (art.240)	0,00	0,00
L7	Commissione Giudicatrice	0,00	0,00
L7	Consulenza e supporto	200.000,00	218.000,00
L7	Oneri di legge	0,00	0,00
LC	Indagini geognostiche	500.000,00	491.000,00
L7	Pronuncia Compatibilità Ambientale	0,00	0,00
L7	Spese Tecniche	816.571,11	3.216.000,00
L7	Appalti di Servizi	516.611,46	632.000,00
L7	Polizze Assicurative	0,00	0,00
L7	Contr. 0,5/°°VIA	6.817,43	11.000,00
LD	Oneri di Collaudo	0,00	469.000,00
LD	Prove di Laboratorio e Materiali	0,00	737.000,00
LH	Oneri di Pubblicazione	100.000,00	109.000,00
L2	Opere Compensative	362.920,52	983.000,00
L2	Lavori in Economia	1.836.548,45	3.119.000,00
L2	Premio Accelerazione	0,00	0,00
LIVA	Iva indetraibile	0,00	0,00
	Totale SaD	14.503.786,30	22.863.000,00
OI	Oneri d'investimento	5.758.420,78	6.885.000,00
	Totale investimento	57.172.891,99	83.385.000,00

5. l'attuale costo dell'investimento, pari a 83.385.000,00 euro, è aumentato di 26.212.108,01 euro rispetto al costo definito nell'ambito della ricognizione effettuata con le sopra citate delibere di questo Comitato n. 64 del 2016 e n. 65 del 2017;



6. l'incremento di costo è da attribuirsi per 400.000 euro alla valorizzazione delle prescrizioni poste in Conferenza di servizi e, per la parte preponderante è dovuta all'aggiornamento dei prezzi unitari ai più recenti prezzi ANAS (rev. 2 del 2022) che hanno registrato aumenti del 42% circa rispetto ai prezzi utilizzati per la valutazione iniziale degli interventi, a causa del caro materiali e dell'energia;

7. il nuovo quadro economico presenta una riduzione della quota percentuale degli oneri di investimento dall'11,2% al 9% del costo totale dei lavori, facendo comunque registrare un incremento in valore assoluto della voce corrispondente - da 5,78 a 6,88 milioni di euro - per effetto dell'incremento del costo dei lavori;

8. con nota prot. n. 2759 del 17 giugno 2022 la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. ha rappresentato che l'incremento di costo di 26.212.108,01 euro risulta finanziabile, 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 AN254 - *ex* QU10 - «Intervalliva di Tolentino - San Severino Marche» (CUP F71B16000830001), la cui cantierabilità non è prevista a breve scadenza - ed in particolare delle risorse di cui alla legge di stabilità 2018 (legge n. 205/2017, art. 1, comma 1164) assegnate all'intervento, pari a euro 74.130.000;

9. con nota prot. n. 421914 del 21 giugno 2022, ANAS ha confermato l'incremento di costo di 26.212.108,01 euro e ha condiviso la proposta della società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a.;

10. con nota prot. n. 6366 del 28 giugno 2022 la competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha preso atto di quanto rappresentato da ANAS S.p.a. e ha espresso la propria favorevole valutazione all'utilizzo temporaneo delle risorse aggiuntive richieste pari a 26.212.108,01 euro - ai sensi dell'art. 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016) - che consentono di garantire la completa copertura finanziaria dell'intervento il cui costo è pari a 83.385.000,00 euro;

11. con nota prot. n. 60930 del 15 luglio 2022 il Comune di Macerata ha confermato l'impegno già assunto dall'ente con il protocollo d'intesa del 7 maggio 2014, sottoscritto con Regione Marche, Provincia di Macerata e società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a., e ha comunicato che i fondi a carico dell'ente per la propria quota di cofinanziamento dell'opera, pari a 3.000.000 euro, sono previsti nel bilancio 2022/2024 approvato;

12. con nota prot. n. 19716 del 19 luglio 2022, la Provincia di Macerata ha confermato l'impegno già assunto dall'ente con il protocollo d'intesa del 7 maggio 2014, sottoscritto con Regione Marche, Comune di Macerata e società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a., e ha comunicato che i fondi a carico dell'ente per la propria quota di cofinanziamento dell'opera, pari a 3.000.000 euro, sono già impegnati a residuo in apposito capitolo di bilancio e potranno essere immediatamente erogati previa specifica richiesta e successivamente all'effettiva e documentata esecuzione delle prestazioni;

13. con nota prot. n. 5306 del 19 dicembre 2022, la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. ha dichiarato che, nelle more dell'adozione della delibera CIPESS, si impegna a fornire ad ANAS i dati necessari per l'alimentazione del sistema di monitoraggio e a rispettare i termini temporali relativi alla pubblicazione del bando di gara, all'aggiudicazione provvisoria ed alla stipula del contratto, riportati nel cronoprogramma finanziario e procedurale;

14. con nota n. 14424 del 20 dicembre 2022 la Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori ha inviato integrazioni documentali in merito alle risorse FSC ed al cronoprogramma finanziario e procedurale;

15. con nota prot. n. 885744 del 20 dicembre 2022 ANAS indica che «considerato che l'intervento è finanziato per 3 milioni di euro su fondi FSC 2016-2020, su un investimento complessivo di 83,4 milioni di euro, e che il comma 7-bis dell'art. 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, applicabile nel caso in specie, prevede espressamente che «il definanziamento non è disposto ove siano comunque intervenute, entro il 30 giugno 2023, obbligazioni giuridicamente vincolanti», si ritiene che non sussistano dubbi sulla disponibilità dei suddetti fondi FSC - per 3 milioni di euro - ai fini della copertura finanziaria dell'opera»;

16. la copertura finanziaria dell'intervento, il cui costo è di 83.385.000,00 euro, che costituisce il nuovo limite di spesa, è assicurata come segue:

16.1. euro 34.002.891,99 assegnati nell'ambito del Contratto di programma MIT - ANAS 2016-2020;

16.2. euro 3.000.000,00 a carico della Provincia di Macerata (protocollo d'intesa 7 maggio 2014);

16.3. euro 3.000.000,00 a carico del Comune di Macerata (protocollo d'intesa 7 maggio 2014);

16.4. euro 3.000.000,00 euro a valere sul FSC 2014-2020 già assegnati alla Regione Marche e successivamente trasferiti alla titolarità di ANAS;

16.5. euro 26.212.108,01 mediante temporaneo definanziamento, ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), dell'intervento AN254 - *ex* QU10 - «Intervalliva di Tolentino - San Severino Marche» (CUP F71B16000830001), che necessita dell'acquisizione di pareri ed autorizzazioni (non immediata cantierabilità), a valere sulla quota parte delle risorse di cui alla legge di stabilità 2018 (legge n. 205/2017, art. 1, comma 1164) assegnate all'intervento, pari a euro 74.130.000;

16.6. euro 14.170.000,00 mediante temporaneo definanziamento, ai sensi della norma sopra richiamata, del medesimo intervento QU10 «Intervalliva di Tolentino - San Severino Marche» e, in particolare, sulla quota parte di finanziamento a valere sul Fondo unico ANAS.

17. il Ministero della cultura ha espresso parere favorevole in relazione all'esecuzione dell'intervento di cui trattasi nel suo complesso, limitatamente alla sua compatibilità con l'interesse paesaggistico tutelato ed alla conformità dello stesso alle disposizioni contenute nel piano paesaggistico in quanto le opere progettate, per tipologia, forma e dimensione garantiscono la salvaguardia dei valori della *ope legis* tutela sopra richiamati;



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 del Capo di Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 41905 del 13 dicembre 2022, con la quale è stata confermata la richiesta, inviata con nota prot. 30710 del 15 settembre 2022, di sottoposizione a questo Comitato del progetto definitivo «Asse viario Marche - Umbria e quadrilatero di penetrazione interna - Intervalliva di Macerata, tratto Sforzacosta (svincolo S.S. 77) - Pieve e collegamento al capoluogo, tratto Pieve - Mattei»;

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», 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 27 dicembre 2022, n. 7271, 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;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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 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. 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 dei trasporti,

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 interna - Intervalliva di Macerata, tratto Sforzacosta (svincolo S.S. 77) - Pieve e collegamento al capoluogo, tratto Pieve - Mattei».

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 dei trasporti, 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 dei trasporti.

1.5. Dalle prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non possono derivare maggiori oneri a carico dello Stato.

1.6. Il soggetto aggiudicatore riceverà le prescrizioni paesaggistiche e archeologiche incluse nel parere positivo trasmesso dal Ministero della cultura in data 22 dicembre 2022, con la nota prot. 14326.

2. Copertura finanziaria.

2.1. La copertura finanziaria pari a 83.385.000,00 euro, che costituisce il nuovo limite di spesa dell'intervento, è di seguito riportata:

2.1.1. euro 34.002.891,99 assegnati nell'ambito del contratto di programma MIT - ANAS 2016-2020;

2.1.2. euro 3.000.000,00 a carico della Provincia di Macerata (protocollo d'intesa 7 maggio 2014);

2.1.3. euro 3.000.000,00 a carico del Comune di Macerata (protocollo d'intesa 7 maggio 2014);

2.1.4. euro 3.000.000,00 euro a valere sul FSC 2014-2020 già assegnati alla Regione Marche e successivamente trasferiti alla titolarità di ANAS;

2.1.5. euro 14.170.000,00 mediante temporaneo definanziamento, ai sensi della norma sopra richiamata, del medesimo intervento QU10 «Intervalliva di Tolentino - San Severino Marche» e, in particolare, sulla quota parte di finanziamento a valere sul Fondo unico ANAS;

2.1.6. euro 26.212.108,01 mediante temporaneo definanziamento, ai sensi dell'art. 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), dell'intervento AN254 - ex QU10 - «Intervalliva di Tolentino - San Severino Marche» (CUP F71B16000830001), che necessita dell'acquisizione di pareri ed autorizzazioni



(non immediata cantierabilità) a valere sulla quota parte delle risorse di cui alla legge di stabilità 2018 (legge n. 205/2017, art. 1, comma 1164) assegnate all'intervento, pari a euro 74.130.000.

2.2. Relativamente alla quota di finanziamento proveniente dal FSC, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vigilerà sul rispetto di quanto previsto dal comma 7-bis dell'art. 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34.

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 progetto 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 delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre, se del caso, misure alternative.

3.3. Per le successive fasi dell'opera, la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.a. si adopererà per l'accelerazione delle procedure, anche in fase realizzativa, e ad una pronta revisione dei prezzi nel caso in cui gli stessi dovessero registrare in tempi utili significative riduzioni nei nuovi ulteriori prezziari ANAS rispetto al prezzario ANAS rev. 2.0 del 2022.

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

3.5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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.

3.6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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.

3.7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti riguardanti il progetto.

3.8. 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, 27 dicembre 2022

Il Presidente: MELONI

Il Segretario: MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 1° marzo 2023

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 226

ALLEGATO I

Asse viario Marche - Umbria e quadrilatero di penetrazione interna. Intervalliva di Macerata, tratto Sforzacosta (svincolo S.S. n. 77) - Pieve e collegamento al capoluogo, tratto Pieve - Mattei. Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443 del 2001).

Approvazione progetto definitivo
(CUP F81B16001030001)

Indice

Premessa

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 di tutela paesaggistica e dei beni culturali
- 1.5 Prescrizioni relative agli aspetti archeologici
- 2 Raccomandazioni
 - 2.1 Raccomandazioni Tratto 2: La Pieve - via Mattei
- 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. 7

Premessa.

Il presente documento, che forma parte integrante della delibera di approvazione del progetto definitivo relativo all'intervento denominato Intervalliva di Macerata, tratto Sforzacosta (svincolo S.S. 77 - Pieve) e collegamento al capoluogo, tratto Pieve - Mattei, 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, i cui esiti sono sintetizzati nell'allegato A al presente documento, ha portato all'esclusione delle prescrizioni non pertinenti l'intervento in questione o non accettabili o già assolte ed alla riformulazione delle altre nei termini seguenti.

1.1 Prescrizioni relative agli aspetti progettuali.

1.1.1 Aspetti generali.

1.1.1.1 Siano risolte tutte le problematiche inerenti le interferenze della infrastruttura in progetto con le opere impiantistiche a rete o puntuali presenti sul territorio interessato, acquisendo tutte le autorizzazioni e nulla-osta necessari dagli enti gestori dei vari servizi; (Regione Marche)

1.1.1.2 Aspetti progettuali Tratto 1: Sforzacosta (svincolo SS77) - La Pieve.

1.1.1.2.1 Sia presentato un progetto esecutivo sottoscritto da tecnico faunista con comprovata esperienza in cui vengano dettagliate le caratteristiche dei sottopassi e gli altri accorgimenti finalizzati ad evitare le interferenze tra tratto stradale e fauna. (Regione Marche)

1.1.1.2.2 Prevedere in sede di progetto esecutivo la lieve traslazione verso est dell'asse principale «Ramo F» entro i limiti di cui all'art. 166, comma 3 del 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» decreto legislativo n. 163 del 2006. (Regione Marche)

1.1.1.2.3 In fase di progettazione esecutiva dovrà essere risolta la criticità relativa alla distanza planimetrica tra il sostegno 61 dell'elettrodotto AT codice 23750 denominato «Casale Antici - Corneto» (ex Tolentino - Corneto campata 60-61) ed il confine stradale. (Terna)



1.1.3 Aspetti progettuali Tratto 2: La Pieve - via Mattei

1.1.3.1 Il proponente deve presentare un progetto di ripristino delle aree a verde e degli interventi di compensazione redatta da professionista specialista nel settore, per l'intero tratto dell'intervalliva dalla rotatoria sulla SS77 all'innesto, contenente specifiche sulle specie vegetali che si intende utilizzare, sulle modalità di realizzazione, su modalità e durata delle cure colturali e sui costi previsti; in tale documentazione dovrà tenersi in conto esplicitamente anche degli aspetti legati alla stabilità delle specie vegetali (con particolare riferimento agli alberi di alto fusto) e gli aspetti legati all'impatto paesaggistico dell'intervento di piantumazione. (MiTE)

1.1.3.2 In fase di progettazione esecutiva, sulla base di un maggiore dettaglio progettuale, è necessario approfondire tali aspetti (corpi recettori, modalità di riutilizzo, modalità di contenimento degli sversamenti) in riferimento alle norme regionali applicabili, con un grado di dettaglio necessario ai fini dell'autorizzazione allo scarico ai sensi degli articoli 113, 124 e 125 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante «Norme in materia ambientale». (Provincia di Macerata)

1.1.3.3 Il Piano di gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere, in fase di progettazione esecutiva, aggiornato tenendo conto del maggior grado di dettaglio rispetto al progetto in esame. L'aggiornamento dovrà riguardare anche le tavole di cantiere in cui siano riportati tutti i punti di campionamento e monitoraggio (incluso PZ05).

1.1.3.4 Preventivamente all'attivazione degli scarichi industriali, risulta necessario trasmettere il progetto esecutivo dello scarico delle acque reflue, completo degli elementi di cui all'art. 125 del citato 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 13 marzo 2013, n. 59 recante «Regolamento recante la disciplina dell'autorizzazione unica ambientale e la semplificazione di adempimenti amministrativi in materia ambientale gravanti sulle piccole e medie imprese e sugli impianti non soggetti ad autorizzazione integrata ambientale, a norma dell'art. 23 del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito, con modificazioni dalla legge 4 aprile 2012, n. 35.» e secondo le modalità ivi contenute. (Provincia di Macerata).

1.2 Prescrizioni relative ad aspetti idrologici e idraulici.

1.2.1 Tratto 1: Sforzacosta (svincolo SS77) - La Pieve.

1.2.1.1 per il ponte sul Fiume Chienti, dovrà presentarsi formale istanza di concessione idraulica al competente Settore genio civile Marche Sud, completa della documentazione prevista dalla normativa vigente nonché ottenere, prima dell'inizio dei lavori delle stesse opere, l'autorizzazione idraulica. (Regione Marche - settore valutazioni e autorizzazioni ambientali)

1.2.2 Tratto 2: La Pieve- via Mattei.

1.2.2.1 Il proponente deve trasmettere il parere vincolante della competente autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Centrale. (MiTE)

1.2.2.2 Relativamente al Rischio idrogeologico esistente, prima dell'approvazione del progetto esecutivo dovrà essere prodotta, ai sensi del comma 5 dell'art. 12 delle norme di attuazione al Piano assetto idrogeologico Marche la «(...) verifica tecnica, condotta anche in ottemperanza alle prescrizioni di cui al D.M.LL.PP. 11 marzo 1988, volta a dimostrare la compatibilità tra l'intervento, le condizioni di dissesto ed il livello di rischio esistente...» ed acquisito il parere vincolante della competente Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Centrale. (Regione Marche - settore valutazioni e autorizzazioni ambientali)

1.2.2.3 Con riferimento agli aspetti inerenti il vincolo idrogeologico ex regio decreto-legge 30 dicembre 1923, n. 3267 recante «Riordinamento e riforma della legislazione in materia di boschi e di terreni montani» e la legge forestale regionale ex legge regionale Marche n. 6 del 2005 (nota ID 25549351 del 3 marzo 2022), si specifica che in fase di progettazione esecutiva dell'opera in argomento dovrà essere effettuato uno studio botanico vegetazionale; se da tale studio si rileva che l'opera in progetto interferisce con superfici boscate, come definite dall'art. 2 della citata legge regionale Marche n. 6 del 2005 sarà necessario:

redigere specifico elaborato sulle interferenze dell'opera con il bosco finalizzato alla quantificazione della superficie ridotta (in tale elaborato dovranno essere riportate anche le piste di cantiere);

qualora ricorrano le condizioni di cui all'art. 12 della richiamata legge regionale Marche n. 06 del 2005, sarà necessario prevedere misure di compensazione (nuovo rimboschimento ovvero monetizzazione);

acquisire il nulla osta di cui al citato regio decreto-legge n. 3267 del 1923 per le opere in progetto all'interno del bosco. (Regione Marche).

1.3 Prescrizioni relative agli aspetti ambientali, paesaggistici e di cantierizzazione.

1.3.1 Tratto 2: La Pieve - via Mattei

1.3.1.1 Il proponente deve aggiornare il modello di valutazione del flusso di traffico e la conseguente emissione in atmosfera da questo prodotto, approfondendo e tenendo conto del possibile incremento prodotto dalla nuova arteria rispetto alla situazione attuale. (MiTE)

1.3.1.2 Il proponente deve presentare apposita documentazione in cui siano definiti caratteristiche delle acque (quantità e qualità), modalità di convogliamento, trattamento e stoccaggio temporaneo, standard di qualità che si intende garantire, punti di scarico nei corpi ricettori. Tale valutazione deve essere estesa sia alle acque prodotte in fase di cantiere, sia a quelle prodotte in fase di esercizio. A tale scopo le informazioni richieste dovranno essere presentate anche su idonea cartografia. (MiTE)

1.3.1.3 Il proponente deve aggiornare il Piano di gestione delle terre, differenziando le quantità derivanti dalla realizzazione delle opere previste nei Trattati 1 e 2, anche al fine di precisare le modalità temporali con cui le quantità derivanti dalle attività previste nel Tratto 1 siano utilizzabili nel Tratto 2; dovrà essere altresì verificata la disponibilità dei siti di deposito temporaneo a tale scopo necessari e aggiornati e approfonditi il numero e la localizzazione degli impianti di trattamento e/o smaltimento delle quantità in esubero. Il Piano di utilizzo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120, recante «Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164», dovrà essere trasmesso alle autorità competenti secondo i termini di legge. (MiTE)

1.3.1.4 Il rumore generato dovrà rispettare tutti i limiti previsti dalla legge 26 ottobre 1995, n. 447 recante «Legge quadro sull'inquinamento acustico» e successivi decreti attuativi, fatta salva la possibilità di ottenere apposita autorizzazione da parte del comune interessato, in deroga ai limiti stabiliti dalla legge stessa. Verificare che la scelta di adottare, come misura di mitigazione del rumore, la posa di asfalto di tipo fonosorbente garantisca le caratteristiche acustiche nel lungo periodo. (Regione Marche-Arpa)

1.3.1.5 Acque superficiali, dovranno essere specificati i recapiti delle acque meteoriche di dilavamento e delle aree di cantiere, specificando inoltre quali tipologie saranno sottoposte a trattamento e su quali impianti; per questi ultimi dovrà essere chiesta l'autorizzazione allo scarico (Regione Marche - PF «Tutela delle acque e difesa del suolo e della costa»).

1.3.1.6 Alla fine dei lavori le aree e le piste di cantiere dovranno essere ricondotte allo stato *ante-operam* ed i materiali derivanti dall'esecuzione dei lavori dovranno essere smaltiti in conformità alle vigenti leggi in materia (Regione Marche).

1.3.1.7 Tenuto conto che in prossimità dell'area interessata dal progetto sono presenti sia una *ex* discarica di rifiuti che un sito sottoposto alle procedure di bonifica ai sensi dell'art. 242 del decreto legislativo n. 152 del 2006, qualora in fase di cantiere si rilevino anomalie dal punto di vista ambientale e/o difformità rispetto a quanto rilevato in sede di indagini di caratterizzazione, dovrà essere data tempestiva comunicazione ad ARPAM ed agli enti competenti e dovranno essere adottate le procedure previste dal decreto legislativo n. 152 del 2006. I materiali di scavo che non rispettano i requisiti ambientali previsti dal decreto del presidente della repubblica n. 120 del 2017 dovranno essere gestiti come rifiuti.

1.4 Prescrizioni relative agli aspetti di tutela paesaggistica e dei beni culturali.

1.4.1 Tratto 2: La Pieve - via Mattei

1.4.1.1 Dovranno essere evitate soluzioni di mitigazione dell'opera tali da rimarcare la linearità del tracciato stradale con filari di alberature, preferendo soluzioni che presentino una disposizione più naturale con un sistema misto che preveda la compresenza di alberi, arbusti e siepi in essenze di tipo locale. (MiC)

1.4.1.2 Per la mitigazione dell'impatto acustico dovranno essere preferiti schermi naturali o che massimizzino la trasparenza e, per le parti opache dovranno essere fornite le specifiche cromatiche dei pannelli/barriere antirumore per valutarne l'effettivo impatto sul paesaggio. Si richiede, pertanto, che vengano successivamente presentati all'esame della competente Soprintendenza ABAP specifici elaborati e un *rendering* con fotoinserimento. (MiC)



1.4.1.3 Con riguardo al viadotto Pieve, dovranno essere sottoposti all'esame della competente Soprintendenza ABAP gli elaborati esecutivi, con specifica dei materiali e dei dettagli, e con fotoisomerimenti al fine di valutarne l'effettivo impatto sul paesaggio e l'individuazione di eventuali soluzioni migliorative e ulteriori misure di mitigazione. (MiC)

1.4.1.4 Tutte le piante di olivo espuntate dovranno essere reimpiantate nei medesimi fondi, o eventualmente nelle immediate vicinanze, al fine di ricostituire il mosaico agrario interferito dall'opera. (MiC)

1.4.1.5 Al fine di ridurre la frammentazione generata dall'opera nel paesaggio e l'impatto cumulativo, dovranno essere utilizzate per il «tratto 2» soluzioni progettuali, materiali e cromatismi armonizzati con il «tratto 1», in particolare si richiama un opportuno raccordo delle soluzioni per le barriere antirumore, il ricorso a soluzioni di ingegneria naturalistica per la realizzazione di trincee e scarpate, assicurando l'inerbimento delle stesse, evitando l'uso del cemento armato e, solo qualora ciò non fosse possibile, prevederne il rivestimento in pietra naturale. (MiC)

1.5 Prescrizioni relative agli aspetti archeologici.

1.5.1 Tratto 2: La Pieve - via Mattei.

1.5.1.1 Tutti i lavori di scavo dovranno essere eseguiti sotto la direzione scientifica della competente Soprintendenza ABAP, condotti in regime di sorveglianza archeologica da parte di un archeologo professionalmente qualificato, con oneri a carico della committenza. Il professionista incaricato, per espressa previsione dell'incarico ricevuto, prenderà accordi preventivi con la stessa Soprintendenza ABAP sullo svolgimento dei lavori. (MiC)

1.5.1.2 Il soggetto aggiudicatore dovrà mantenere informata la Soprintendenza ABAP sulle successive fasi autorizzatorie dell'opera in oggetto e su ogni eventuale modifica progettuale. (MiC)

2 Raccomandazioni.

Le raccomandazioni che seguono, risultano dall'esame compiuto sugli atti emessi nel corso del procedimento approvativo dalle amministrazioni e dagli enti interessati e per i quali si rimanda all'allegato A al presente documento.

2.1 Raccomandazioni Tratto 2: La Pieve - via Mattei.

2.1.1 Verificare la possibilità di ridurre l'altezza delle opere di sostegno conseguenti alla riconfigurazione del ramo di innesto nella rotatoria di via Mattei, al fine di un migliore inserimento paesaggistico - ambientale del progetto, agendo eventualmente sulla geometria dell'innesto stesso che, con lievi modifiche, potrebbe anche consentire un incremento del raggio di curvatura del ramo di connessione a via Mattei" (Comune di Macerata)

2.1.2 Si raccomanda, in alternativa alla piantagione di piantine forestali, un'idrosemina con specie erbacee, al fine di avere una copertura più immediata del versante, tale da ridurre l'effetto del dilavamento superficiale delle piogge, con impianti arbustivi di specie autoctone, in particolare appartenenti alla famiglia delle Rosaceae. (Comune di Macerata)

2.1.3 Al fine del contenimento delle emissioni dei gas di scarico, dovranno utilizzarsi veicoli a servizio del cantiere omologati con emissioni rispettose delle vigenti normative. (Regione Marche - P.F «Tutela delle acque e difesa del suolo e della costa»)

2.1.4 Si raccomanda di effettuare approfondimenti relativi alla necessità di prevedere dei sottopassi, in particolare per gli ungulati e corredare la progettazione delle piantagioni previste a ridosso dell'asse stradale, con un piano quinquennale di cure colturali, fino al completo attecchimento delle piante. Si raccomanda di evitare le cosiddette «trappole ecologiche», scegliendo attentamente la vegetazione che andrà collocata all'interno delle rotatorie, preferendo una reale compensazione boschiva a quella monetaria. (Regione Marche - settore valutazioni e autorizzazioni ambientali)

3 Indicazioni per la fase di verifica delle prescrizioni.

3.1 Prescrizioni da recepire nella fase progettuale esecutiva.

Le prescrizioni di cui ai punti:

1.2.1.1; 1.2.2.1; 1.2.2.2; 1.2.2.3; 1.3.1.1; 1.3.1.2; 1.3.1.3; 1.3.1.4; 1.3.1.5; 1.4.1.1; 1.4.1.2; 1.4.1.3; 1.4.1.4; 1.4.1.5.

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

Le prescrizioni di cui ai punti:

1.5.1.2.

3.3 Prescrizioni da recepire in fase di cantiere.

Le prescrizioni di cui ai punti:

1.3.1.7 ; 1.5.1.1.

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

Le prescrizioni di cui ai punti:

1.3.1.6

23A01635

CONSIGLIO DI PRESIDENZA DELLA GIUSTIZIA TRIBUTARIA

DELIBERA 31 gennaio 2023.

Regolamento attuativo dell'Ufficio del massimario nazionale. (Delibera n. 158/2023).

IL CONSIGLIO DI PRESIDENZA DELLA GIUSTIZIA TRIBUTARIA

Nella seduta del 31 gennaio 2023, composto come da verbale in pari data;

Vista la relazione delle consigliere Maria De Cono e Carla Raineri;

Visto l'art. 24-*bis* del decreto legislativo 31 dicembre 1992, n. 545, introdotto con l'art. 1, comma 1, lettera r) della legge 31 agosto 2022, n. 130;

Rilevato che la suddetta norma, in vigore dal 1° gennaio 2023, ha previsto la istituzione, presso il Consiglio di presidenza della giustizia tributaria, dell'Ufficio del massimario nazionale;

Valutata la necessità di integrare la norma suindicata con una disciplina regolamentare di dettaglio che ne consenta la concreta costituzione ed operatività;

Delibera:

di approvare l'allegato regolamento attuativo dell'Ufficio del massimario nazionale.

Si dispone la sollecita pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 31 gennaio 2023

Il Presidente: LEONE

ALLEGATO

REGOLAMENTO ATTUATIVO DELL'UFFICIO DEL MASSIMARIO NAZIONALE

Art. 24-*bis* del decreto legislativo n. 545/1992

(introdotto con l'art. 1, comma 1, lettera r)
della legge 31 agosto 2022, n. 130)

1. - Ufficio del massimario nazionale

1.1 È costituito presso il Consiglio di presidenza della giustizia tributaria, l'Ufficio del massimario nazionale (nel prosieguo semplicemente «Ufficio»).

