



PREMESSA: La necessità e l'urgenza del trasferimento delle competenze con riferimento alla cessazione dell'Ufficio Commissariale al 31.12.2018

Come già in più occasioni in precedenza segnalato, ferma restando l'utilità di Relazioni di aggiornamento, di elenchi, prospetti, rendiconti (attività peraltro particolarmente gravosa nell'economia della gestione Commissariale basata su una organizzazione assai ristretta¹⁾ e su risorse di funzionamento praticamente nulle²⁾), non è con documentazioni e numeri pur esatti, coerenti e chiari che può pervenirsi ad un trasferimento di competenze organico ed efficace.

E ciò sia in relazione alla varietà e specificità delle competenze Commissariali, sia in relazione alla impossibilità di descrivere e trasmettere quell'essenziale tessuto connettivo che lega i documenti e gli atti a chi dovesse subentrare.

In buona sostanza si è da tempo auspicata da parte di questo Ufficio la individuazione del Soggetto istituzionale subentrante (sempre che sia un solo Soggetto) in un tempo tale da consentire un affiancamento nel corso dell'attuale gestione, per comprenderne le modalità e per acquisire la conoscenza diretta dei rapporti con il territorio, con le Istituzioni, con gli Enti locali ecc., rapporti e riferimenti che hanno valenze diverse non traducibili in resoconti e che concretizzano anni di intenso e certamente produttivo lavoro.

Quanto sopra detto non è banale in quanto l'attività Commissariale, basata su norme degli anni '80 per i completamenti infrastrutturali ex art. 32 L. 219/81, come modificate sotto vari aspetti dal D.Lgs. 163/06, dai Reg. 554/99 e 207/10, dallo stesso D.Lgs. 50/16 per gli appalti e per gli incarichi più recenti, nonché da norme specifiche e speciali in termini progettuali, tecnici, fiscali, di sicurezza ecc., deve contemplare il rispetto rigoroso di tutta la complessa normativa derivante e regolante quindi la propria attività, rispetto confermato ove necessario con pareri giuridici, con controlli successivi da parte degli Organi di Controllo ed indirettamente dalla assenza assoluta di contenziosi nei confronti del Commissario per l'attività specifica ed originale dello stesso e dalle indiscutibili economie registrate a favore della P.A..

D'altronde la nomina del Commissario è intervenuta come espressamente riportato negli atti ufficiali per riconosciuti requisiti e meriti professionali, di integrità e di esperienza nel settore dei LL.PP.³⁾ restando esclusa ogni diversa valutazione.

Si sottolinea che nella malaugurata assenza di individuazione del Soggetto subentrante in tempi idonei, il sottoscritto dovrà necessariamente trasferire al MiSE, che gliel'aveva delegate, le proprie competenze.

Si ritiene che tale eventualità potrebbe determinare un pesante contraccolpo sulla attuale struttura ministeriale, che dovrebbe pertanto urgentemente, ma con tempi ridotti, organizzarsi, con conseguenti rischi di ritardi e di possibili danni economici.

Le numerose proroghe (concretizzate intorno al 30 dicembre di ogni anno) a partire dall'anno 2013 praticamente anno per anno, hanno poi comportato un superlavoro da parte dell'Ufficio impegnato su ricognizioni e rendiconti risultati alla fine non necessari in quella complessità.

¹ L'Ufficio si compone oltre al Commissario come struttura di supporto di sette elementi, uno solo dei quali a tempo pieno. Il Commissario si avvale poi dei Provveditorati competenti per territorio per attività di SUA.

² Come noto la gestione dei lavori per circa 550.000.000 € viene effettuata a fronte di risorse pari a 100.000 €/anno. Si consideri che l'Ufficio è funzionalmente autonomo (acquisto strumentazioni, materiali di consumo ecc.) e che i 100.000 € provengono da economie che lo stesso Ufficio per legge sottrae alle risorse stanziate per lavori.

³ Al sottoscritto è riconosciuta ampia competenza nel settore giuridico ed amministrativo come dimostrano i volumi pubblicati dalla Casa Editrice Giuffrè con contratto decennale.



Anche la presente Relazione, che costituisce la base essenziale sotto il profilo conoscitivo generale dell'attività Commissariale pregressa e residuale, delle strategie gestionali adottate, dell'organizzazione funzionale della Struttura operativa costituita ecc., viene quindi redatta a termini di legge per consentire l'assunzione da parte dei Ministeri competenti delle determinazioni atte a concretizzare il ritorno delle incombenze Commissariali negli ambiti ministeriali istituzionali e/o il trasferimento ad altri soggetti pubblici, a partire dall'1.1.19.

Ancora una volta va poi ribadito che le proroghe non sono state finora concesse per ritardi attribuibili alla gestione Commissariale bensì a differimenti dei finanziamenti (ancora incompleti per la Viabilità Lioni – Grottaminarda), ad attribuzione di competenze ulteriori nel corso degli anni (l'ultima delle quali nell'agosto 2017), ad una burocrazia prossima all'accanimento, a fattori, in una parola, esterni.

Che poi non vi siano mai state pause o intervalli nell'azione Commissariale è rilevabile proprio dalle oltre cento Relazioni di aggiornamento finora prodotte per la DGIAI/MiSE che hanno portato ad oggi la corrispondenza ad oltre 32000 unità ed a quasi 2000 i Decreti con una cadenza ed una periodicità che confermano l'oculatezza della gestione e la capacità di programmazione.

Per ulteriori considerazioni di carattere generale si rinvia necessariamente alle precedenti Relazioni, nelle quali è peraltro ricorrente la segnalazione della gravissima circostanza dell'eliminazione della consulenza giuridica diretta per una distorta ed irrazionale visione della spending-review⁴.

La presente Relazione viene corredata con numerosi allegati grafici, descrittivi e numerici in relazione ai quali, con il Rapporto Finale al 31.12.18, saranno forniti solo e soltanto gli specifici aggiornamenti per ovvie ragioni temporali.

IL COMMISSARIO AD ACTA
(Ing. Filippo D'Ambrosio)

⁴ L'appannaggio per funzionamento giusta Finanziaria 2003 era di 300.000 €/anno a carico MiSE, ridotta inopinatamente a 100.000 €/anno a carico Ufficio Commissariale nell'anno 2012. Da considerare che fino a quella data il sottoscritto aveva restituito all'Amministrazione in nome della propria spending-review oltre 100.000€/anno.

**Allegati:**

- 1) **Le principali attività pubbliche delegate al Commissario e qualche considerazione - I finanziamenti**
- 2) **I lavori:**
 - 2a) **Lioni – Grottaminarda – Brochure**
 - 2a.1) I finanziamenti stralcio per stralcio
 - 2a.2) Le Convenzioni di Concessione di Committenza, Atti Aggiuntivi, Contratti stralcio per stralcio
 - 2a.3) Le altre Convenzioni e Concessioni
 - 2a.4) Le spese
 - 2a.5) I cronoprogrammi
 - 2a.6) Le autorizzazioni sismiche
 - 2a.7) I subappalti
 - 2a.8) Le interferenze
 - 2a.9) La trasparenza e la tracciabilità
 - 2a.10) I contenziosi
 - 2a.11) Le transazioni
 - 2a.12) I pareri consultivi
 - 2a.13) L'incentivo
 - 2a.14) Le relazioni sull'attività
 - 2a.15) Gli espropri
 - 2b) **Completamenti ex art. 32 L. 219/81 – Stato dell'arte – Quadro generale economico-finanziario progetti – Tabelle attività contabili e concessorie da concludere**
 - 2b.1) Il trasferimento delle risorse dal MiSE
 - 2b.2) I contratti di appalto
 - 2b.3) I contratti professionali in essere
 - 2b.4) Le spese
 - 2b.5) Lo stato dell'arte
 - 2b.6) I contenziosi e le attività residue
 - 2b.7) Gli espropri e le transazioni
 - 2b.8) I pareri consultivi
 - 2b.9) L'incentivo
 - 2b.10) Le relazioni e i rendiconti
 - 2b.11) La trasparenza – v. punto 2a.9)
- 3) **L'organizzazione ed il funzionamento dell'Ufficio Commissariale**
- 4) **La contabilità ordinaria – La delega dal DG**



Ministero dello Sviluppo Economico
Il Commissario ad Acta L. 289/02 art. 86

1) LE ATTIVITA' DELEGATE ALL'UFFICIO COMMISSARIALE (L. 289/02 ART. 86)

L'Ufficio Commissariale è stato istituito con L. 289/02 ed ha assunto tutte le incombenze in materia di infrastrutture di cui all'art. 32 L. 219/81 dell'allora Ufficio B5 della Direzione Incentivi del Ministero delle Attività Produttive, composto nel 2002 da circa 30 elementi, venti dei quali dedicati esclusivamente ai LL.PP.

Commissario è stato nominato l'Ing. Filippo D'Ambrosio con specifico D.M. del 21.2.03 registrato alla Corte dei Conti il 14.4.2003 – Ufficio di controllo atti Ministero delle Attività Produttive (oggi M.S.E.) e pubblicato nella G.U.R.I. n.120 del 26.5.03, successivamente integrato con D.M. 21.12.2005.

Le incombenze dell'Ufficio sono di seguito elencate:

- A) interventi di ripristino su opere ex art. 32 L. 219/81 risultate danneggiate alla data di trasferimento a questo Ufficio, ancora da consegnare agli Enti gestori (c.1 art. 86) pur se già collaudate;
- B) consegna definitiva agli Enti gestori destinatari delle opere ultimate e collaudate (c.1 art. 86), chiusure contabili e concessorie;
- C) programmazione, affidamento a concessione di committenza, direzione, esecuzione, collaudo e consegna di infrastrutture di completamento funzionale di schemi infrastrutturali già attivati ante 28.2.91 comprese tutte le incombenze connesse con le attività espropriative (c.1 art. 86). Sotto tale voce ricade la Viabilità Lioni – Grottaminarda;
- D) progettazione, affidamento, direzione, esecuzione, collaudo dei lavori di completamento infrastrutturale ricompresi nell'ambito di concessioni revocate dal MAP (oggi MiSE) e rimasti abbandonati da anni comprese attività espropriativa residua e supporto al Contenzioso (c.2 art. 86). Trattasi di importanti interventi di completamento su quattro originarie, notevoli opere incompiute e in situazione di grave degrado per la parte già realizzata;
- E) completamento in termini costruttivi ed amministrativi, compresa attività espropriativa incompiuta e collaudazione di tutte le restanti opere pubbliche già di competenza dell'Ufficio B5/DGSAI (v. DM 21.12.2005) originariamente con una sola eccezione (prog. 6053) in quanto alla data del 21.2.2003 già in istruttoria la certificazione di collaudo presso il MiSE (c.1 e c.2 art. 86); nell'agosto 2017 anche tale progetto è stato trasferito al Commissario con apposito D.M. per il completamento di tutte le attività e per gli eventuali interventi costruttivi.

I progetti ex art. 32 di competenza Commissariale sono stati così portati a 72.



F) organizzazione e funzionamento dell'Ufficio Commissariale (c.3 art. 86 L. 289/02; v. anche art. 49 L. 134/12). Nell'ambito del c.3 art. 86 ricade anche l'incombenza di valutare l'onere derivante dal completamento e di informarne il CIPE. A tutt'oggi non è stata chiesta alcuna ulteriore risorsa rispetto a quanto residuo dal 1997 per i lavori di completamento infrastrutturale e restano ferme le previsioni economiche formulate nell'anno 2009 per i lavori di completamento funzionale.

Detto Ufficio è autonomo nella propria gestione (acquisti, materiale di consumo ecc. ecc.) per la quale però dal 2012 riceve € 100.000,00/anno¹), assolutamente insufficienti in quanto comprensive del corrispettivo per il Commissario pari ad € 65.000/anno.

Per giunta tali 100.000 € devono essere prelevate da apodittiche economie sui lavori di competenza dello stesso Commissario.

Il Commissario dimostra la continua e costante presenza, per ragioni di trasparenza, timbrando giornalmente entrata ed uscita, comunicando i giorni di missione alla DGIAI e garantendo la propria reperibilità 24h/24. Non ha alcun giorno di *malattia* dall'anno 2003 e le *ferie* non raggiungono i 15 gg complessivi all'anno.

I risultati dell'attività Commissariale sono riportati:

- bimestralmente in relazioni al MiSE,
- semestralmente e a fine anno al Parlamento,
- annualmente alla Corte dei Conti.

E' facile pertanto comprendere la vastità della materia, la sua diversità, la difficoltà gestionale e le relative responsabilità.

Tutti gli interventi costruttivi sono effettuati sostanzialmente con solo personale pubblico (del MiSE ²) e dei Provveditorati avvalsi³) che svolge pertanto importanti funzioni di D.L., RUP, progettuali ecc.

Il personale MiSE opera anche fuori orario di Ufficio, ed è sempre reperibile anche nei giorni festivi; dall'anno 2012 è escluso da ogni progetto finalizzato (non più possibile per la riduzione da 300.000 a 100.000 €/anno delle risorse gestionali).

Ad oggi sono stati emessi 1952 Decreti e la corrispondenza assomma a oltre 32.200 unità, con una media di circa 10 unità al giorno.

I progetti di competenza relativi ai completamenti infrastrutturali (sostanzialmente conclusi nella gran parte) sono stati come detto 72, oltre alla Viabilità Lioni – Grottaminarda di cui sono in corso 2 lotti per 4 stralci totali. Mancano tuttora 70M€ di competenza MIT (in attesa stanziamento CIPE), perché per il resto le Del. CIPE 62/11, 27/12, 65/16 coprono 360M€ su 430M€ complessivi di progetto.

¹ Da sottolineare che la Legge 289/02 dava al Commissario per la gestione, su fondi Ministero, € 300.000,00/anno (100.000 almeno dei quali restituiti come economie dal Commissario stesso ogni anno). Con la inconcepibile riduzione a 100.000€/anno sono iniziate gravi difficoltà operative e soprattutto la perdita della indispensabile consulenza giuridica diretta.

² Trattasi di sei elementi part-time più uno a tempo pieno (Coordinamento Segreteria).

³ Per le convenzioni con i Provveditorati vedi anche nel seguito

Il Commissario ad Acta ex art. 86 L.289/02
MiSE – Viale America 201 – 00144 ROMA
Tel. 06.54927818-7763 – Fax 06.54927828

filippo.dambrosio@mise.gov.it – commissarioadacta@pec.mise.gov.it



Le operazioni di trasferimento delle competenze residue entro il 31.12 p.v. sono pertanto alquanto complesse ed il Commissario fin dall'anno 2012 rappresenta tali difficoltà, superabili a proprio giudizio solo con un affiancamento immediato e costante da parte del/i consegnatario/i.

Il numero notevole di chiari e precisi elenchi, prospetti, previsioni, pratiche in corso (si pensi alle notevoli operazioni in essere in campo espropriativo su alcuni dei progetti di completamento, alle situazioni rappresentate dal prog. 6053 trasferito al Commissario solo nell'anno 2017 ecc.) possono fornire esclusivamente dati statistici, dove invece è necessario entrare nel merito attivo ed operativo.

I risultati principali poi, più volte riportati con relazioni e rendiconti, dell'attività dell'Ufficio sono in sintesi riconducibili a:

- economicità della gestione (risulteranno certamente economie finali sulle risorse risalenti all'anno 1997 per interventi inferiori a quelli realizzati);
- assenza di contenziosi contro il Commissario;
- assenza di incidenti sul lavoro e di rilievi sulla gestione;
- trasparenza e tracciabilità anche con strumenti specifici (rapporti con Prefetture, distribuzione di brochure sull'attività, disponibilità ad ogni incontro e consultazione, pubblicità affidamenti ecc.);
- ottimi rapporti con il territorio e con i cittadini (circa 800 transazioni con risparmi milionari per l'Erario);
- soluzioni progettuali anche di avanguardia e clausole contrattuali più favorevoli all'Amministrazione.

Per quanto esposto il Commissario ribadisce la necessità di attivare ogni azione perché il trasferimento di competenze al 31.12 p.v. non possa determinare possibili soluzioni di continuità nel prosieguo.

Ipotesi di ulteriori proroghe vengono escluse dallo stesso Commissario per motivi che vanno dall'impegno superiore ad ogni resistenza anche fisica propria e del proprio personale, ormai altamente qualificato ma strettamente incardinato in una organizzazione gestionale con criteri e regole non facilmente trasferibili in una struttura ministeriale, alla carenza assoluta di risorse per la gestione, all'assenza di riconoscimenti economici per i propri collaboratori, alla scarsa considerazione del MiSE sull'operazione di recupero e completamento, lavori, contabilità, espropriazioni, contrattualistica finora effettuata ed ampiamente dimostrabile.

Si precisa che tutto quanto riportato e dichiarato è conforme alla verità e dimostrabile per tabulas.



Commissario ad Acta ex art. 86 L. 289/02

Ministero dello Sviluppo Economico,
Ministero delle Infrastrutture

Regione Campania

S.S.V. LIONI – GROTTAMINARDA



30 settembre 2018

PAGINA BIANCA

È inoltre in previsione la Stazione Comprensoriale "Ariano 2" ovvero l'unica fermata in Irpinia della tratta Caserta -Bari con annesso interporto per scalo merci (località Fiumarelle)

Pertanto il completamento dell'itinerario Contursi (A3) – Grottaminarda (A16) attraverso la realizzazione dei 20 km d'asse della **Lioni – Grottaminarda**, consentirà di connettere tutte le aree industriali della zona tra di loro e con le principali direttrici autostradali A16 e A3 verso il nord e verso i porti di Napoli ,Salerno, Bari e Gioia Tauro e gli scali ferroviari ed intermodali.

In larga scala, l'intervento in esame costituisce la possibilità di realizzare un sistema infrastrutturale maggiormente interconnesso e gerarchizzato, attraverso il quale potenziare uno schema di collegamenti a "rete" auspicato dal Piano Generale dei Trasporti; consentirà, infatti, di inserire le aree interne dell'Irpinia negli itinerari nazionali di comunicazione e nel sistema logistico nazionale, anche grazie al collegamento dell'arteria con la stazione Irpinia della futura linea ferroviaria ad **alta capacità Napoli - Bari** e con il terminal bus dell'**Air a Grottaminarda**.

Infine rappresenterà una importante via di fuga ovvero di rapido soccorso in caso di calamità ed una certezza in termini di sicurezza e di tempi di percorribilità.

Finalità dell'intervento:

- Collegamento Lioni (S. Angelo dei Lombardi) con Grottaminarda in provincia di Avellino, assolvendo alla funzione di completare l'asse Contursi - Grottaminarda previsto nello schema viario a livello territoriale interregionale ed in buona parte già realizzato (tratto Contursi –Lioni - S. Angelo dei Lombardi).
- Realizzare il collegamento tra le autostrade A16 (Napoli - Canosa) ed A3 (Salerno - Reggio Calabria)
- Prospettive di prosecuzione dell'itinerario verso sud-ovest fino ad Agropoli e verso nord-est fino a Termoli (A14).



Criticità del sistema viario attuale:

- Inadeguato a realizzare un collegamento di livello interregionale A3 (Contursi) – SS 7var (Lioni) - A16 (Grottaminarda) – A14 (Termoli).
- Non connette la rete locale con quella regionale.
- Non è idoneo a soddisfare le caratteristiche della domanda di traffico civile e commerciale attuale e futura.
- Non garantisce sufficiente accessibilità al territorio, alle concentrazioni produttive, ai bacini di manodopera.
- Non è dotato dei necessari ed omogenei livelli di sicurezza.



Vantaggi apportati dall'intervento:

- Favorire lo sviluppo degli insediamenti produttivi presenti nell'area attraverso il collegamento tra di loro e con le direttrici autostradali ed i principali porti del sud Italia
- Conferire maggiore accessibilità ai comuni ed alle attività locali:
 - 14 comuni serviti
 - ≈ 50.000 abitanti
 - 3 Sistemi locali del lavoro
 - 3700 spostamenti generati
 - 3800 spostamenti attratti
- Migliorare l'accessibilità con la valle Ufita
- Ridurre le distanze e i tempi di percorrenza:
- Incrementare l'accessibilità per il territorio interno della provincia di Avellino
- Adeguare i livelli di sicurezza
- Integrare con una ulteriore tratta il previsto corridoio Tirreno - Adriatico

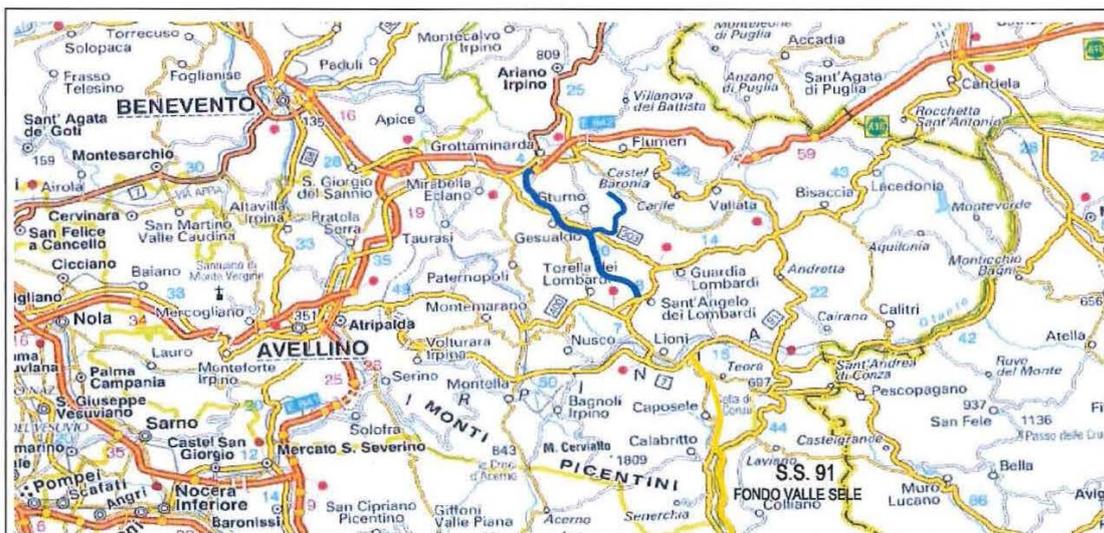
Descrizione sintetica

Al di là delle prospettive di prosecuzione dell'itinerario verso Sud-Ovest fino ad Agropoli e verso Nord-Est fino a Termoli (A14), la nuova infrastruttura consentirà nell'immediato la interconnessione dei diversi insediamenti industriali della zona ed un più agevole collegamento tra queste e le Autostrade A16 (Napoli – Canosa) ed A3 (Salerno – Reggio Calabria), oltre che un generale miglioramento della situazione trasportistica dell'area.

L'opera stradale è localizzata nella Regione Campania, interamente nel territorio della provincia di Avellino; i territori comunali direttamente interessati sono S. Angelo dei Lombardi, Rocca San Felice, Villamaina, Frigento, Gesualdo e Grottoamminarda.

L'intero tracciato di lunghezza circa 19.5 km (al netto degli svincoli) è previsto in nuova sede, e insiste sostanzialmente su territori destinati a "zona agricola" nelle previsioni degli strumenti di pianificazione comunali.

La fascia di intervento interessata dall'itinerario non contiene aree edificate, salvo le poche presenze marginali che sono di modesta entità anche nella zona urbana di Grottoamminarda a maggiore consistenza insediativa.



L'infrastruttura in esame è prossima ad alcune aree SIC appartenenti al Parco Regionale dei Monti Picentini, ma non le attraversa.

Dal punto di vista del vincolo archeologico la strada attraversa territori che, se pur ricadenti in comprensorio di certo interesse archeologico, non presentano emergenze di rilievo: il corridoio stradale non tocca aree vincolate né sedi di prevedibili rinvenimenti di significativa importanza.

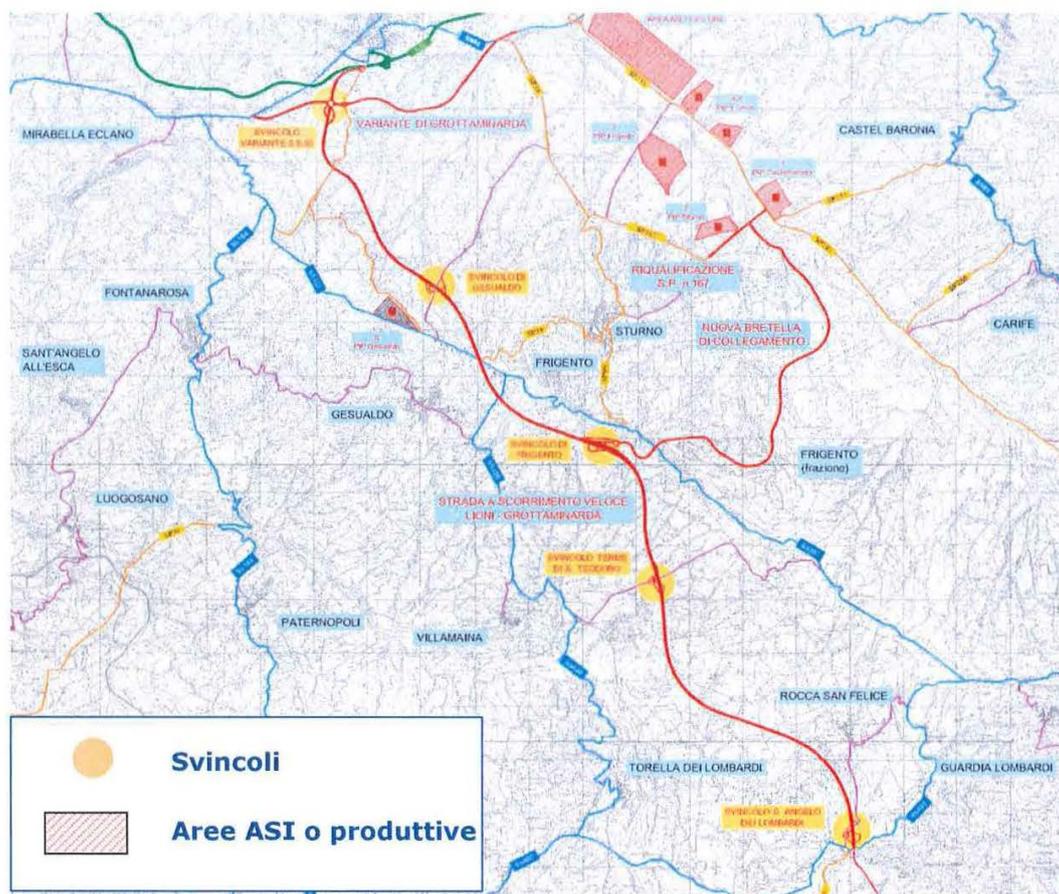
Per quanto riguarda il rischio frana, gli studi di settore hanno evidenziato le tratte ricadenti in ambiti di attenzione e per essi sono state dimensionate "opere di risanamento e/o sostegno" compatibili con l'ambiente circostante.

Notevoli sono gli interventi al contorno, con particolare riferimento alle sistemazioni idrauliche.

Caratteristiche tecniche:

- | | | |
|---|-------------------------|-----------------------------------|
| • Sezione | tipo C1 D.M. 05/11/2001 | |
| • Intervallo velocità di progetto | 60 - 100 Km/h | |
| • Pendenza longitudinale (corsia di arrampicamento) | max. 4,85 % | max. 6,09% tra km 17+940 e 19+050 |
| • Lunghezza max dei rettilinei | 940 m | |
| • Raggio di curvatura planimetrico minimo: | 620 m | |
| • Raggio di curvatura altimetrico minimo: | 10.000 m | |
| • Sviluppo complessivo del tracciato | 19.980 m | |
| • N. 17 gallerie artificiali | 1818.30 m | |
| • N. 3 gallerie naturali | 3265 m | |
| • N. 16 Viadotti | 4357 m | |
| • N. 6 Sottovia scatolari | | |
| • N. 24 Tombini | | |
| • Tratti in trincea 20% sviluppo complessivo | | |
| • Tratti in rilevato 30% sviluppo complessivo | | |
| • Svincoli previsti (*) | 5 : | |
- S. Angelo dei Lombardi;
 - Villamaina - Terme di San Teodoro;
 - Frigento;
 - Gesualdo;
 - di collegamento con la Variante alla S.S. 90

(*) Oltre all'innesto finale in rotatoria sulla SP 36 in prossimità del casello autostradale di Grottaminarda della A16 Napoli - Bari



Dall'inquadramento funzionale, per la strada in oggetto risulta definito un intervallo di velocità di progetto (60+100) km/h. Per quanto riguarda la sezione trasversale, è stata prevista una sezione tipo C1 che risulta caratterizzata da un'unica carreggiata con due corsie (una per verso di marcia) pari a 3,75 m e banchine laterali pari a 1,50 m, per una larghezza complessiva della piattaforma stradale pari a 10,50 m.

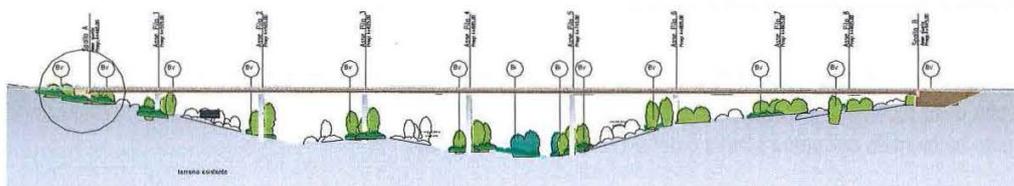
Per la definizione delle tipologie progettuali delle opere d'arte maggiori, in particolare per i viadotti, sono state prese in considerazione le caratteristiche plano-altimetriche del tracciato oltre che la configurazione geometrica delle singole opere; la scelta delle tecniche costruttive adottate è passata, come accennato, anche attraverso un'attenta valutazione dell'inserimento ambientale dell'opera stessa e del suo aspetto estetico finale.



Gli interventi d'inserimento ambientale del tracciato di progetto prevedono la creazione di unità ambientali in grado di assolvere al compito di ricucitura dei margini dell'infrastruttura con le unità ambientali esistenti favorendo, nel contempo, il recupero vegetazionale dell'area interessata dai lavori, con evidenti ricadute positive sul paesaggio o su specifici aspetti di natura geomorfologica.

Nei primi 6.5 km del tracciato (individuati dall'Ufficio Commissariale come 2° Lotto – Infrasad), ricadono cinque viadotti, sul fiume Fredane e nei valloni compresi tra il sistema collinare e il bacino del Fredane stesso, mentre nella restante parte del tracciato (1° Lotto – Infrav), ricadono dieci viadotti, localizzati nelle aree di maggiore qualità ambientale, nei valloni compresi tra il sistema collinare e i due bacini del Fredane e dell'Ufita.

Gli interventi di inserimento ambientale sono, pertanto, destinati da una parte, ad assicurare una effettiva mitigazione degli impatti visuali e paesaggistici con impianti di raccordo degli elementi della struttura (pile, spalle) con le formazioni vegetali presenti ai margini; dall'altra, ad eliminare i segni del cantiere sviluppatosi nelle aree sottoviadotto.



2. Iter amministrativo

Il progetto esecutivo dell'opera, articolato in 1° Lotto (competenza Infrav) e 2° Lotto in continuità (competenza Infrasad) è stato approvato dal Commissario ad Acta ex articolo 2 legge 289/02 con apposito decreto n° 709 del 28/7/2010.

Tale decreto riassume il precedente iter amministrativo a partire dall'originario affidamento in concessione ai Consorzi INFRASUD ed INFRAV in virtù della art. 32 della legge 219/81 e dell'art. 86 della L. 289/02.

Il suddetto decreto di approvazione all'articolo 1 recita quanto segue:

E' approvato il progetto esecutivo per la realizzazione della "strada a scorrimento veloce Lioni-Grottaminarda per il collegamento dell'autostrada A3 SA-RC (Svincolo di Contursi) con l'autostrada A16 NA-BA (Svincolo di Grottaminarda)" redatto dal Consorzio INFRASUD per il tratto dalla progressiva 0+450 alla progressiva 6+500 e dal Consorzio INFR.AV per il tratto dalla progressiva 6+500 alla progressiva 19+980 per l'importo complessivo di €430.000.000,00 articolato come segue :

LAVORI IN CONCESSIONE	Tratto INFRASUD (denominato 2° LOTTO) – da progr. 0+450 a progr. 6+500	Tratto INFR.AV (denominato 1° LOTTO) - da progr. 6+500 a progr. 19+980
Importo netto lavori (Progetto esecutivo REV D)	124.278.064,50	227.565.421,77
Oneri Speciali di sicurezza (da elaborato di stima)	5.714.684,74	10.092.570,89
Oneri di concessione (6,00%)	7.456.683,87	13.653.925,31
Somme a disposizione dell'Amministrazione		
Espropriazioni (da relaz. Giustificativa delle indennità di esproprio)	1.657.506,16	7.334.028,94
Oneri per eliminazione interferenze (da elaborato di stima), lavori in economia, consulenze e varie	676.150,00	1.302.400,00
Imprevisti	15.362.841,19	
Spese generali (D.L., R.S.E., Collaudatori, Spese varie Amministrazione)	14.073.739,45	
Prezzo chiuso ex art. 133 D. Lgs 163/2006	831.983,18	
IMPORTO COMPLESSIVO DEL PROGETTO	430.000.000,00	

L'attribuzione dell'importo complessivo del progetto, distribuendo anche le voci comuni, è di euro 150.055.806,69 al tratto INFRASUD e di euro 279.944.193,31 al tratto INFR.AV.

All'articolo 2 dello stesso decreto di approvazione viene stabilito che in caso di finanziamento parziale rispetto alla somma totale sopra determinata si proceda per stralci sulla base delle effettive somme rese disponibili e nei relativi tempi di assegnazione ferme restando condizioni rivolte a conservare invariato l'importo di progetto a carico dell'Amministrazione.

Tra dette condizioni particolari si richiamano:

- inserimento di una clausola contrattuale che limita il pagamento dei lavori a misura agli importi di stima complessiva progettuale ed ove la contabilità effettiva superasse tale limite esclusione di qualsiasi riconoscimento economico. Ovviamente è prevista la compensazione nell'ambito dei lavori a misura perché obiettivo è che non si superi l'importo totale di tali lavori a misura come stimato ed approvato.

Ovviamente essendo il progetto finanziato per stralci, tale compensazione andrebbe effettuata per ogni stralcio.

Non tutti hanno compreso i benefici di tale condizione.

- Esclusione di riconoscimenti economici e/o di aggiornamenti qualsiasi sia il numero di stralci e qualsiasi siano i tempi di finanziamento, ed altresì esclusione di qualsiasi corrispettivo nel caso di finanziamento parziale dell'opera con contestuale acquisizione da parte dell'Amministrazione del progetto non realizzato a titolo assolutamente gratuito.
- Realizzazione a carico dei Concessionari di qualsiasi interferenza da spostare ove già esistente e non censita progettualmente.
- Assunzione a carico del Concessionario delle spese legali in caso di contenziosi nel settore espropriativo delegato.
- Altre condizioni restrittive e cautelative per l'Amministrazione, che rendono minimi i rischi di maggiori oneri (ad es. per interessi) per il pubblico Erario.

3. Descrizione dei lotti e degli stralci costruttivi realizzabili all'attualità

Con deliberazione n° 62 del 3/8/2011 del CIPE, pubblicata sulla Gazzetta della Repubblica Italiana del 31/12/2011, nell'ambito dell'assegnazione di risorse ad interventi di rilievo nazionale ed interregionale per l'attuazione del piano nazionale per il Sud, venne assegnato all'opera in oggetto un primo finanziamento regionale di **220 milioni di Euro** per la realizzazione di un lotto funzionale nell'ambito della tratta Lioni - Grottaminarda dell'asse nord/sud Tirreno – Adriatico.

Il Commissario con Verbale del 28.11.2011, sentiti i soggetti interessati presso il Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Campania e Molise, individuava la tratta funzionale nella tratta Grottaminarda – Frigento per l'importo suddetto.

Con deliberazione n° 27 del 23/3/2012 del CIPE, vennero assegnati ulteriori **70 milioni di Euro** su finanziamento statale, distribuiti sulle 5 annualità dal 2012 al 2016 e destinati specificamente al tratto tra lo Svincolo di Frigento e lo svincolo Terme di San Teodoro (Villamaina).

Tale ulteriore stanziamento, unitamente al precedente ed alle risorse già trasferite di cui:

- al Decreto dirigenziale della Regione Campania n° 239 del 21 giugno 2007 di **euro 2,5 milioni**, ad oggi assegnato sulla c.s. commissariale per euro 2,4 milioni;
- al Decreto Dirigenziale dell'Area Generale di coordinamento LL.PP. della Regione Campania n° 148 del 24 luglio 2009 di **euro 2,5 milioni**.

portava l'ammontare complessivo degli stanziamenti a **euro 295 milioni**.

Tenuto conto delle somme così come sopra definite fu possibile rimodulare nel corso del 2012 gli stralci funzionali realizzabili come appresso:

Una tratta funzionale, di importo pari a **euro 260 milioni** (suddivisibile in stralci secondo gli effettivi finanziamenti), che prevedeva la realizzazione del tratto di strada compreso tra gli svincoli di Grottaminarda - Frigento- San Teodoro (Villamaina) inclusi i due svincoli di estremità e gli svincoli interni per Gesualdo, Frigento e di collegamento con la variante S.S.90. Inoltre è inclusa la riqualificazione della strada Comunale Napoletana, dallo svincolo di Terme San Teodoro fino alla S.S. 428.

Tale tratta consente un agevole collegamento tra i comuni di Villamaina, Frigento, Gesualdo e Grottaminarda. Inoltre consente, sempre attraverso la strada comunale Napoletana che si innesta sullo svincolo di San Teodoro, l'interscambio della nuova arteria con la S.S.428.

Detta tratta funzionale comprendeva per intero lo stralcio Grottaminarda – Frigento di cui al Verbale del 28.11.2011 sopra citato.

Ai soli fini della identificazione dei finanziamenti e alla luce della intervenuta delibera CIPE n° 27 del 23.3.2012, tale tratta funzionale venne suddivisa nelle seguenti sub tratte:

- da **progressiva 7+125 a progressiva 11+937** per euro 70.000.000 (finanziamento MIT) a valere sulla Delibera CIPE n° 27 del 23 marzo 2012 e definita dall'Ufficio Commissariale 1° Lotto, 1° Stralcio, da Frigento allo Svincolo di San Teodoro (Villamaina);

- da **progressiva 11+937 a progressiva 19+980**; per euro 190.000.000 a valere per :
 - o Euro 186.375.000 sulla Delibera CIPE n° 62 del 3 agosto 2011;
 - o euro 1.500.000 sul Decreto Dirigenziale della Regione Campania n° 239 del 21 giugno 2007;
 - o euro 2.125.000 sul Decreto Dirig. Area Generale di coordinamento LL.PP. Regione Campania n° 148.

Una seconda tratta funzionale (finanziamento regionale), di **euro 35 milioni** (completamento ai 295 milioni di euro in argomento), che prevedeva la realizzazione dello svincolo per Sant'Angelo dei Lombardi ed il completamento della strada fino al km 1+925 ed il collegamento con la S.P.217.

Proseguendo lungo la S.P.217 per circa 7.5 km si arriva sulla strada comunale Napoletana di cui si è detto, percorrendo la quale, per circa 1.5 km si arriva allo svincolo di Terme San Teodoro (Villamaina).

Tale tratta (indicata come 2° Lotto 1° Stralcio), attraverso la realizzazione del nuovo svincolo, che consente l'immissione della strada esistente Lioni - S. Angelo dei Lombardi alla S.P. n° 78, permette di migliorare il collegamento attuale, che si presenta, allo stato, parziale e con caratteristiche geometriche non compatibili con le disposizioni della normativa vigente, ma soprattutto, consente attraverso il collegamento con la S.P.217, posto al km 1+925, di allacciarsi al 1° stralcio funzionale che parte dallo svincolo di Terme di San Teodoro (Villamaina) e termina a Grottaminarda.

Ai soli fini della identificazione dei finanziamenti dei 35 milioni di euro in argomento e alla luce della intervenuta delibera CIPE n° 27 del 23.3.2012, tale stralcio funzionale veniva così finanziato:

- o Euro 33.625.000 a valere su Delibera CIPE n° 62 del 3 agosto 2011;
- o euro 1.000.000 a valere su Decreto Dirigenziale della Regione Campania n° 239 del 21 giugno 2007;
- o euro 375.000 a valere su Decreto Dirig. dell'Area Generale di coordinamento LL.PP. Regione Campania n° 148.

In conclusione, per rendere attuabili tratte funzionali, l'importo di **220 milioni di Euro di cui alla delibera del 3/8/2011 del CIPE** venne distribuito in via definitiva come segue:

- 186.375.000 di Euro al lotto n° I (realizzando il secondo stralcio funzionale in prosecuzione con il 1° stralcio finanziato dal MIT per euro 70 milioni)
- 33.625.000 di Euro al lotto n° II (realizzando il primo stralcio di tale lotto)

Al riguardo, con Delibera della Giunta Regionale n° 650 del 15 dicembre 2014 pubblicata sul BURC n° 85 del 22 dicembre 2014, avente ad oggetto: FSC 2007 – 2013. Delibera CIPE n° 62/2011. Atto aggiuntivo all'APQ "Sistemi di mobilità". Modifica ed integrazione delle DDGGRR 200/2014 e 473/2014", la Regione Campania ha deliberato "di confermare nell'Atto Aggiuntivo all'APQ "Sistemi di mobilità" l'intervento di competenza nazionale già individuato nella delibera CIPE n. 62/11 che risulta già dotato di OGV, costituito da "Asse Nord/Sud Tirreno Adriatico: Lauria – Contursi – Grottaminarda – Termoli – Candela. Tratta Lioni – Grottaminarda. 1° lotto" del costo di 220,00 M€ (Soggetto attuatore Commissario ad Acta ex L. 289/2002).

In data 30 dicembre 2014 è stato sottoscritto tra il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e la Regione Campania (Dipartimento della Programmazione e dello Sviluppo Economico – Direzione Generale per la Programmazione Economica e Turismo e Dipartimento delle Politiche Territoriali – Direzione Generale per la Mobilità), l'Accordo di Programma Quadro "Sistemi di mobilità" relativo alla più volte richiamata Delibera CIPE n. 62 del 3 agosto 2011.

A seguire, con Delibera della Giunta Regionale n° 47 del 9 febbraio 2015 pubblicata sul BURC n° 13 del 26 febbraio 2015, avente ad oggetto: "Approvazione documento tecnico di accompagnamento al bilancio di previsione finanziario per il triennio 2015 – 2017 della Regione Campania – Approvazione bilancio gestionale per gli anni 2015, 2016 e 2017. Modifica n. 367 dell'8 agosto 2014", la Regione Campania ha deliberato "di iscrivere le entrate derivanti da assegnazioni