



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

**STATO DI REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE
STRATEGICHE DI INTERESSE NAZIONALE DI CUI ALLA
L. N. 443/2001 (C. D. LEGGE OBIETTIVO)**

Deliberazione 5 aprile 2022, n. 6/2022/G



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

**SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO**

**STATO DI REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE
STRATEGICHE DI INTERESSE NAZIONALE DI CUI ALLA
L. N. 443/2001 (C. D. LEGGE OBIETTIVO)**

Relatore

Cons. Mario Guarany

Hanno collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati: Rosa Perretta, Paola Servili, Claudio Ricciardi,
Veronica Ferro.

SOMMARIO

	Pag.
Deliberazione	9
* * *	
Rapporto	15
Sintesi	17
CAPITOLO I - Oggetto e finalità dell'indagine	21
CAPITOLO II - Le infrastrutture strategiche di interesse nazionale	23
Premessa	23
1. Le competenze del Cipess	23
2. Il processo decisionale del Cipess	24
3. Il Programma infrastrutture strategiche (Pis) e la legge obiettivo	25
4. L'evoluzione del Pis	30
CAPITOLO III - Lo stato di realizzazione degli interventi oggetto di approfondimento	45
Premessa	45
1. Linea alta velocità Brescia - Verona - Padova	45
2. Collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate - Stabio	60
3. Progetto unico linea ferroviaria AV/AC Milano - Genova III Valico dei Giovi, potenziamento infrastrutturale Voltri - Brignole e potenziamento Genova - Campasso	63
4. Linea 6 della metropolitana di Napoli	80
5. Trasversale nord Orte - Viterbo-Civitavecchia - S. S. n. 675 Umbro - Laziale: completamento tratta Viterbo - Civitavecchia	84
6. Osservazioni	89
CAPITOLO IV - Il quadro finanziario degli interventi oggetto di approfondimento .	91
1. Linea alta velocità Brescia - Verona - Padova	91
2. Collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate - Stabio	94
3. Progetto unico linea ferroviaria AV/AC Milano - Genova III Valico dei Giovi, potenziamento infrastrutturale Voltri - Brignole e potenziamento Genova - Campasso	95
4. Linea 6 della metropolitana di Napoli	97
5. Trasversale nord Orte - Viterbo-Civitavecchia - S. S. n. 675 Umbro - Laziale: completamento tratta Viterbo - Civitavecchia	101

CAPITOLO V - Chiarimenti forniti in previsione dell'esame e della pronuncia collegiale del 22 marzo 2022	105
1. Chiarimenti forniti in previsione dell'esame e della pronuncia collegiale del 22 marzo 2022	105
CAPITOLO VI - Considerazioni conclusive dell'istruttoria, esiti del contraddittorio, e raccomandazioni proposte	117

* * *

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Infrastrutture strategiche Pis - Delibera Cipe n. 121/2001	26
Tabella 2 - Infrastrutture strategiche Pis 2014	27
Tabella 3 - Raffronto tra Pis originario e successivi aggiornamenti	28
Tabella 4 - Raffronto tra infrastrutture prioritarie incluse negli allegati infrastrutture ai Def 2015-2021	29
Tabella 5 - Investimenti prioritari mobilità (costo, risorse e fabbisogno) anno 2018 ...	32
Tabella 6 - Investimenti prioritari mobilità (costo, risorse e fabbisogno) anno 2019 ..	32
Tabella 7 - Investimenti prioritari mobilità (costo, risorse e fabbisogno) anno 2020 ..	32
Tabella 8 - Investimenti prioritari mobilità (costo, risorse e fabbisogno) anno 2021 ..	33
Tabella 9 - Linea alta velocità Brescia - Verona - Padova - Articolazione in lotti funzionali e costruttivi	51
Tabella 10 - Linea alta velocità Brescia - Verona - Padova - Elenco delle principali delibere Cipe	52
Tabella 11 - Linea alta velocità Brescia - Verona - Padova - Stato di attuazione dei progetti	53
Tabella 12 - Tratta AV/AC Brescia -Verona: 1^ lotto funzionale Brescia Est - Verona	56
Tabella 13 - Tratta AV/AC Brescia - Verona: 2^ lotto funzionale quadruplicamento est in uscita da Brescia	56
Tabella 14 - Tratta AV/AC Verona- Padova: 1^ lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza	57
Tabella 15 - Tratta AV/AC Verona - Padova: 2^ lotto funzionale attraversamento di Vicenza	57
Tabella 16 - Tratta AV/AC Verona - Padova: 3^ lotto funzionale Vicenza-Padova ...	58
Tabella 17 - Nodo AV/AC di Verona ingresso ovest	58
Tabella 18 - Nodo AV/AC di Verona ingresso est	59
Tabella 19 - Collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate - Stabio - Elenco delle principali delibere Cipe	62
Tabella 20 - Progetto unico - Elenco delle principali delibere Cipe	65
Tabella 21 - Progetto unico - Articolazione in lotti funzionali e costruttivi	66
Tabella 22 - Progetto unico - Cronoprogramma e previsione produzione al 31.12.2020 con costo a vita intera 6.853 milioni	68
Tabella 23 - Progetto unico - Previsione di produzione del contrattualizzato Consorzio Cociv al 31.12.2020	68
Tabella 24 - Progetto unico - Stato di attuazione dei progetti	69
Tabella 25 - Progetto unico - Avanzamento lavori al 1.1.2020	70
Tabella 26 - Progetto unico - Avanzamento scavo gallerie al 1.1.2020	71
Tabella 27 - Progetto unico - Avanzamento lavori al 31.12.2020	71
Tabella 28 - Progetto unico - Avanzamento scavo gallerie al 31.12.2020	72

Tabella 29 - Progetto unico - Avanzamento lavori al 30.9.2021	72
Tabella 30 - Progetto unico - Avanzamento scavo gallerie al 30.9.2021	73
Tabella 31 - Progetto unico - Avanzamento complessivo sotto gestione commissariale 1.1.2020 - 30.9.2021	73
Tabella 32 - Progetto unico - Schema avanzamento realizzazione "Progetto condiviso"	78
Tabella 33 - Linea AV/AC Brescia -Verona - Padova - Stato avanzamento lavori al 30.9.2021	93
Tabella 34 - Collegamento transfrontaliero Arcisate - Stabio - Situazione contabile ..	94
Tabella 35 - Linea 6 della metropolitana di Napoli - Quadro economico aggiornato..	98
Tabella 36 - Linea 6 della metropolitana di Napoli - Quadro copertura finanziaria	100
Tabella 37 - Trasversale nord Orte - Viterbo-Civitavecchia - S.S. n. 675 Umbro - Laziale: completamento tratta Viterbo - Civitavecchia - Fonti di finanziamento	101
Tabella 38 - Trasversale nord Orte - Viterbo-Civitavecchia - S.S. n. 675 Umbro - Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia - Stato di erogazione dei finanziamenti	101
Tabella 39 - Quadro riepilogativo delle risorse finanziarie relative ai 5 interventi	103
Tabella 40 - Stato di avanzamento del PIS nel 2013 e nel 2020 - interventi ultimati ...	106
Tabella 41 - Statistiche sugli interventi infrastrutturali del PIS desunti dal sistema Informativo SILOS (dati aggiornati al 31 dicembre 2020)	107
Tabella 42 - Valore delle infrastrutture prioritarie e strategiche inserite negli allegati DEF (2015-2021) secondo SILOS	109
Tabella 43 - Linee di intervento inserite nel PNRR - Missione 3 componente 1	112

INDICE DEI GRAFICI

Grafico 1 - Distribuzione per settore infrastrutturale degli investimenti previsti dal Pis	29
Grafico 2 - Opere prioritarie dal 2018 al 2021	33
Grafico 3 - Evoluzione opere strategiche fino al 2014 e opere prioritarie dal 2015	34
Grafico 4 - Iter approvativo infrastrutture strategiche	37
Grafico 5 - Progetto unico - Andamento livelli occupazionali 2020-2021	75
Grafico 6 - Linea 6 della metropolitana di Napoli - Stato di attuazione	83
Grafico 7 - Linea AV/AC Brescia - Verona - Padova - Confronto tra finanziato e fabbisogno	91
Grafico 8 - Finanziamento 1^ lotto funzionale Brescia est - Verona della tratta AV/AC Brescia-Verona e 1^lotto Funzionale Verona - Bivio Vicenza della tratta AV/AC Verona -Padova	93
Grafico 9 - Finanziamento Progetto unico	96
Grafico 10 - Linea 6 della metropolitana di Napoli - Stato di utilizzo del finanziamento complessivo	100
Grafico 11 - Trasversale nord Orte - Viterbo - Civitavecchia - S.S. n. 675 Umbro - Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia - Stato di erogazione dei finanziamenti	102
Grafico 12 - Quadro riepilogativo delle risorse finanziarie relative ai 5 interventi	104
Grafico 13 - Costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie nelle analisi del Servizio studi della Camera dei deputati	109

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - Linea AV/AC Milano-Venezia: tratte Brescia-Verona e Verona-Padova ...	46
Figura 2 - Collegamento transfrontaliero Arcisate - Stabio	61
Figura 3 - Progetto unico - Avanzamento scavo gallerie Terzo Valico al 30.9.2021 ...	74
Figura 4 - Progetto unico - Avanzamento lavori e scavo gallerie Nodo di Genova ...	74
Figura 5 - Progetto unico - Opere compensative Liguria	76
Figura 6 - Progetto unico - Opere compensative Piemonte	76
Figura 7 - Linea 6 della Metropolitana di Napoli	82
Figura 8 - Avanzamento Progetto unico al 30.9.2021 sulla base del finanziamento disponibile	96

DELIBERAZIONE



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

Collegio II

Camera di consiglio del 22 marzo 2022

Presieduta dal Presidente Mauro Orefice

Composta dai magistrati:

Presidente della Sezione: Mauro OREFICE

Consiglieri: Domenico PECCERILLO, Paola COSA, Natale Maria Alfonso D'AMICO, Michele SCARPA, Mario GUARANY, Daniela ALBERGHINI

Referendario: Khelena NIKIFARAVA

* * *

Visto l'art. 100, comma 2, Cost.;

vista la l. 14 gennaio 1994, n. 20 e, in particolare, l'art. 3, c. 4, ai sensi del quale la Corte dei conti svolge il controllo sulla gestione delle amministrazioni pubbliche, verificando la corrispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge e valutando comparativamente costi, modi e tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa;

vista la deliberazione della Sezione in data 15 maggio 2020, n. 4/2020/G, con la quale è stato approvato il programma di controllo sulla gestione per l'esercizio 2020;

visto il rapporto, presentato dal cons. Mario Guarany, che illustra gli esiti dell'indagine condotta in merito allo "*Stato di realizzazione delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale di cui alla l. n. 443/2001 (c. d. legge obiettivo)*";

visto l'art. 85 del d.l. n. 18/2020, in particolare comma 8-bis, (convertito dalla legge n. 27/2020), come modificato dall'art. 26-ter del d.l. 104/2020 (convertito dalla legge n. 126/2020);

visto il decreto del Presidente della Corte dei conti del 27 ottobre 2020, n. 287 "*Regole tecniche e operative in materia di svolgimento in videoconferenza delle udienze del giudice nei giudizi innanzi alla Corte dei conti, delle Camere di consiglio e delle adunanze, nonché delle audizioni mediante collegamento da remoto del pubblico ministero*";

vista l'ordinanza n. 5/2022 in data 22 febbraio 2022, con la quale il presidente della Sezione ha convocato in camera di consiglio il Collegio II per il giorno 22 marzo 2022, mediante l'applicativo Microsoft Teams, al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

vista la nota n. 497 del 23 febbraio 2022, con la quale il Servizio di segreteria per le adunanze ha trasmesso il rapporto ai seguenti uffici:

- Presidenza del Consiglio dei ministri:
 - Segretariato generale;
 - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE);
 - Ufficio per il controllo interno, trasparenza ed integrità;
 - Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili:
 - Gabinetto del Ministro;
 - Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza;
 - Organismo indipendente di valutazione della *performance* - OIV;
 - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici;
 - Dipartimento per la mobilità sostenibile;
 - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie;
 - Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali;
 - Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali;
 - Direzione generale per la digitalizzazione, i sistemi informativi e statistici;
 - Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità sostenibile;
 - Commissario straordinario per il completamento dei lavori del progetto unificato "Terzo valico dei Giovi", "Potenziamento infrastrutturale Voltri - Brignole" e "Potenziamento infrastrutturale Genova - Campasso", Cons. Calogero Mauceri;
 - Commissario straordinario per il completamento dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC Milano - Venezia tratta "Brescia - Verona - Padova", Ing. Vincenzo Macello;
 - Commissario straordinario per l'infrastruttura stradale SS 675 Umbro-Laziale - collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte tratta Monte Romano est - Civitavecchia, Ing. Ilaria Maria Coppa;
 - Ministero dell'economia e delle finanze:
 - Ufficio di Gabinetto del Ministro;
 - Organismo indipendente di valutazione della *performance* - OIV;
 - Dipartimento del Tesoro - Direzione VI Interventi finanziari nell'economia - Ufficio II;
 - Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato;
 - Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
 - Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero dell'economia e delle finanze;
- vista la memoria n. 1 del Commissario straordinario per il completamento dei lavori del progetto unificato "Terzo valico dei Giovi", "Potenziamento infrastrutturale Voltri Brignole" e "Potenziamento infrastrutturale Genova - Campasso", Cons. Calogero Mauceri prot. n. 4/2022 dell'8 marzo 2022, acquisita al prot. n. 653 dell'8 marzo 2022;
- vista la memoria n. 2 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete,

informativi e statistici – Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali prot. n. 5012 dell'11 marzo 2022, acquisita al prot. n. 692 del 14 marzo 2022;

vista la memoria n. 3 della Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile prot. n. 1952 del 14 marzo 2022, acquisita al prot. n. 695 del 14 marzo 2022;

vista la memoria n. 4 della Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica prot. n. 1513 - P del 14 marzo 2022, acquisita al prot. n. 706 del 15 marzo 2022;

vista la memoria n. 5 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici, prot. n. 2385 del 16 marzo 2022, acquisita al prot. n. 716 del 16 marzo 2022;

vista la memoria n. 6 del Capo di Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili prot. n. 9892 del 18 marzo 2022, acquisita al prot. n. 736 del 21 marzo 2022;
udito il relatore, cons. Mario GUARANY;

DELIBERA

di approvare, con le modifiche apportate dal Collegio II in Camera di consiglio, il rapporto concernente lo *“Stato di realizzazione delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale di cui alla l. n. 443/2001 (c. d. legge obiettivo)”*.

La presente deliberazione e l'unito rapporto saranno inviati, a cura della Segreteria della Sezione, alla Presidenza del Senato della Repubblica e alla Presidenza della Camera dei deputati, alla Presidenza della Commissione Bilancio del Senato della Repubblica, alla Presidenza della Commissione Bilancio della Camera dei deputati nonché alle seguenti amministrazioni:

- Presidenza del Consiglio dei ministri:
 - Segretariato generale;
 - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE);
 - Ufficio per il controllo interno, trasparenza ed integrità;
- Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili:
 - Gabinetto del Ministro;
 - Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza;
 - Organismo indipendente di valutazione della *performance* - OIV;
 - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici;
 - Dipartimento per la mobilità sostenibile;
 - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie;
 - Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali;
 - Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture

stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali;

Direzione generale per la digitalizzazione, i sistemi informativi e statistici;

Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità sostenibile;

- Commissario straordinario per il completamento dei lavori del progetto unificato "Terzo valico dei Giovi", "Potenziamento infrastrutturale Voltri - Brignole" e "Potenziamento infrastrutturale Genova - Campasso", Cons. Calogero Mauceri;
- Commissario straordinario per il completamento dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC Milano - Venezia tratta "Brescia - Verona - Padova", Ing. Vincenzo Macello;
- Commissario straordinario per l'infrastruttura stradale SS 675 Umbro-Laziale - collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte tratta Monte Romano est - Civitavecchia, Ing. Ilaria Maria Coppa;
- Ministero dell'economia e delle finanze:
 - Ufficio di Gabinetto del Ministro;
 - Organismo indipendente di valutazione della *performance* - OIV;
 - Dipartimento del Tesoro - Direzione VI Interventi finanziari nell'economia - Ufficio II;
 - Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato;
- Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero dell'economia e delle finanze;

Le amministrazioni interessate:

comunicheranno alla Corte e al Parlamento, entro sei mesi dalla data di ricevimento del presente rapporto, le misure consequenziali adottate ai sensi dell'art. 3, c. 6, l. 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, c. 172, l. 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006);

ove ritengano di non ottemperare ai rilievi formulati, adotteranno, entro trenta giorni dalla ricezione del presente rapporto, l'eventuale provvedimento motivato previsto dall'art. 3, c. 64, l. 24 dicembre 2007, n. 244.

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 (concernente il "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni").

Il presente rapporto è inviato, altresì, alle Sezioni riunite in sede di controllo.

Il consigliere relatore
Mario Guarany
f.to digitalmente

Il presidente
Mauro Orefice
f.to digitalmente

Depositata in segreteria il 05 aprile 2022

Il dirigente
Antonio Fabio Gioia
f.to digitalmente

RAPPORTO

Sintesi

Il primo Programma delle infrastrutture strategiche (Pis) di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c. d. legge obiettivo) è stato approvato con la delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica - Cipe (ora Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile - Cipess) n. 121 del 21 dicembre 2001 e prevedeva una serie di opere strategiche per un costo totale di circa 125 miliardi di euro.

Le principali caratteristiche che hanno fortemente contrassegnato negli anni tale programma, condizionandone la sua concreta fattibilità e realizzazione, sono state il ritardo nella sua attuazione e la scarsità delle risorse finanziarie disponibili a fronte di un complesso di interventi che negli anni 2002-2014 era in continuo aumento.

Nel 2013 erano carenti circa metà dei finanziamenti necessari (231,8 miliardi di euro, di cui soli 118 miliardi disponibili).

La necessità di individuare un nucleo più ristretto di interventi secondo criteri di effettiva rilevanza, di fattibilità nei tempi previsti, di priorità per la crescita economica e produttiva nazionale, ha improntato la successiva azione di programmazione.

Nel 2015 le 25 opere individuate come prioritarie hanno registrato un costo totale di 70,9 miliardi di euro e coperture finanziarie pari a 48 miliardi di euro.

Negli anni 2018, 2019, 2020 e 2021 il costo delle opere prioritarie è lievitato fino a un totale di 196,7 miliardi nel 2020 e 242,6 miliardi nel 2021, con risorse assegnate programmaticamente per un importo pari a 131,3 miliardi nel 2020 e a 178,9 miliardi nel 2021.

Il rapporto illustra il quadro generale della materia esaminata, evidenziando le criticità rilevate e le azioni risolutive intraprese dalle amministrazioni interessate.

In tale contesto, emerge l'esigenza di implementare le iniziative avviate volte a razionalizzare e a rendere sempre più efficace la programmazione e l'individuazione degli interventi infrastrutturali prioritari per lo sviluppo del Paese per renderla pienamente coerente con le risorse finanziarie effettivamente disponibili e con gli obiettivi prefissati, al fine di consentire, attraverso una gestione sana e corretta, il

definitivo e completo raggiungimento degli stessi, nel rispetto dei cronoprogrammi definiti per ciascun intervento.

L'esigenza sopra rappresentata è di fondamentale importanza nel contesto attuale che vede alcuni interventi beneficiare delle risorse del PNRR (Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 febbraio 2021 e al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021).

La gestione e la realizzazione di detti interventi deve essere coerente con le nuove linee di azione previste dal PNRR, consentendo l'accelerazione e la semplificazione procedurale, nonché il pieno utilizzo delle risorse disponibili nel rispetto dei tempi definiti dai relativi cronoprogrammi.

A tale riguardo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha segnalato a questa Sezione la disciplina di un nuovo *iter* procedurale per la semplificazione delle procedure per gli investimenti ferroviari strutturato in tre fasi: fase di indirizzo strategico per l'adozione di un documento strategico di durata quinquennale; fase di predisposizione e approvazione amministrativa dei contratti di programma; fase di sottoscrizione e aggiornamento annuale.

La Sezione raccomanda all'amministrazione di porre in essere tutte le iniziative necessarie per assicurare la puntuale definizione di ogni fase procedurale relativa alla realizzazione degli interventi, al fine di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'azione amministrativa e perseguire nel migliore dei modi gli obiettivi strategici delineati nel PNRR.

Proprio al fine di assicurare il pieno rispetto dei tempi previsti, si rinnova la raccomandazione a una maggiore attenzione agli studi e alle indagini preliminari, da definire con la massima accuratezza, riducendo quanto più possibile il rischio di successive revisioni.

La Sezione riafferma l'esigenza dell'adozione di iniziative strutturate sul piano organizzativo che favoriscano il regolare e costante raccordo fra i diversi soggetti che intervengono nei processi di programmazione, indirizzo, coordinamento progettazione, finanziamento, realizzazione e monitoraggio delle opere.

In tale ambito la Sezione sollecita la piena attuazione delle disposizioni normative recate dal Codice dei contratti pubblici in materia di strumenti per la pianificazione e la programmazione di settore, provvedendo all'individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari nel piano generale dei trasporti e della logistica e nel primo documento pluriennale di pianificazione che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims) predispone e il Cipess approva.

Alla luce di quanto sopra, in linea con quanto previsto nella delibera Cipess n. 45/2021 del 27 luglio 2021, si rivolge al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la raccomandazione di fornire a questa Corte, in sede di verifica delle misure realizzate in esito al presente rapporto, un quadro generale riepilogativo omogeneo e aggiornato contenente i dati aggregati dello stato di attuazione e programmazione degli interventi Pis, dividendoli fra: conclusi, in corso di realizzazione, in progettazione (con l'indicazione della fase: esecutiva, definitiva, preliminare o studio di fattibilità), e in progettazione già sottoposti o ancora da sottoporre al Cipess.

Per quanto riguarda gli interventi oggetto di approfondimento, per la linea alta velocità Brescia-Verona-Padova e il Progetto unico linea ferroviaria AV/AC Milano-Genova III Valico dei Giovi, potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole e potenziamento Genova-Campasso, si rileva l'esigenza che il Ministero dell'economia e delle finanze d'intesa con il Mims (che ha assicurato la massima disponibilità al riguardo) verifichi la possibilità di individuare all'interno dei capitoli interessati uno specifico piano gestionale riportante i dati contabili relativi ad ogni intervento infrastrutturale.

Ciò al fine di consentire alle stesse amministrazioni di avere, in modo autonomo, un quadro finanziario del singolo intervento chiaro, trasparente e costantemente aggiornato, per un più puntuale ed efficace monitoraggio delle risorse finanziarie stanziare e dei pagamenti effettuati per ogni singola opera, nonché al fine di agevolare il controllo da parte degli organi preposti.

Per la linea 6 della metropolitana di Napoli, il cronoprogramma delle attività fornito dalla competente Direzione generale in fase istruttoria prevedeva l'apertura all'esercizio della tratta fino a San Pasquale entro il 30 giugno 2022, congiuntamente

alla riattivazione della prima tratta Mostra-Mergellina che è chiusa dal 2014. Nel 2022 si prevede il completamento dei lavori fino a Municipio e l'apertura all'esercizio nei primi mesi del 2023.

Per l'intervento riguardante la trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - s. s. 675 Umbro-Laziale - tratta Monte Romano Est - Civitavecchia, il Commissario straordinario dovrà avviare tutte le necessarie iniziative per definire la progettazione, iniziare i lavori per la realizzazione dell'opera, assicurare il pieno utilizzo dei finanziamenti disponibili con il raggiungimento degli obiettivi prefissati nel rispetto dei tempi programmati che dovranno essere dettagliati in un cronoprogramma da inviare a questa Sezione.

CAPITOLO I OGGETTO E FINALITÀ DELL'INDAGINE

L'indagine¹ affronta la tematica delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale originariamente previste nel primo Programma delle infrastrutture strategiche (Pis) di cui alla legge n. 443/2001, approvato con la delibera Cipe n. 121 del 21 dicembre 2001.

In particolare, sono stati acquisiti elementi in ordine al Pis e alla sua evoluzione finalizzata a risolvere le criticità manifestatesi nel tempo.

In tale contesto, approfondimenti specifici sono stati dedicati con riguardo allo stato di realizzazione dei seguenti interventi:

- 1) linea alta velocità Brescia-Padova;
- 2) collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio;
- 3) linea Alta velocità (Av)/Alta capacità (Ac) Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi (per il quale l'art. 4, comma 12-*septies*, del d.l. 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, ha disposto l'unificazione con i progetti "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole" e "Potenziamento Genova-Campasso");
- 4) linea 6 della metropolitana di Napoli;
- 5) trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - S. S. n. 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia.

Le richieste istruttorie, con riferimento ai suddetti interventi, hanno riguardato i seguenti profili:

- il quadro finanziario aggiornato, con l'evidenziazione del costo totale dell'opera, dei finanziamenti statali ed europei resi disponibili, dell'eventuale fabbisogno residuo e delle modalità di copertura degli oneri complessivi dedicati alla realizzazione delle opere stesse;
- le delibere Cipe di riferimento.

¹ Assegnata con decreto n. 11/2020 del Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato, nell'ambito della Programmazione dei controlli per l'anno 2020 e nel contesto triennale di cui alla deliberazione 15 maggio 2020, n. 4/2020/G.

Sui punti di indagine sopra delineati hanno fornito elementi per quanto di rispettiva competenza:

- la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (Dipe);
- il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims);
- i Commissari straordinari, presenti per gli interventi di cui ai precedenti punti 1), 3) e 5);
- il Ministero dell'economia e delle finanze (Mef): Dipartimento del tesoro e Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - Ufficio centrale di bilancio presso il Mims.

CAPITOLO II

LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DI INTERESSE NAZIONALE

Sommario: Premessa. - 1. Le competenze del Cipess. - 2. Il processo decisionale del Cipess. - 3. Il Programma infrastrutture strategiche (Pis) e la legge obiettivo. - 4. L'evoluzione del Pis.

Premessa

Di seguito si illustra la tematica delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale rientranti nel Pis con le sue criticità e la sua evoluzione, alla luce di quanto rappresentato dalle competenti amministrazioni nel corso della fase istruttoria².

1. Le competenze del Cipess

Il Cipess³ è un organo collegiale del Governo, presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri e composto dai Ministri titolari di dicasteri dotati di rilevanti competenze in materia di politica economica.

Il Comitato è organo di decisione politica in ambito economico e finanziario, svolge funzioni di coordinamento in materia di programmazione della politica economica ed approva i progetti preliminari e definitivi di opere rientranti nel Pis, nonché le varianti con impatto superiore al 50 per cento del costo dell'opera⁴.

Il Cipess non ha competenze specifiche sulle fasi successive di realizzazione degli interventi.

Il suo ruolo si manifesta nelle decisioni di allocazione delle risorse finanziarie riguardo i singoli programmi e progetti di sviluppo e nell'approvazione delle principali iniziative di investimento pubblico del Paese.

² Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (Dipe); Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims): Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza; Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie; Direzione generale per la digitalizzazione, i sistemi informativi e statistici.

³ Dal primo gennaio 2021 l'organo, creato nel 1967 e operante all'interno della Presidenza del Consiglio dei ministri dal 2006, ha mutato la propria denominazione con l'introduzione della competenza in materia di sviluppo sostenibile, cambiando il proprio acronimo da Cipe a Cipess.

⁴ Articolo 1, comma 15, del decreto legge n. 32/2019, convertito con modificazioni con la legge n. 55/2019, e articolo 42 del decreto legge n. 76/2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 120/2020.

Il Cipess delibera l'attività di programmazione e pianificazione delle infrastrutture, tramite le proprie decisioni e la costante azione del Governo ed in particolare del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

A tal fine assumono particolare rilevanza i Contratti di programma delle principali società pubbliche che realizzano investimenti (Rfi e Anas).

2. Il processo decisionale del Cipess

I Ministri che fanno parte del Cipess, sulla base dell'istruttoria delle proprie strutture, propongono al comitato l'approvazione di opere infrastrutturali o programmi sulle materie di propria competenza.

Le proposte sono esaminate in una riunione preparatoria, che si svolge a livello di sottosegretari, capi di gabinetto, capi di dipartimento e direttori generali, e successivamente vengono sottoposte al comitato che adotta la relativa deliberazione.

Prima della loro piena efficacia le delibere del Cipess devono essere sottoposte al controllo del Ministero dell'economia e delle finanze per le verifiche di finanza pubblica.

Sulle medesime delibere è previsto anche il controllo preventivo di legittimità da parte della Corte dei conti. Le delibere, una volta registrate dalla Corte dei conti sono, infine, pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Secondo il Dipe, le delibere Cipess seguono un elaborato *iter* approvativo, in larga parte dipendente da soggetti esterni al Dipartimento, che dovrebbe risultare più veloce nella nuova configurazione e con il nuovo regolamento⁵ del Cipess.

Tali delibere devono ricostruire accuratamente sia le fonti normative che le condizioni programmatiche, finanziarie, tecnico-ingegneristiche, che sono alla base della decisione, rendendo conto della storia dell'opera che spesso risulta di durata pluridecennale.

La complessità dell'*iter* decisionale, progettuale e realizzativo delle delibere in esame si evidenzia, in particolare, dal numero dei soggetti coinvolti, dai numerosi ricorsi che spesso arrivano a bloccare le opere per anni, facendo spesso scadere pareri e vincoli

⁵ Delibera 15 dicembre 2020, n. 79/2020 recante "Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)", di parziale modifica e integrazione del regolamento approvato con la delibera 28 novembre 2018, n. 82/2018.

apposti o anche richiedendo modifiche così rilevanti per l'opera da renderne necessaria una completa revisione progettuale e autorizzativa.

La redazione della delibera Cipess richiede, inoltre, una gestione trasparente e tempestiva della documentazione istruttoria pervenuta. Per questo motivo gli atti istruttori e i relativi documenti vengono costantemente condivisi con tutte le Amministrazioni coinvolte.

3. Il Programma infrastrutture strategiche (Pis) e la legge obiettivo

In questo contesto, dal 2001 al 2016 (anno di entrata in vigore del decreto legislativo n. 50/2016⁶) la programmazione delle grandi opere infrastrutturali e trasportistiche del Paese è avvenuta nell'ambito del Pis e della legge n. 443/2001 (cosiddetta legge obiettivo⁷).

Il Cipe ha approvato l'elenco iniziale degli interventi inclusi nel Pis nel 2001⁸.

Questa approvazione ha visto infrastrutture e programmi individuati nell'ambito di diversi sistemi infrastrutturali, alcuni dei quali articolati in plurimi interventi, per un valore complessivo di circa 125,8 miliardi di euro.

L'elenco di progetti è cresciuto costantemente determinando il conseguente ampliamento del numero di opere Pis con le delibere Cipe n. 130/2006, n. 81/2010 e n. 26/2014.

Con quest'ultima delibera, in particolare, il costo totale delle opere Pis è incrementato fino a 231,8 miliardi.

Le decisioni assunte hanno determinato anche un effetto sugli aggiornamenti annuali della lista predisposta dall'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit) ed inclusa nell'allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanze (Def, ex Dpe).

Molti degli interventi inclusi anche nei Def più recenti, infatti, sono interventi provenienti da precedenti strumenti di programmazione.

⁶ Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 recante Codice dei contratti pubblici.

⁷ Strumento legislativo che stabilisce procedure e modalità di finanziamento per la realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche in Italia per il decennio dal 2002 al 2015 e che in alcuni casi continuano a valere per effetto delle "disposizioni transitorie e di coordinamento" previste dall'articolo 216 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, come modificato dal decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56.

⁸ Delibera Cipe n. 121 del 21 dicembre 2001.

La seguente tabella fornisce il quadro finanziario per aggregati delle infrastrutture strategiche di cui al Pis approvato con la delibera Cipe n. 121 del 2001.

Tabella 1 - Infrastrutture strategiche Pis - Delibera Cipe n. 121/2001

Milioni di euro

Elenco infrastrutture strategiche Pis (Delibera n. 121/2001)	Costo 2001	Risorse 2001	Costo 2006	Risorse 2006	N. interventi	N. programmi
strade e autostrade	52.000	6.642	72.700	21.381	66	0
ferrovie	43.150	2.968	62.690	18.845	22	0
trasporto rapido di massa	7.388	1.913	8.703	3.703	13	0
porti	2.650	30	3.287	575	6	0
interporti	1.530	196	1.664	577	13	0
plurimodale	9.589	118	13.417	9.012	4	1
difesa del suolo	4.338	0	4.478	1.506	2	0
edilizia	261	0	1.077	1.062	11	0
aeroporti	310	0	1.649	990	0	1
energia	0	0	597	597	0	1
schemi idrici	4.641	0	4.678	1.616	0	1
telecomunicazioni	0	0	0	0	0	1
Totale	125.858	11.866	174.942	59.864	137	5

Fonte: Pcm - Dipe.

L'ultimo allegato infrastrutture ad aver completato l'elenco delle opere per le quali si applica l'iter dei pareri del Cipe e delle competenti commissioni parlamentari è stato l'11° allegato infrastrutture, presentato nel 2013 ed approvato nel 2014.

Successivamente non sono state aggiunte nuove opere all'interno del Pis. Tale elenco fotografa una situazione per aggregati aventi i seguenti oggetti ed importi:

Tabella 2 – Infrastrutture strategiche Pis 2014

Milioni di euro

Oggetto	Pis 2014 costo	Pis 2014 disponibilità
Valichi essenzialmente ferroviari	16.816	6.371
Corridoio plurimodale padano	52.196	27.680
Corridoio plurimodale Tirreno Brennero	5.651	1.070
Corridoio plurimodale Tirreno – Nord Europa	51.098	23.235
Corridoio plurimodale Adriatico	2.655	1.363
Corridoio plurimodale Dorsale Centrale	3.901	3.375
Salvaguardia della laguna e della Città di Venezia	5.493	4.866
Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninica	48.606	20.548
Sistemi Urbani	24.924	16.938
Piastra Logistica Euro Mediterranea della Sardegna	3.811	2.035
HUB Portuali	9.497	4.315
HUB Interportuali	1.070	675
Grandi HUB aeroportuali – Allacciamenti ferroviari e stradali	431	112
Schemi idrici – interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare	1.867	1.523
Giacimenti idrocarburi	1.395	1.395
Rete elettrica di trasmissione	722	722
Piano interventi nelle telecomunicazioni	0	0
Sedi istituzionali e piccole e medie opere	745	745
Decreto del fare	958	958
TOTALE	231.836	117.926

Fonte: Pcm – Diipe.

Dopo la riforma del codice degli appalti pubblici⁹, il Pis è stato soppresso e la lunga lista di opere strategiche è stata sostituita da una più ristretta lista di “Progetti prioritari” che dovrebbero confluire in un Documento di programmazione pluriennale degli investimenti (DPP) che ogni ministero che attua investimenti predispone e che il Cipess approva, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 200 del decreto legislativo n. 50/2016 e s.m.i.¹⁰

⁹ Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in attuazione della delega conferita con la legge 28 gennaio 2016, n. 11.

¹⁰ Le infrastrutture e gli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese sono valutati e conseguentemente inseriti negli appositi strumenti di pianificazione e programmazione (piano generale dei trasporti e della logistica; documenti pluriennali di pianificazione), dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari, 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 codice dei contratti pubblici. All'esito di tale ricognizione, il Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento Pluriennale di Pianificazione.

Ad oggi manca ancora una piena definizione delle opere prioritarie con la loro presentazione all'interno del DPP e i progetti prioritari sono inclusi negli annuali allegati "Infrastrutture" al Def.

Il Dipe ha fatto presente che in attesa della definizione del primo DPP, in particolare del Mit (ora Mims), continua ad essere vigente il Pis del 2013, le cui opere continuano l'iter già avviato facendo riferimento alle regole procedurali e approvative del decreto legislativo n. 163/2006.

La seguente tabella opera un raffronto tra il Pis originario e i successivi aggiornamenti.

Tabella 3 - Raffronto tra Pis originario e successivi aggiornamenti

Miliardi di euro

Il Programma infrastrutture strategiche negli allegati Def (2001-2014)						
Strumenti di programmazione e anno di riferimento	Programma infrastrutture strategiche, Delibera 121/2001	Aggiornamento Pis, Delibera 130/2006	Aggiornamento Pis, Delibera 81/2010	Allegato XI Infrastrutture su Pis 2013, Delibera 26/2014	Numero opere, interventi, programmi e piani Pis avviati con delibera Cipe al 31 dicembre 2020	
Costo	126	175	226	232		
Disponibilità	12	60	89	118		
Da finanziare	114	115	138	114		
<i>Da finanziare in % del costo</i>	<i>90,6</i>	<i>65,8</i>	<i>60,8</i>	<i>49,1</i>		
<i>Finanziato in % del costo</i>	<i>9,4</i>	<i>34,2</i>	<i>39,2</i>	<i>50,9</i>		
NUMERO DI INTERVENTI O PROGRAMMI						
Interventi infrastrutturali - Singole Opere	129	320	335	784		
Programmi e Piani	5	3	3	14		
<i>fonte:</i>	Allegato 1 Delibera 121/2001	Allegato 2 Delibera 130/2006	Tabella opere aggiuntive + Allegato 2 Delibera 130/2006	DPEF 2013 - Tabella "0" - Allegato 1 Delibera 26/2014		
Interventi avviati con delibera CIPE	0	166	203	225		244
Programmi avviati con delibera CIPE	0	2	3	3		14

Fonte: Pcm - Dipe.

La seguente tabella illustra il raffronto tra le infrastrutture prioritarie incluse negli allegati infrastrutture ai Def 2015-2021.

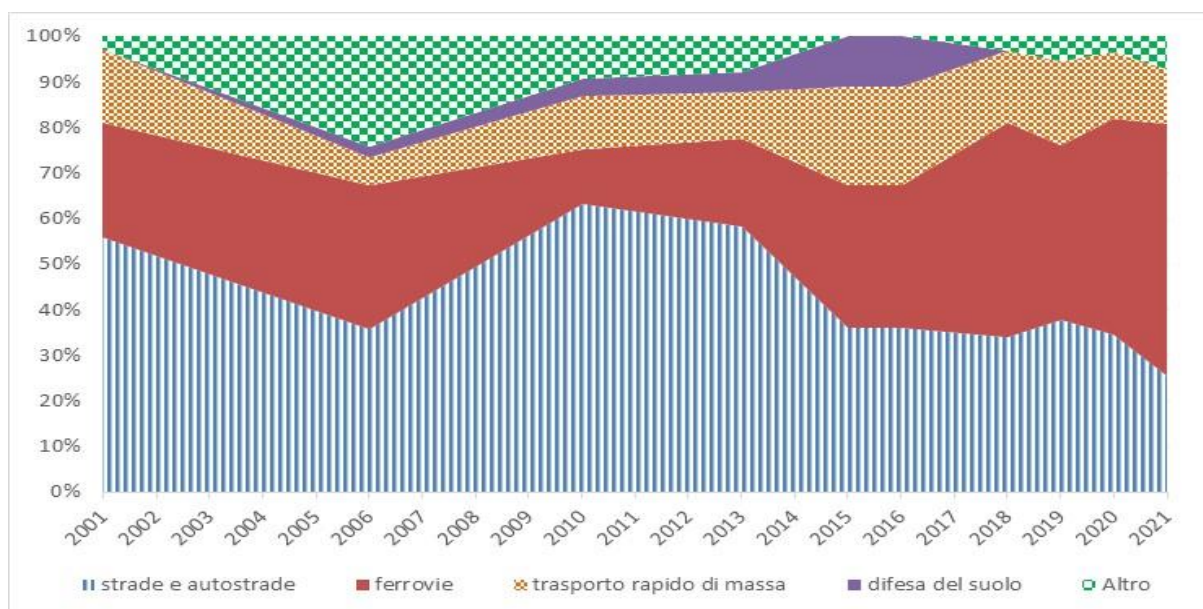
Tabella 4 - Raffronto tra infrastrutture prioritarie incluse negli allegati infrastrutture ai Def 2015-2021
Miliardi di euro

Le infrastrutture prioritarie negli allegati ai Def 2015-2021					
Strumenti di programmazione e anno di riferimento	All. Def Prioritarie 2016 (sostitutivo Allegato XII Infrastr. 2015)	All. Def Prioritarie 2018	All. Def Prioritarie 2019	All. Def Prioritarie e mobilità 2020	All. Def Prioritarie e mobilità 2021
Costo	71	133	172	197	243
Disponibilità	48	89	113	131	179
Da finanziare	23	44	59	65	64
Da finanziare in % del costo	32,3	33,0	34,3	33,2	26,3
Finanziato in % del costo	67,7	67,0	65,7	66,8	73,7
Numero di interventi o programmi					
Interventi infrastrutturali - Singole Opere	30	232	22	293	313
Programmi e Piani	0	28	33	13	18

Fonte: Pcm- Dipe.

Il Dipe ha elaborato il seguente grafico che mostra la distribuzione per settore infrastrutturale degli investimenti previsti dal Pis.

Grafico 1 - Distribuzione per settore infrastrutturale degli investimenti previsti dal Pis.



Fonte: Pcm - Dipe.

Secondo il Dipe, la distribuzione per settore infrastrutturale degli investimenti previsti dal PIS emerge dai contenuti iniziali della delibera CIPE n. 121 del 2001, poi di seguito aggiornati, in particolare con la revisione avvenuta nel corso dell'anno 2006

e dei successivi DPEF, con un progressivo ridimensionamento della quota di investimenti previsti per strade ed autostrade, a vantaggio di investimenti ferroviari, coerentemente con il crescente obiettivo di transizione ambientale e di riduzione delle emissioni di CO2 a favore di uno sviluppo più sostenibile, anche con la parziale sostituzione di trasporti su rotaia rispetto a quelli su gomma, in linea con gli obiettivi del PNRR. Il DEF 2021 conferma il suddetto andamento con la ulteriore crescita della quota di investimenti ferroviari a discapito di quelli nel settore strade e autostrade.

4. L'evoluzione del Pis

Il Programma delle infrastrutture strategiche corrisponde alle linee strategiche e politiche determinate con la normativa di attuazione (la legge n. 443/2001 e il decreto legislativo n. 163/2006) e si concentra su opere essenziali e di rilevanza nazionale, necessarie alla competitività del Paese e alla mobilità intelligente, anche nelle aree urbane e nei porti, e sostenibile, soprattutto per ferrovie e metropolitane.

Il presupposto alla base delle opere Pis era l'individuazione di un nucleo ristretto di opere realmente strategiche che potessero vantare una corsia preferenziale, procedure accelerate e finanziamenti garantiti. Per questa ragione doveva essere data priorità ad alcune tipologie di interventi rispetto ad altre.

Negli anni, anche a seguito delle inevitabili istanze territoriali sempre pronte a chiedere che ogni intervento di interesse anche meramente locale potesse essere inserito nell'elenco delle infrastrutture strategiche per vederlo in qualche misura tutelato e per garantirne i finanziamenti, il numero delle opere strategiche è aumentato notevolmente, perdendo la funzione di "priorità delle priorità" su scala nazionale.

L'ultimo Programma delle infrastrutture strategiche 2015, che precede l'introduzione del nuovo codice degli appalti di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, identificava 25 opere prioritarie, per un costo totale di 70,9 miliardi di euro e coperture finanziarie pari a 48 miliardi di euro.

L'intento era chiaramente quello di ridefinire il Pis e dare un nuovo slancio alla individuazione delle opere che avessero una priorità su scala nazionale.

Tale Pis non è stato approvato dal Cipe per effetto dell'approvazione del nuovo Codice dei contratti pubblici¹¹, che ha abrogato la cd. "legge obiettivo" e la disciplina speciale che regolava le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale¹², e al contempo è stato introdotto l'elenco delle opere prioritarie individuando nel Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e nel Documento pluriennale di pianificazione (DPP) gli strumenti per la pianificazione e la programmazione di settore.

La scelta adottata con l'ultimo Pis 2015 di ricomporre e riportare in un alveo di reale priorità l'elenco delle opere Pis è stata successivamente ripresa nel Def 2015 - Allegato XII Infrastrutture.

Con l'Allegato infrastrutture al Def 2015¹³, partendo dall'analisi dei flussi di domanda riguardanti il trasporto dei passeggeri e delle merci e della dotazione infrastrutturale italiana, sono state identificate le linee strategiche nazionali in materia di trasporti ed individuato un elenco di venticinque opere prioritarie del Programma delle infrastrutture strategiche, per un costo totale di 70,9 miliardi di euro e coperture finanziarie pari a 48 miliardi di euro (67,7 per cento)¹⁴.

Conseguentemente, l'allegato infrastrutture al Def 2016 denominato "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica", ha confermato il predetto elenco delle 25 opere prioritarie che dovrebbero confluire nel DPP e riporta gli obiettivi programmatici e le misure adottate o in corso in materia di infrastrutture e trasporti.

I successivi Allegati infrastrutture al Def hanno delineato le linee di indirizzo e le strategie per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali al 2030 sulla base delle

¹¹ D.lgs. n. 50/2016, in attuazione della legge delega n. 11 del 2016, da ultimo modificato dal decreto "correttivo" d.lgs. n. 56/2017.

¹² Che era contenuta nel capo IV del titolo III della parte II dell'abrogato decreto legislativo n. 163 del 2006.

¹³ Con il quale è stato trasmesso al Parlamento l'ultimo aggiornamento del Pis.

¹⁴ Si tratta di 25 opere prioritarie del Pis individuate nell'allegato 3 dell'allegato infrastrutture 2015, con un costo totale di 70,936 mld. di euro, così individuate: **Ferrovie** (per un costo di 28,034 mld. di euro): 1) Torino-Lione (parte italiana); 2) Brennero (parte italiana); 3) Alta Velocità Milano Venezia (Brescia-Verona, Treviglio-Brescia, Verona Padova); 4) Terzo valico dei Giovi; 5) Napoli-Bari; 6) Messina Catania Palermo (Bicocca-Raddusa A.). **Strade** (per un costo di 25,269 mld. di euro): 7) A4 Venezia Trieste; 8) Pedemontana Lombarda; 9) Pedemontana Veneta; 10) Tangenziale Est Milano; 11) Salerno-Reggio Calabria; 12) A19 Agrigento Caltanissetta; 13) Grosseto-Siena; 14) Quadrilatero Marche-Umbria; 15) S.S. 106 Jonica; 16) Olbia-Sassari potenziamento. 17) **MO.S.E.** (per un costo di 5,493 mld. di euro). **Metropolitane** (per un costo di 12,140 mld. di euro): 18) Torino interconnessione Rebaudengo-passante ferroviario Torino - Torino metropolitana; 19) Milano Monza Metropolitana 5 Milano Linea M4 Lorenteggio Linate; 20) Roma metropolitana linea C; 21) Napoli linea 6, linea 1; 22) Circumetnea; 23) Nodo di Palermo; 24) Tranvia di Firenze; 25) Servizio ferroviario metropolitano Bologna.

quali verrà definita la nuova programmazione infrastrutturale. Negli anni 2018, 2019, 2020 e 2021 è stato ampliato il numero di opere prioritarie che ha comportato conseguentemente un aumento dei relativi costi fino a 196,7 miliardi nel 2020 e a 242,6 miliardi nel 2021. Il primo Allegato infrastrutture al Def che ha riportato la tabella di sintesi degli investimenti è stato quello riferito all'annualità 2018.

Tabella 5 - Investimenti prioritari mobilità (costo, risorse e fabbisogno) anno 2018

Milioni di euro

Modalità	Costo	Risorse assegnate	Fabbisogno residuo
Strade e autostrade	40.356	30.357	9.999
Ferrovie	64.536	41.993	22.543
Città metropolitane	22.259	19.662	2.597
Porti	2.357	2.265	92
Aeroporti	3.447	3.280	167
TOTALE	132.955	97.557	35.398

Fonte: Allegato Infrastrutture al Def 2018.

Tabella 6 - Investimenti prioritari mobilità (costo, risorse e fabbisogno) anno 2019

Milioni di euro

Modalità	Costo	Risorse assegnate	Fabbisogno residuo
Autostrade e strade statali	57.188	42.611	14.577
Ferrovie nazionali	85.188	43.406	41.782
Città metropolitane	23.494	20.945	2.547
Porti	2.357	2.357	0
Aeroporti	4.017	3.850	167
TOTALE	172.244	113.169	59.074

Fonte: Allegato Infrastrutture al Def 2019.

Tabella 7 - Investimenti prioritari mobilità (costo, risorse e fabbisogno) anno 2020

Miliardi di euro

Modalità	Costo	Risorse assegnate	Fabbisogno residuo
Strade e autostrade	54,3	45,1	9,2
Ferrovie con nodi urbani	113,4	60,0	53,4
Trasporto rapido di massa città metropolitane	20,8	19,0	1,8
Porti	5,1	4,1	1,0
Aeroporti	3,1	3,1	0,0
TOTALE	196,7	131,3	65,4

Fonte: Allegato Infrastrutture al Def 2020.

Tabella 8 - Investimenti prioritari mobilità (costo, risorse e fabbisogno) anno 2021

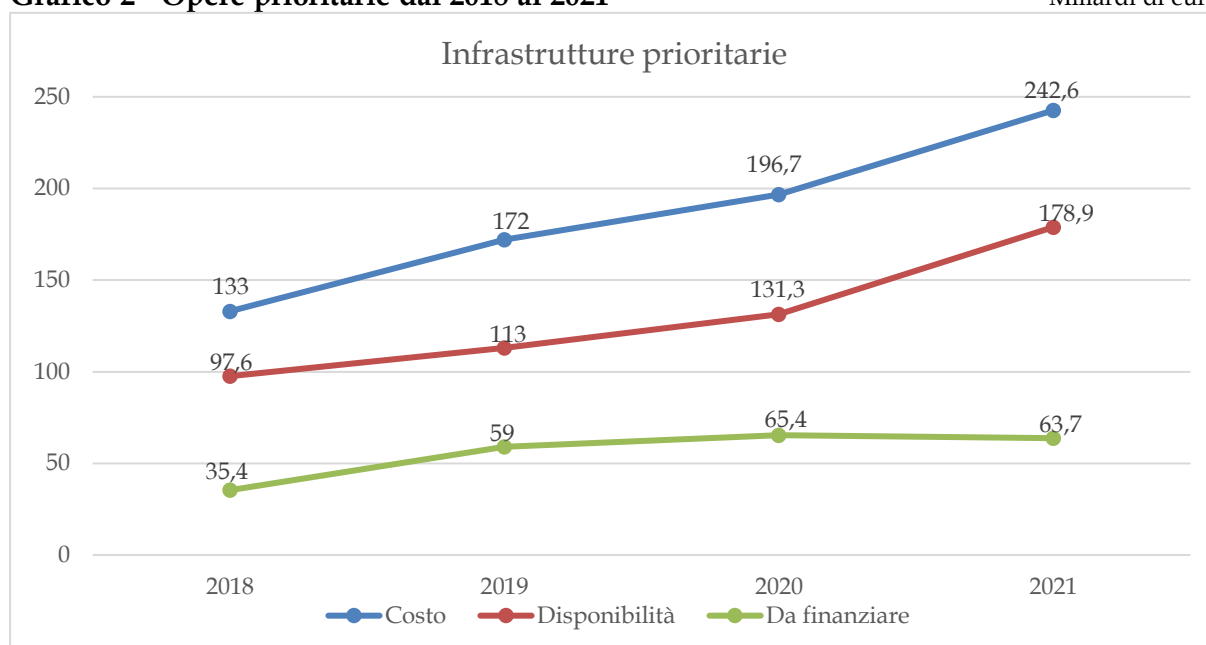
Miliardi di euro

Modalità	Costo	Risorse assegnate	Fabbisogno residuo
Strade e autostrade	75,8	54,2	21,6
Ferrovie con nodi urbani	132,1	92,9	39,2
Trasporto rapido di massa città metropolitane	22,0	20,4	1,6
Porti	9,6	8,3	1,3
Aeroporti	3,1	3,1	0,0
TOTALE	242,6	178,9	63,7

Fonte: Allegato Infrastrutture al Def 2021.

Grafico 2 - Opere prioritarie dal 2018 al 2021

Miliardi di euro



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati contenuti negli allegati infrastrutture ai Def anni 2018 - 2021.

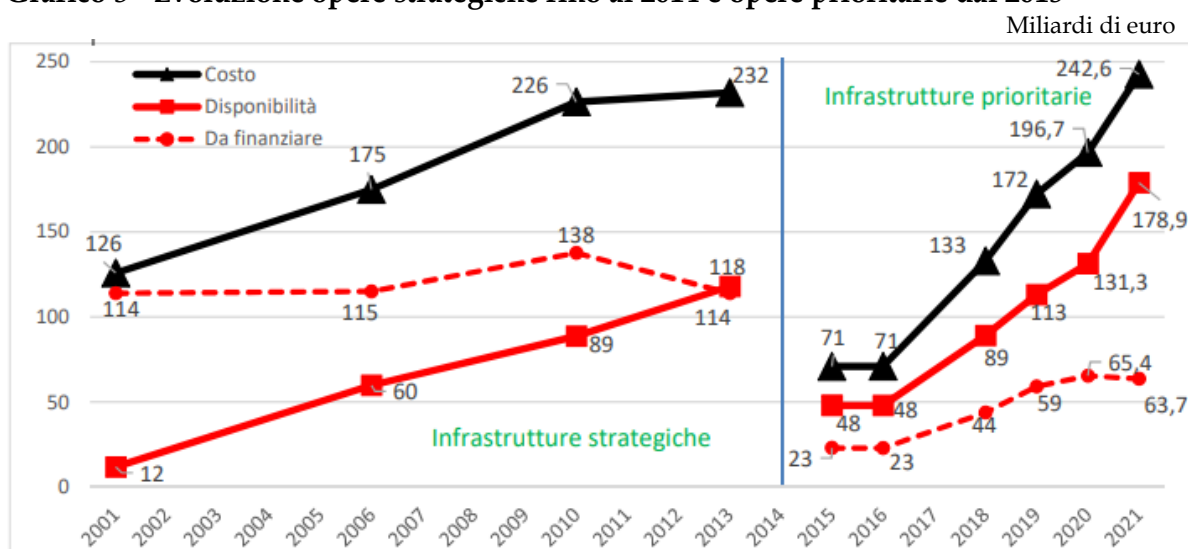
Tale nuovo aggiornamento degli interventi non ha comportato sostanziali riduzioni dei relativi stanziamenti bensì una migliore concentrazione delle risorse finanziarie e delle energie dell'amministrazione su priorità meglio definite. Più in generale, si è ridotta la percentuale di opere previste ma non finanziate (90 per cento del valore non finanziato nel 2001, 49 per cento nel 2013, 33 per cento nel 2020 e 26 per cento nel 2021).

La riprogrammazione, istruita anche attraverso i lavori del Cipe, ha consentito una più spedita realizzazione delle opere, concretizzatasi nel rilancio degli investimenti pubblici *de quibus* negli anni 2018, 2019 e 2020.

Inoltre, sia la legge obiettivo, con le opere Pis, che il nuovo codice degli appalti di cui al decreto legislativo n. 50/2016, con l'introduzione delle opere prioritarie, hanno registrato, per gli effetti sopra descritti, il passaggio da un iniziale *focus* su poche opere ad un progressivo e continuo incremento del numero degli interventi inseriti nei rispettivi elenchi o classificati come tali.

Il grafico seguente illustra l'evoluzione della programmazione in opere strategiche dal 2001 al 2014 e in opere prioritarie dal 2015.

Grafico 3 - Evoluzione opere strategiche fino al 2014 e opere prioritarie dal 2015



Fonte: Dipe - allegati al Documento di economia e finanza (Def), vari anni.

Il grafico evidenzia la proliferazione delle opere strategiche fino al 2014, a fronte di una carenza di risorse pubbliche a copertura delle stesse che ha fortemente inciso nel ritardo che si è verificato nella realizzazione del programma.

Dal primo elenco presentato, per un costo totale di circa 125 miliardi di euro, si è passati a quello contenuto nell'XI Allegato Infrastrutture¹⁵ al Documento di Economia

¹⁵ L'XI Allegato, è l'ultimo che ha completato il proprio iter ai sensi della legge n. 443 del 2001, sul quale è stata sancita l'intesa della Conferenza unificata nella seduta del 16 aprile 2014 ed è stato acquisito il parere del CIPE nella seduta del 1° agosto 2014.

e Finanza del 2013, con un costo di 231,8 miliardi di euro, di cui soli 118 miliardi disponibili (circa metà dei finanziamenti necessari erano carenti).

L'evoluzione della programmazione nel settore ha portato, a partire dal 2015, ad una contrazione delle opere definite come prioritarie, rispetto alla gran massa di opere precedentemente inserite nel Piano per le infrastrutture strategiche (da 231 miliardi nel 2013 a 71 miliardi nel 2015) che beneficiavano di finanziamenti disponibili molto inferiori alle esigenze.

Questa iniziale rifocalizzazione non ha comportato definanze, ma una migliore concentrazione delle risorse finanziarie e delle energie dell'amministrazione su priorità meglio definite.

L'attuazione del Pis ha quindi richiesto l'individuazione di un quadro di priorità più limitate e rilevanti, rispondendo, da un lato, a una diffusa esigenza di razionalizzazione e, dall'altro, a un sano esercizio di realismo finanziario finalizzato a selezionare un ristretto numero di opere sulle quali convogliare le risorse pubbliche e private disponibili.

Successivamente, nel 2018, 2019, 2020 e 2021 è stato nuovamente ampliato il numero di opere prioritarie, il cui costo è risalito fino a 196,7 miliardi nel 2020 e 242,6 miliardi nel 2021, tornando a superare il valore complessivo dell'ultimo PIS.

Conseguentemente, sia la legge obiettivo, con le opere PIS, che il nuovo codice dei contratti del decreto legislativo n. 50 del 2016, con l'introduzione delle opere prioritarie, hanno registrato, per gli effetti sopra descritti, il passaggio da un iniziale focus su poche opere ad un progressivo e continuo incremento del numero degli interventi inseriti nei rispettivi elenchi.

Il vantaggio più evidente della nuova programmazione, secondo il Dipe, è stata la riduzione della percentuale di opere strategiche e poi prioritarie previste ma non finanziate (90 per cento del valore non finanziato nel 2001, 49 per cento nel 2013, 33 per cento nel 2020 e 26 per cento nel 2021), anche in presenza della progressiva incorporazione nelle opere prioritarie della stragrande maggioranza delle vecchie opere strategiche.

In tema di programmazione, in particolare, il Dipe in sede istruttoria ha segnalato la necessità di dare attuazione agli articoli 200 e seguenti del codice degli appalti di cui al decreto legislativo n. 50/2016 ove delineano gli strumenti per la pianificazione e la programmazione di settore (piano generale dei trasporti e della logistica e documento pluriennale di pianificazione).

Sul punto la Corte dei conti – Sezioni riunite in sede di controllo - nella Relazione sul rendiconto generale dello Stato 2020 ha osservato che *“gli interventi di nuova infrastrutturazione non sono adeguatamente definiti, rispetto a quelli di mero potenziamento dell’esistente. Il Ministero, come già rilevato lo scorso anno, si ritrova, infatti, su più versanti, ad operare in assenza di una cornice formale di pianificazione, non essendo stato, ancora, approvato il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) di cui al d.lgs. n. 228 del 2011, né aggiornato un nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL, che attualmente risale al 2001)”*.

Per quanto concerne i tempi di realizzazione delle infrastrutture strategiche, il Dipe ha riferito di una analisi condotta dal nucleo di verifica e controllo (Nuvec) dell’Agenzia per la Coesione territoriale (rapporto 2018).

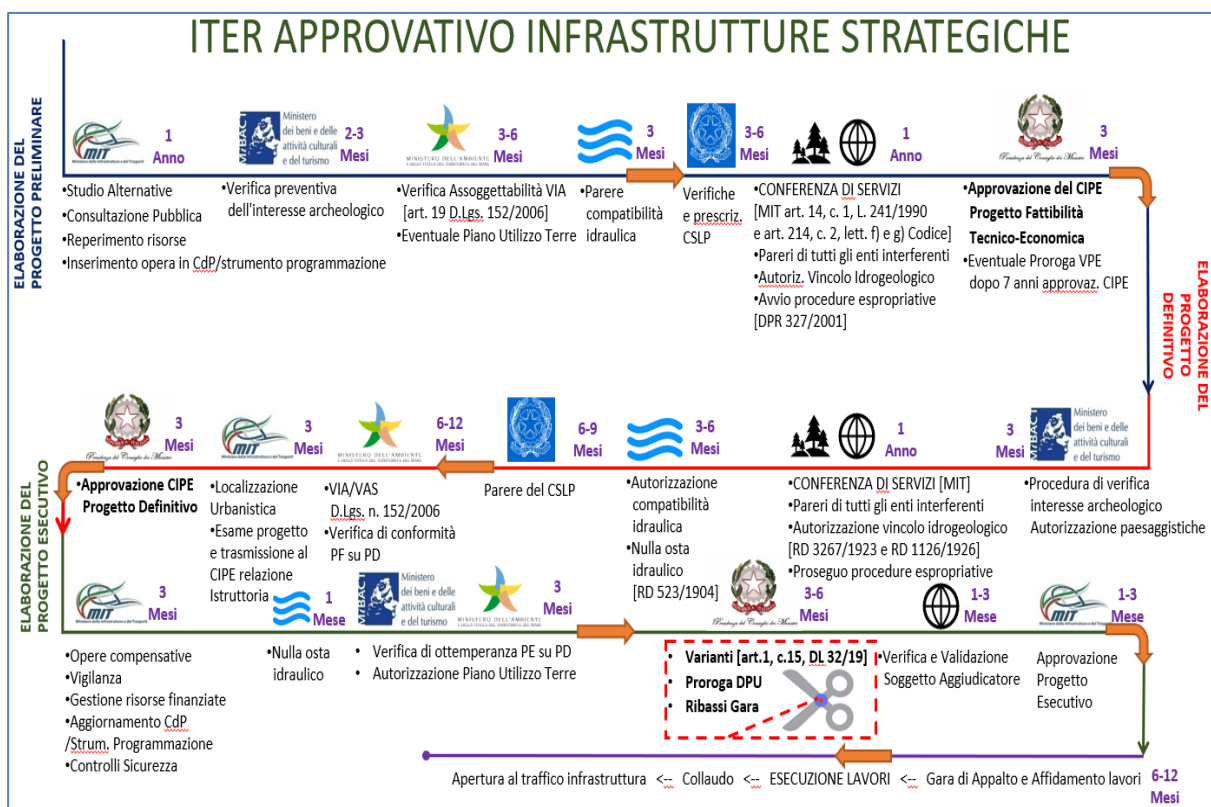
Tale analisi indica che i tempi di realizzazione di interventi Pis di valore complessivo superiore a 100 milioni euro sono pari a 188 mesi (più di 15 anni).

Il Dipe ha rilevato inoltre che i dati sui tempi di definizione delle delibere del Comitato, gestiti dal Segretariato del Dipe e che vanno dalla decisione fino alla pubblicazione in Gazzetta ufficiale, sono di circa tre mesi, e rappresentano dunque solo una minima parte della tempistica di realizzazione delle opere Pis.

Il Dipe, alla luce di una ricostruzione basata sulle opere sottoposte all’approvazione del Cipess ed in particolare per interventi il cui valore complessivo fosse superiore ai 100 milioni di euro, ha potuto ricostruire, fermo restando l’iter autorizzativo seguito dai vari interventi, il ciclo approvativo di questi interventi.

Secondo il Dipe l’iter delle opere Pis risulta essere, per ragioni progettuali, approvative, tecniche e finanziarie, fra i più complessi ed articolati nel panorama degli investimenti pubblici italiani. Tale procedura è riassumibile come segue:

Grafico 4 – Iter approvativo infrastrutture strategiche



Fonte: Pcm – Dipe.

Il grafico riporta i tempi medi osservati nelle varie fasi procedurali e dimostra quanto numerosi siano i passaggi, spesso in successione fra loro, con possibili e frequenti ritorni a valutazioni precedenti in caso di modifiche al progetto durante la sua evoluzione.

Sempre lungo il percorso che individua le varie tappe sono anche evidenziate alcune delle altre norme, oltre al codice degli appalti, che condizionano ed influiscono sull'iter autorizzatorio e approvativo degli interventi.

In tratteggiato rosso, con il simbolo delle forbici, è riportata evidenza delle modifiche normative riguardanti il Cipess previste dal decreto legge n. 76/2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 120/2020 e dal precedente decreto legge n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla legge n. 55/2019.

Il Dipe sottolinea che con queste modifiche normative si è provveduto a circoscrivere la competenza del Cipess alle fasi programmatiche e non a quelle

esecutive degli interventi, rafforzandone la rilevanza nelle fasi autorizzative precedenti.

Il Dipe ha fornito un elenco delle motivazioni che potrebbero spiegare il notevole tempo necessario per completare gli investimenti infrastrutturali in Italia, indicando gli interventi correttivi avviati o attuati.

Si riportano le seguenti.

A) Effetti differiti di lungo termine delle politiche di austerità (taglio dei finanziamenti agli investimenti infrastrutturali).

Dal 2015 sono stati resi disponibili consistenti nuovi fondi per gli investimenti infrastrutturali, tramite le successive leggi di bilancio, tramite contratti con le concessionarie statali delle reti ferroviarie (RFI) e stradali (ANAS) e tramite il Fondo Sviluppo e Coesione (FSC).

B) Difficoltà nell'attuazione di decisioni già prese e finanziate, considerando anche il gran numero di soggetti istituzionali coinvolti, che rallenta le procedure di approvazione e spesso determina ripetizioni di pareri, verifiche e sovrapposizioni con il rischio anche di emanare prescrizioni contraddittorie fra loro da parte dei diversi soggetti istituzionali coinvolti.

Il decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 ha prorogato fino al 2021¹⁶ il sistema di “Appalto integrato” (aggiudicazione congiunta di progettazione ed esecuzione dei lavori) reintrodotta nel 2019. Ha creato una nuova forma di Commissario speciale che può operare con procedure semplificate e riduce il numero di autorità coinvolte nel processo decisionale su progetti chiave e ad alto livello di complessità e difficoltà di attuazione.

Il Cipe ha semplificato le procedure (delegando alcune decisioni al soggetto aggiudicatario su varianti del progetto inferiori al 50 per cento del costo dell'opera, proroghe del vincolo preordinato all'esproprio, reiterazione della pubblica utilità e piccole modifiche ai finanziamenti) e accelerato il tempo medio per perfezionare le sue decisioni (riducendole da 4-9 mesi a meno di 3 mesi).

¹⁶ La sospensione del divieto di appalto integrato è stata prolungata al 30 giugno 2023 dal d. l. 31.5.2021, n. 77, convertito, con modificazioni dalla l. 29.7.2021, n. 108. L'appalto integrato è ammesso anche sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, in deroga a quanto previsto dall'articolo 59, commi 1, 1-bis e 1-ter del Codice appalti.

C) Monitoraggio da migliorare sulla spesa effettiva in investimenti.

Sono stati adottati interventi volti a migliorare il monitoraggio attraverso la creazione di una "Banca Dati Unitaria - BDU" presso il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, riguardante gli interventi finanziati o cofinanziati tramite fondi europei o tramite il Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC-ex FAS).

Il Codice Unificato di Progetto (CUP) è stato ulteriormente sviluppato al DIPE-PCM per identificare ogni singolo progetto senza possibilità di confusione e associare ad esso tutti i flussi di spesa rilevanti, al fine di rendere possibile un adeguato monitoraggio.

Sono state introdotte nuove regole per aumentare il rispetto da parte di tutti i soggetti preposti ("stazioni appaltatrici") dell'obbligo di aggiornare e caricare continuamente i dati sullo stato attuale della spesa per investimenti. Tali regole dichiarano nullo e invalido qualsiasi atto amministrativo riguardante la spesa per investimenti che non sia accompagnato da un numero CUP e dal relativo monitoraggio¹⁷. In tale ambito è previsto il supporto attuativo per tutti gli aspetti necessari da parte del Dipartimento per la Programmazione Economica della Presidenza del Consiglio dei ministri, dell'Ufficio centrale di bilancio del Ministero dell'economia e delle finanze e del Dipartimento per la Coesione.

In ordine alle attività di programmazione, la Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Mims ha fatto presente alcune considerazioni di seguito riportate¹⁸.

Come già riferito, il d. lgs. n. 50/2016 (articoli dal 200 in poi), relativamente alla pianificazione strategica degli investimenti, ha superato la legge n. 443/2001, definendo i nuovi strumenti per l'individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese: il Piano generale dei trasporti e della

¹⁷ Art. 41, comma 1, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

¹⁸ La Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Mims è stata istituzionalizzata e i suoi compiti definiti, a seguito della soppressione della Struttura tecnica di missione (di cui al decreto ministeriale 10 febbraio 2003, n. 356), dall'articolo 5 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194. A partire da tale data la nuova Struttura ha quindi svolto, tra gli altri, i compiti relativi al supporto alla pianificazione strategica degli investimenti di competenza del Ministero, mentre la gestione della realizzazione delle opere infrastrutturali, e relativo monitoraggio, è stata attribuita alle Direzioni generali competenti, responsabili dei singoli procedimenti in atto.

logistica (PGTL) e il Documento pluriennale di pianificazione (DPP), in sostituzione del “Programma delle infrastrutture strategiche” della legge n. 443/2001.

Inoltre, il d. lgs. n. 50/2016 ha individuato i criteri per la progettazione (art. 23) delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e ha introdotto in Italia l’istituto del dibattito pubblico, obbligatorio per le “grandi opere”, quale strumento di pianificazione per giungere alla realizzazione di opere condivise (art. 22).

In attuazione di tale impostazione normativa, il Mims ha adottato le seguenti misure:

a) il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato (29 luglio 2021) le linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell’affidamento di contratti pubblici di lavori del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale complementare (PNC) al PNRR¹⁹. In tale ambito sono state individuate quelle progettualità che dal punto di vista tecnico e qualitativo possono soddisfare i requisiti di sostenibilità e innovazione, anche indirizzando le stazioni appaltanti a selezionare i propri operatori economici in questo senso. Al tempo stesso è stato reso più efficiente il processo approvativo, anche attraverso mirati strumenti di semplificazione. Il conseguente dibattito pubblico di confronto con gli *stakeholder* e i territori si potrà di conseguenza basare su un livello di conoscenza dell’opera e dei suoi impatti più approfondito, diventando così maggiormente produttivo ed efficiente;

b) il dibattito pubblico, introdotto con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76, è stato oggetto di ampliamento ad opera del DM 12 novembre 2021, n. 442, con cui sono state individuate nuove soglie dimensionali delle opere per le quali tale istituto è obbligatorio, inferiori a quelle previste precedentemente, e sono stati ridotti i tempi dell’istruttoria. Inoltre, con DM 30 dicembre 2020, n. 627, è stata istituita la “Commissione nazionale per il dibattito pubblico”, chiamata a monitorare lo svolgimento della procedura, il rispetto della

¹⁹ Il Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza, previsto dall’art. 1 del d. l. 6/5/2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla l. 1° luglio 2021, n. 101, è finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza per complessivi 30.622,46 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026.

partecipazione di tutte le realtà interessate, nonché a fornire un'adeguata e tempestiva pubblicità ed informazione sui progetti.

La Struttura tecnica di missione ha fatto presente che, in conseguenza della significativa discontinuità dell'impostazione normativa a partire dal 2016, e considerando anche la crisi pandemica che ha reso impossibile un aggiornamento appropriato delle previsioni trasportistiche alla base del PGTL, il Mims non ha ancora potuto completare il ciclo di predisposizione e approvazione dei documenti di pianificazione generale (PGTL e DPP), la cui stesura è comunque in corso.

Nelle more della redazione di PGTL e DPP, l'allegato infrastrutture al Def riporta il nuovo quadro generale della programmazione degli investimenti in infrastrutture prioritarie per il Paese, superando formalmente e sostanzialmente il Pis, evidenziando le risorse disponibili e da reperire per la realizzazione degli stessi.

La nuova strategia per l'individuazione degli investimenti prioritari ha introdotto lo strumento delle "linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" (DM del 16 giugno 2017, n. 300), coerenti con quanto previsto nel d. lgs. n. 228/2011, che definiscono i criteri di selezione in termini di impatto socio-economico e ambientale.

Tali linee guida, di carattere generale, sono state successivamente declinate per alcune categorie specifiche di interventi. Con DM 7 dicembre 2021, n. 496 sono state emanate le "Linee guida operative per il settore ferroviario".

Gli analoghi documenti relativi ai settori stradali e del trasporto rapido di massa sono in avanzato stato di definizione.

Il processo decisionale di pianificazione prevede, infine, la possibilità di revisionare le scelte pregresse (*Project Review*) in funzione, ad esempio, di mutate condizioni di contesto come: domanda di mobilità, scenario infrastrutturale di riferimento, variazione di trend macroeconomici.

Il Mims sta progressivamente lavorando per realizzare una visione integrata della programmazione, del finanziamento e della realizzazione di tutte le reti infrastrutturali di interesse nazionale e delle altre opere pubbliche di propria competenza.

A partire dal 2020, quindi, sono state introdotte nell'allegato infrastrutture al Def

anche le valutazioni relative alle opere idriche (dighe, invasi, impianti di adduzione) e all'edilizia pubblica (programma di riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica esistente, programma innovativo per la qualità dell'abitare per l'edilizia pubblica di nuova realizzazione).

Inoltre, nel 2021 (allegato infrastrutture al Def 2021) si è assunta come parte integrante della pianificazione del Mims tutta la programmazione degli interventi e delle riforme del PNRR e del PNC, in un quadro organico di sviluppo, coerentemente anche con la pianificazione europea.

Con riferimento alle attività di monitoraggio, il Cipess in sede di delibera n. 45/2021 del 27 luglio 2021²⁰, ha evidenziato la necessità di acquisire un quadro riepilogativo aggiornato delle opere incluse nel programma delle infrastrutture strategiche, al fine di riportare un quadro omogeneo dello stato di attuazione e programmazione degli interventi Pis.

Dagli atti esaminati in fase istruttoria è emerso che la Direzione generale per la digitalizzazione, i sistemi informativi e statistici del Mims ha segnalato alle strutture ministeriali interessate nelle attività di monitoraggio del programma delle infrastrutture strategiche, la necessità di condividere le soluzioni di carattere procedurale organizzativo, anche ai fini della corretta gestione tecnica dell'applicativo implementato nel 2011 per la raccolta di dati ed informazioni riguardanti i finanziamenti e lo stato di realizzazione delle grandi opere.

La stessa Direzione generale, nel rilevare che le problematiche riguardanti gli aggiornamenti dei dati non sono state risolte, ha evidenziato l'indisponibilità di elementi di monitoraggio informatico aggiornati sullo stato di realizzazione delle infrastrutture strategiche.

²⁰ Il punto 3 delle delibera Cipess n. 45/2021, concernente il parere sull'aggiornamento per gli anni 2020-2021 del contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana S.p.a così recita: "Si raccomanda di includere nel prossimo contratto di programma - parte investimenti 2022-2026 - un quadro riepilogativo aggiornato anche delle opere incluse nel programma delle infrastrutture strategiche, al fine di riportare un quadro omogeneo, dello stato di attuazione e programmazione, degli interventi Pis, dividendoli fra: conclusi, in corso di realizzazione, in progettazione (esecutiva, definitiva, preliminare o studio di fattibilità), e in progettazione già sottoposti o ancora da sottoporre al CIPESS."

Alla luce di quanto sopra esposto, emerge con tutta evidenza l'esigenza improcrastinabile di:

- proseguire nell'attività volta a migliorare la programmazione delle grandi opere infrastrutturali a carattere prioritario rendendola sempre più aderente alle reali disponibilità finanziarie, tenuto conto anche delle risorse destinate all'attuazione del PNRR, e alla concreta fattibilità;
- ottimizzare la capacità progettuale evitando il rischio di ripetute variazioni che comportano una dilatazione dei tempi originariamente programmati e una lievitazione dei costi;
- rendere più efficiente la gestione dei relativi interventi semplificando e accelerando le procedure con l'intento di diminuire i tempi di realizzazione che appaiono notevolmente dilatati;
- intensificare le iniziative per un attento e costante monitoraggio degli interventi, avvalendosi di idonei e attendibili sistemi informativi tecnologicamente avanzati, costantemente aggiornati e assicurando le necessarie sinergie tra le competenti strutture del Mims;
- definire la redazione da parte del Mims e l'approvazione da parte del Cipess del piano generale dei trasporti e della logistica e del documento pluriennale di pianificazione, in attuazione del decreto legislativo n. 50/2016, che dovranno individuare le infrastrutture e gli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese²¹.

In tale ambito, in linea con quanto previsto nella delibera Cipess n. 45/2021 del 27 luglio 2021, si rivolge al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la raccomandazione di fornire a questa Corte, in sede di verifica delle misure realizzate in esito al presente rapporto, un quadro generale riepilogativo omogeneo e aggiornato contenente i dati aggregati relativi allo stato di attuazione del Pis a distanza di venti anni dalla sua approvazione avvenuta nel 2001, dividendoli fra: conclusi, in corso di realizzazione, in progettazione (con l'indicazione della fase: esecutiva, definitiva, preliminare o studio di fattibilità), e in progettazione già sottoposti o ancora da sottoporre al Cipess.

²¹ Nelle more, l'individuazione delle infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese avviene negli allegati infrastrutture ai Documenti di economia e finanza.

CAPITOLO III

LO STATO DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI OGGETTO DI APPROFONDIMENTO

Sommario: Premessa. - 1. Linea alta velocità Brescia-Verona-Padova. - 2. Collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio. - 3. Progetto unico linea ferroviaria AV/AC Milano-Genova III Valico dei Giovi, potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole e potenziamento Genova-Campasso. - 4. Linea 6 della metropolitana di Napoli. - 5. Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - S. S. n. 675 Umbro - Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia. - 6. Osservazioni.

Premessa

Di seguito si illustra lo stato di realizzazione degli interventi oggetto di approfondimento²²:

- 1) linea Alta velocità Brescia-Verona-Padova;
- 2) collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio;
- 3) Progetto unico linea ferroviaria AV/AC Milano-Genova III Valico dei Giovi, potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole e potenziamento Genova-Campasso;
- 4) linea 6 della metropolitana di Napoli;
- 5) trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - S. S. n. 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia.

1. Linea alta velocità Brescia-Verona-Padova

La linea ferroviaria Av/ Ac Milano-Venezia, e conseguentemente la tratta Brescia-Padova è stata inserita nel primo programma delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera Cipe n. 121 del 2001. La tratta AV/AC Brescia-Padova fa parte, quindi, del più esteso progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Milano-Venezia.

²² Le seguenti Direzioni generali del Mims hanno fornito elementi, acquisiti agli atti della Sezione, con riferimento agli interventi non oggetto di approfondimento:

- 1) Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione ed i progetti internazionali;
- 2) Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche;
- 3) Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, che ha competenza sulla gestione dei contratti di programma con Anas S.p.a. che ha fornito gli elementi informativi inviando la relazione predisposta dall'Anas;
- 5) Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne;
- 4) Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo, e i servizi satellitari.

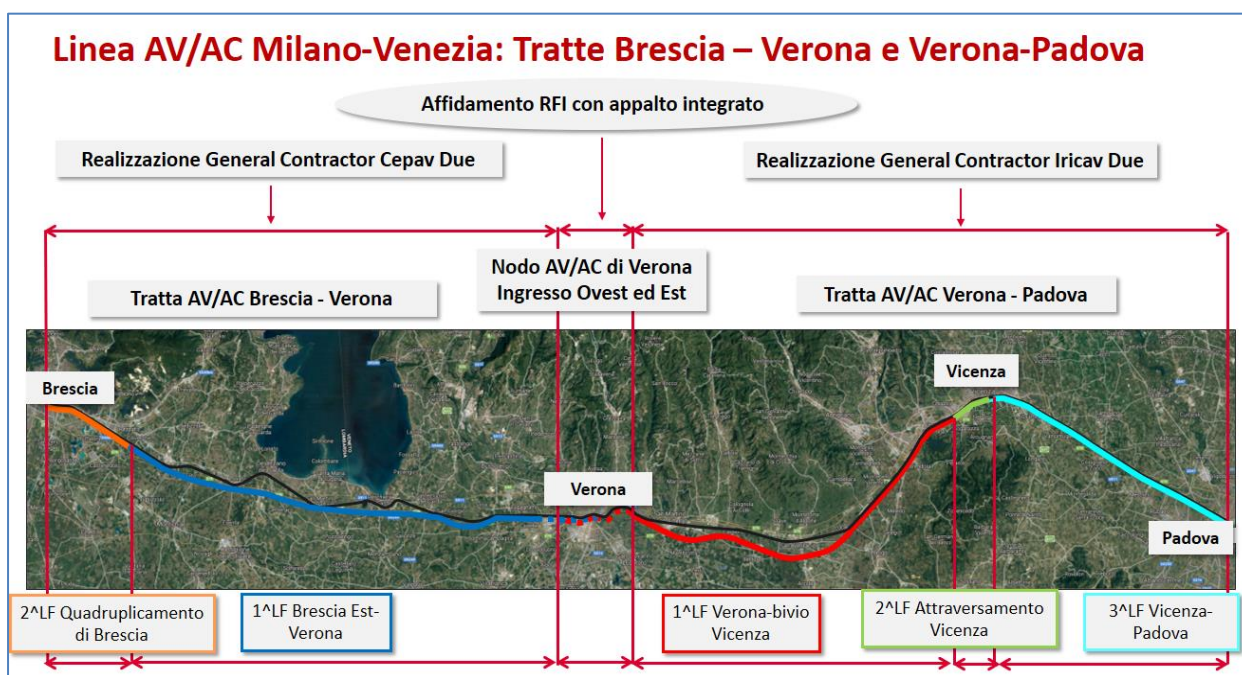
La linea AV/AC Brescia-Verona-Padova, parte integrante del corridoio Transeuropeo di trasporto (TEN-T) “Mediterraneo” è suddivisa in vari lotti funzionali, oggetto di diverse delibere Cipe.

In particolare, l’infrastruttura è stata articolata in più interventi e risulta costituita:

- dalla “Tratta AV/AC Brescia-Verona Ovest” di 48 km e CUP F81H91000000008, rientrante nella parte della linea che va da Milano a Verona;
- dalla “Tratta AV/AC Verona Est-Padova”, di 76,5 km più altri 5 km di connessioni e CUP J41E91000000009, della linea che va da Milano a Venezia²³.
- dai progetti “Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Ovest” e “Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Est” che realizzano gli interventi funzionali a dare continuità alle tratte AV/AC nel nodo ferroviario di Verona.

Le tratte Milano-Brescia e Padova-Venezia, invece, sono già in esercizio.

Figura 1 - Linea AV/AC Milano-Venezia: tratte Brescia-Verona e Verona-Padova



Fonte: Commissario straordinario linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona-Padova.

In merito agli interventi del “Nodo di Verona” si evidenzia che nell’aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma sottoscritto tra MIT e RFI -

²³ Le due tratte sono affidate rispettivamente ai General Contractor (GC) CEPNAV DUE e IRICAV 2 in forza delle convenzioni TAV- GC del 1991.

parte Investimenti 2017-2021 gli interventi “Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Ovest” e “Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Est” sono rappresentati come rispettivamente ricompresi nel “1^ Lotto Funzionale Brescia Est -Verona” della “Tratta AV/AC Brescia-Verona” e nel “1^Lotto Funzionale Tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza” della “Tratta AV/AC Verona-Padova”.

Nell’aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma Mims - RFI- in ottemperanza a quanto prescritto dal CIPE con le Delibere n. 69/2019 e n. 11/2020, rispettivamente di approvazione dei progetti preliminari del “Nodo AV/AC di Verona Ingresso Ovest” e del “Nodo AV/AC di Verona Ingresso Est”, tali interventi sono stati individuati come progetti di investimento distinti con CUP dedicati.

La “Tratta AV/AC Brescia-Verona”, la cui progettazione e realizzazione è stata affidata al General Contractor Cepav Due con la Convenzione TAV (ora RFI) – Cepav Due/ENI del 15 ottobre 1991, è localizzata a cavallo delle Regioni Lombardia e Veneto e attraversa le Province di Brescia e Verona, con estensione complessiva di circa 58,3 km tra la stazione di Brescia e il cavalcavia dell’autostrada A22 presso Verona, dove inizia il tratto ricadente nel “Nodo AV/AC di Verona Ingresso Ovest”.

L’ intervento è articolato nei seguenti due lotti funzionali:

1) 1^ lotto funzionale Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona), ricade nelle Regioni Lombardia e Veneto ed è articolato in due lotti costruttivi:

- il 1^ lotto costruttivo comprende l’esecuzione delle opere civili di circa 40,2 km di linea, in prevalente affiancamento all’autostrada A4 Milano-Verona (ca. 31 km), e quelle dell’interconnessione di Verona Merci (2,2 km);

- il 2^ lotto costruttivo prevede il completamento delle opere civili (i restanti 5,2 km nei Comuni di Mazzano e Calcinato in provincia di Brescia), e la realizzazione della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti tecnologici dell’intero 1^ lotto funzionale.

L’attivazione del 1^ Lotto Funzionale Brescia Est - Verona è prevista per fasi a partire dal 2025.

2) 2^ lotto funzionale Quadruplicamento Est in uscita da Brescia, che prevede la realizzazione di 10,7 km di nuova linea AV/AC in affiancamento alla linea storica Milano-Venezia. Il tracciato interessa il tessuto urbano di Brescia per circa 6 km,

attraversa il Comune di Rezzato (3,5 km circa), e termina nel territorio del Comune di Mazzano, dove si ricongiunge con la tratta realizzata nel 1^ lotto funzionale.

Si prevede l'attivazione entro il 2028.

La "Tratta AV/AC Verona-Padova", la cui progettazione definitiva e realizzazione è stata affidata al General Contractor Iricav Due con la Convenzione TAV (ora RFI) - Iricav Due/IRI (oggi FINTECNA) del 15 ottobre 1991, è interamente localizzata nella Regione del Veneto, attraversa prevalentemente in rilevato le Province di Verona, Vicenza e Padova, con estensione complessiva di circa 76,4 km tra le stazioni di Verona Porta Vescovo e Padova.

L'intervento è articolato nei seguenti tre lotti funzionali:

1) il 1^ lotto funzionale - Tratta "Verona - Bivio Vicenza" è suddiviso in due lotti costruttivi e prevede la realizzazione, tra la stazione di Verona Porta Vescovo ed il Comune di Altavilla Vicentina, di circa 44,25 km di nuova linea AV/AC, oltre il rifacimento di circa 7 km di linea storica. La nuova linea, a meno di brevi tratti in gallerie artificiali di lunghezza complessiva di 2,3 km, si sviluppa in superficie prevalentemente in rilevato o trincea.

L'intervento del 1° lotto costruttivo è in corso di realizzazione ed i lavori sono stati avviati il 20 settembre 2020.

L'avvio dei lavori del 2° lotto costruttivo è previsto nel corso del 2022.

L'art. 13, comma 16, del d.l. 31.12.2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla l. 26.2.2021, n. 21, al fine di ridurre i tempi di realizzazione dei lavori relativi al 1° lotto funzionale della tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova e di consentire l'attivazione di detto lotto funzionale entro il 31 dicembre 2026²⁴, ha autorizzato Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., nelle more dell'approvazione dell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma - Parte Investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e R.F.I. S.p.a., a dare avvio ai lavori del secondo lotto costruttivo Verona-bivio Vicenza, per un importo complessivo di 1.776 milioni di euro²⁵.

²⁴ Inizialmente prevista per maggio 2027.

²⁵ La copertura finanziaria e così prevista: 726 milioni sono finanziati a valere sul d. l. n. 183/2020 e 1.050 milioni sono garantiti, in pendenza della finalizzazione delle risorse del PNRR, a valere sull'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, c. 86 della l. 23.12.2005, n. 266 (cap. Mef 7122 p.g.2), come rifinanziata dalla legge di bilancio 2021.

2) il 2[^] lotto funzionale - “Attraversamento di Vicenza” è suddiviso in due lotti costruttivi e prevede la realizzazione di un tratto di nuova linea AV/AC, di estesa pari a 6,2 km in superficie, oltre il rifacimento di circa 2,7 km di linea storica. L’intervento prevede inoltre interventi di ridisegno paesaggistico e urbanistico della stazione ferroviaria di Vicenza Viale Roma, la realizzazione della nuova fermata “Vicenza Fiera”, nonché interventi di riassetto della viabilità, funzionali a garantire un accesso rapido alla Stazione di Viale Roma da Ovest e da Est.

Il progetto preliminare dell’intervento è stato approvato nella seduta del Cipe del 26 novembre 2020 (la relativa delibera n. 64/2020 è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 55 del 5 marzo 2021). La progettazione definitiva è in corso di elaborazione a cura del General Contractor avviata a seguito dell’accordo sottoscritto in data 17 maggio 2021.

Per la realizzazione del secondo lotto costruttivo, con l’articolo 4, comma 1, del d.l. 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni, dalla l. 1° luglio 2021, n. 101, è stata autorizzata la spesa complessiva di 925 milioni di euro²⁶.

3) il 3[^] lotto funzionale - Tratta “Vicenza-Padova” prevede la realizzazione in superficie di circa 26 km di nuova linea AV/AC, oltre il rifacimento di circa 9,8 km di linea storica. Il progetto preliminare per la tratta Grisignano di Zocco-Padova è stato approvato, mentre il Cipe ha chiesto di definire, nella successiva progettazione definitiva il tracciato nel tratto Vicenza est-Grisignano di Zocco.

Con l’articolo 4, comma 1, del d. l. 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni, dalla l. 1° luglio 2021, n. 101, sono state autorizzate risorse per complessivi 25 milioni di euro²⁷ finalizzate alla predisposizione della progettazione definitiva dell’intervento che sarà curata dal General Contractor Iricav Due.

La società Italferr ha predisposto, su incarico di RFI, un nuovo studio di fattibilità che aggiorna e armonizza lo studio di fattibilità del 2014, per la tratta da Vicenza a Grisignano di Zocco, ed il progetto preliminare 2006 di cui sopra, per la tratta da

²⁶ Di cui 20 milioni di euro per l'anno 2022, 100 milioni di euro per l'anno 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 150 milioni di euro per l'anno 2026, 165 milioni di euro per l'anno 2027, 95 milioni di euro per l'anno 2028 e 45 milioni di euro per l'anno 2029.

²⁷ Di cui 5 milioni di euro per l'anno 2021 e 20 milioni di euro per l'anno 2022.

Grisignano di Zocco a Padova, e che costituirà il riferimento da fornire al Consorzio Iricav Due per la progettazione definitiva.

Il Nodo AV/AC di Verona Ingresso Ovest, la cui realizzazione verrà affidata da RFI mediante le procedure di cui al d. lgs. n. 50/2016 e s.m.i., include gli interventi funzionali all'inserimento nella stazione di Verona Porta Nuova (binari IV e VI) della Tratta AV/AC Brescia-Verona.

In particolare, si prevede il rifacimento di circa 4,2 km della linea storica e la conseguente realizzazione di circa 3,6 km di linea AV/AC, di cui circa 3,3 km di nuova linea merci di collegamento verso la direttrice del Brennero.

La redazione della progettazione definitiva è curata dal soggetto tecnico Italferr incaricato da Rfi.

Il Nodo AV/AC di Verona Ingresso Est, la cui realizzazione verrà affidata da RFI mediante le procedure negoziali ai sensi del d. lgs. n. 50/2016 e s.m.i. , prevede la realizzazione di nuovi 6,6 km funzionali all'ingresso nel Nodo di Verona della nuova tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova, nonché la realizzazione della nuova stazione elementare AV/AC di Verona Porta Nuova e un nuovo scalo merci di 3 binari in località "Cason".

La redazione della progettazione definitiva è curata dal soggetto tecnico Italferr incaricato da Rfi.

La seguente tabella descrive l'articolazione in lotti funzionali e costruttivi della tratta AV/AC Brescia-Verona e della tratta AV/AC Verona-Padova, inclusi i progetti del Nodo di Verona.

Il costo a vita intera (CVI) pari a 9.244,96 milioni di euro è coerente con l'aggiornamento 2020/2021 del contratto di programma approvato dal Cipess nella seduta del 27 luglio 2021 (delibera Cipess n. 45/2021).

Tabella 9 - Linea alta velocità Brescia-Verona-Padova - Articolazione in lotti funzionali e costruttivi

Milioni di euro

Descrizione	C.U.P.	Soggetto Attuatore	Costo a Vita Intera	Stato finanziamento
Tratta AV/AC Brescia-Verona			3.154,15	
1^ lotto funzionale: "Brescia Est - Verona"	F81H9100000008	General Contractor Cepav Due	2.599,15	Interamente finanziato
- 1^ lotto costruttivo			1.892	
- 2^ lotto costruttivo			707,15	
2^ lotto funzionale: "Quadruplicamento Est in uscita da Brescia"	F81H9100000008	General Contractor Cepav Due	555	Finanziati 13,07 fabbisogno 541,93
Nodo di Verona Ovest	J14H20000440001	da affidare con appalto	375,85	Finanziato
Tratta AV/AC Verona-Padova			5.335	
1^ lotto funzionale: "Verona - Bivio Vicenza"	J41E91000000009	General Contractor Iricav Due	2.760	Interamente finanziato
- 1^ lotto costruttivo			984	
- 2^ Lotto Costruttivo			1.776	
2^ lotto funzionale: "Attraversamento di Vicenza"	J41E91000000009	General Contractor Iricav Due	1.075	Interamente finanziato
- 1^ lotto costruttivo			150	
- 2^ lotto costruttivo			925	
3^ lotto funzionale: "Vicenza - Padova"	J11J20000100008	General Contractor Iricav Due	1.500 Mc	Finanziati 25 milioni per la progettazione definitiva fabbisogno 1.475
Nodo di Verona Est	J14D20000010001	da affidare con appalto	379,96 Mc	Finanziato

Fonte: Commissario straordinario linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona-Padova.

Si riportano nella tabella seguente l'elenco delle principali Delibere Cipe relative ai progetti "Tratta AV/AC Brescia-Verona", "Tratta AV/AC Verona-Padova", "Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Ovest" e "Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Est".

Tabella 10 - Linea alta velocità Brescia-Verona-Padova - Elenco delle principali delibere Cipe

Progetto	Delibera CIPE	Data seduta CIPE	Pubblicazione delibera	Oggetto
Tratta AV/AC Brescia-Verona	n. 120/2003	05.12.2003	GURI n. 132 del 08.06.2004	Approvazione del progetto preliminare della linea AV/AC Milano-Verona
Tratta AV/AC Brescia-Verona	n. 42/2017	10.07.2017	GURI n. 70 del 24.03.2018	Approvazione del progetto definitivo e autorizzazione all'avvio del 1° lotto costruttivo della tratta AV/AC Brescia Est-Verona (escluso nodo di Verona)
Tratta AV/AC Brescia-Verona	n. 68/2019	21.11.2019	GURI n. 63 del 10.03.2020	Autorizzazione all'avvio del 2° lotto costruttivo della tratta AV/AC Brescia Est-Verona (escluso nodo di Verona)
Nodo di Verona Ovest	n. 69/2019	21.11.2019	GURI n. 88 del 02.04.2020	Approvazione del progetto preliminare del nodo AV/AC di Verona: ingresso ovest
Tratta AV/AC Verona-Padova	n.94/2006	29.03.2006	GURI n. 273 del 23.11.2006	Approvazione del progetto preliminare del "collegamento ferroviario AV/AC Verona - Padova", limitatamente alle tratte di 1^fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova
Tratta AV/AC Verona-Padova	n.84/2017	22.12.2017	GURI n. 165 del 18.07.2018	Approvazione del progetto definitivo del primo lotto funzionale Verona - bivio Vicenza (escluso nodo di Verona est) e autorizzazione all'avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo.
Tratta AV/AC Verona-Padova	n.64/2020	15.12.2020	GURI n. 55 del 5.03.2021	Approvazione del progetto preliminare del 2^ lotto funzionale "attraversamento di Vicenza"
Nodo di Verona Est	n.11/2020	14.05.2020	GURI n. 263 del 23.10.2020	Approvazione del progetto preliminare del nodo AV/AC di Verona Est

Fonte: Commissario straordinario linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona-Padova.

Per l'intera tratta ferroviaria alta velocità Brescia - Verona - Padova, con DPCM 16 aprile 2021 è stato nominato un Commissario straordinario ai sensi dell'art. 4, comma 1, del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla

legge 14 giugno 2019, n. 55, con decorrenza dalla data del provvedimento e fino alla consegna a Rfi degli interventi finanziati²⁸.

Si riporta a seguire una tabella di sintesi dello stato di attuazione dei Progetti, secondo quanto riferito dal Commissario straordinario.

Tabella 11 - Linea alta velocità Brescia-Verona-Padova - Stato di attuazione dei progetti

Progetto	Soggetto Attuatore	Stato d'attuazione
Tratta AV/AC Brescia-Verona		
1^ Lotto Funzionale: "Brescia Est - Verona"	GC Cepav Due	In data 06.06.2018 è intervenuta la sottoscrizione del secondo atto integrativo alla convenzione TAV (ora RFI)-Cepav Due/ENI del 15.10.1991, sottoscritto da RFI, Cepav Due ed ENI (avente efficacia dal 06.07.2018), con conseguente avvio dei lavori del 1^ lotto costruttivo della tratta Brescia Est-Verona. Relativamente al 2^ lotto costruttivo, in seguito alla pubblicazione della delibera Cipe n. 68/2019, i lavori sono stati avviati in data 17.04.2020.
2^ LF: "Quadruplicamento Est in uscita da Brescia"	GC Cepav Due	Con la delibera n.42/2017 il Cipe ha disposto la progettazione, in sostituzione del cosiddetto "Shunt di Brescia", della soluzione "Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia", finalizzata a dare continuità alla linea AV-AC Milano-Verona. In data 03.04.2020 RFI ha inviato il progetto preliminare del Quadruplicamento al MIT per l'avvio della Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art. 165 del d.lgs. n. 163/2006 e s.m.i.. In data 26.05.2020 il suddetto progetto è stato inviato anche al MATTM e al MIBACT per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 216 c. 27 del d.lgs. n. 50/2016 e degli artt. 165, 183 del d.lgs. n. 163/2006. In data 08.09.2020 si è tenuta (su convocazione del MIT) la riunione della conferenza di servizi, con finalità istruttorie. Nell'ambito di tale cds, il Mims con nota del 01.10.2021 ha inviato a RFI il parere positivo, espresso dalla commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale (CTVIA) in data 14.06.2021, sulla compatibilità ambientale del progetto preliminare del quadruplicamento. (Segue)

²⁸ Il Commissario straordinario si avvale, per l'espletamento del suo incarico, delle strutture di Rfi senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Il Commissario straordinario comunica alla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili entro sei mesi dal conferimento dell'incarico, il cronoprogramma delle attività per gli interventi finanziati. Il Commissario straordinario comunica alla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai fini della successiva trasmissione al Cipess ai sensi dell'articolo 4, comma 4, del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, i progetti approvati, il relativo quadro economico, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento, rilevati attraverso il sistema di cui al decreto legislativo n. 229 del 2011, segnalando altresì semestralmente eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione delle opere. Qualora sopravvengano circostanze che impediscono la realizzazione totale o parziale dell'opera, il Commissario straordinario ne dà immediata notizia alla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Il Commissario provvede a trasmettere alla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro il 30 novembre di ogni anno, una dettagliata relazione, circa lo stato di realizzazione dell'opera, sulle iniziative adottate e di prossima adozione, anche in funzione delle criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione, al fine di rendere informativa alle Commissioni parlamentari competenti.

Segue tabella 11

Progetto	Soggetto Attuatore	Stato d'attuazione
		Il Mims ha effettuato l'istruttoria sulle osservazioni presentate in CdS. Lo stesso Ministero, al termine della suddetta istruttoria, invierà specifica relazione propedeutica alla successiva Ordinanza di approvazione del progetto preliminare a cura del Commissario.
Nodo di Verona Ovest	Da affidare con appalto integrato	Il Progetto Preliminare è stato approvato con delibera n. 69/2019 ed è attualmente in corso la Progettazione Definitiva.
Tratta AV/AC Verona-Padova		
1^ Lotto Funzionale: " Verona - Bivio Vicenza"	GC Iricav Due	In data 06/08/2020 è stato sottoscritto, tra RFI e il General Contractor Iricav Due, l'atto integrativo alla Convenzione TAV (ora RFI) - IRICAV DUE ed IRI del 15.10.1991, per la progettazione esecutiva e la realizzazione del 1^ Lotto Funzionale Verona-Bivio Vicenza articolato in due lotti costruttivi. Il 20.09.2020 sono iniziati i lavori, relativamente al 1^ lotto costruttivo e sono attualmente in corso, oltre alle attività di progettazione esecutiva, le attività di esproprio, di bonifica ordigni esplosivi e di indagini archeologiche. Con la sottoscrizione in data 19.05.2021 del 2^ atto modificativo all'atto integrativo sono stati avviati i lavori del 2^ lotto costruttivo.
2^ LF: "Attraversamento di Vicenza"	GC Iricav Due	Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con delibera n. 64/2020 pubblicata sulla G.U. n.55 del 05.03.2021. È attualmente in corso la progettazione definitiva a cura del General Contractor avviata a seguito dell'accordo sottoscritto in data 17.05.2021.
3^ LF: "Vicenza - Padova"	GC Iricav Due	L'intervento è ad oggi privo di finanziamenti per la fase realizzativa ed il suo tracciato è caratterizzato da un diverso livello di approfondimento progettuale. In particolare, per il: <ul style="list-style-type: none"> • Tratto Vicenza - Grisignano di Zocco è sviluppato lo studio di fattibilità del 2014, approvato dal Comune di Vicenza e dalla Regione Veneto nel gennaio 2015. • Tratto Grisignano di Zocco - Padova è presente il progetto preliminare approvato dal CIPE con Delibera n. 94/2006. Con il decreto legge n. 59 del 6 maggio 2021, sono state autorizzate risorse per complessivi 25 milioni di euro finalizzate all'avvio alla progettazione definitiva dell'intervento a cura General Contractor Iricav Due. È in fase di definizione l'accordo con il General Contractor Iricav Due per l'avvio della progettazione definitiva del 3^ lotto funzionale "Vicenza - Padova". Simultaneamente la società Italferr ha predisposto, su incarico di RFI, un nuovo studio di fattibilità che aggiorna e armonizza lo studio di fattibilità del 2014, per la tratta da Vicenza a Grisignano di Zocco, ed il progetto preliminare 2006 di cui sopra, per la tratta da Grisignano di Zocco a Padova, e che costituirà il riferimento da fornire al Consorzio Iricav Due per la progettazione definitiva
Nodo di Verona Est	Da affidare con appalto integrato	Il progetto preliminare è stato approvato con delibera n. 11/2020 ed è attualmente in corso la progettazione definitiva.

Fonte: Commissario straordinario linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona-Padova.

Si riportano a seguire i cronoprogrammi dei singoli interventi funzionali della
Tratta AV/AC Brescia-Verona-Padova, forniti dal Commissario straordinario.

Tabella 12 - Tratta AV/AC Brescia-Verona: 1^ lotto funzionale Brescia est-Verona

GANTT per Progetti Legge Obiettivo

AB100:CM109attività	Inizio	Durata		Fine	2021			2022			2023			2024			2025			2026					
		giorni	mesi		Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3			
NPP 0361 - Linea AV/AC MI-VR: tratta Brescia-Verona - 1^LF Brescia Est-Verona																									
Realizzazione (*)	giu-18	2782	91,5	gen-26																					
Pre-esercizio e Attivazione	gen-26	30	1,0	feb-26																					

(*) I tempi di realizzazione contrattuali non tengono conto dei maggiori tempi dovuti all'adozione della Variante a 3 kV nonché della sospensione dei lavori causa COVID 19

Fonte: Commissario straordinario linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona-Padova.

Tabella 13 - Tratta AV/AC Brescia-Verona: 2^ lotto funzionale quadruplicamento est in uscita da Brescia

GANTT per Progetti Legge Obiettivo

Attività	Inizio	Durata		Fine	2021			2022			2023			2024			2025			2026			2027			2028			2029		
		giorni	mesi		Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
NPP 0361 - Linea AV/AC MI-VR: tratta Brescia-Verona - 2^LF Quadruplicamento in uscita da Brescia Est																															
Istruttoria RFI per approvazione Commissario	30-set-21	30	1,0	30-ott-21																											
Pubblicazione CdP agg.2021 sulla GU e contestuale efficacia finanziamento per PD	14-nov-21	0	0,0	14-nov-21																											
Ordinanza di approvazione del PP e pubblicazione su GU	30-ott-21	15	0,5	14-nov-21																											
Progettazione Definitiva (a cura GC)	14-nov-21	180	5,9	13-mag-22																											
Iter autorizzativo Progettazione definitiva con Commissario	12-giu-22	60	2,0	11-ago-22																											
analisi proposte e Istruttoria RFI per approvazione Commissario (*)	11-ago-22	25	0,8	5-set-22																											
Ordinanza di approvazione del PD e pubblicazione su GU	5-set-22	15	0,5	20-set-22																											
Consegna garanzie per avvio lavori	28-gen-23	30	1,0	27-feb-23																											
Realizzazione (inclusa redazione del PE)	27-feb-23	2100	69,0	27-nov-28																											
Pre-esercizio e Attivazione	27-nov-28	30	1,0	27-dic-28																											

(*) il rispetto di tale data e delle successive è subordinato all'ottenimento del finanziamento per la realizzazione entro agosto 2022

Fonte: Commissario straordinario linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona-Padova.

Tabella 14 - Tratta AV/AC Verona-Padova: 1^ lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza

GANTT per Progetti Legge Obiettivo

Attività	Inizio	Durata		Fine	2020			2021			2022			2023			2024			2025			2026			2027		
		giorni	mesi		Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
NPP 0362 1^ Lotto Verona - Bivio Vicenza																												
Realizzazione 1^Lotto Funzionale Verona-Bivio Vicenza	set-20	2246	74	nov-26																								
Preesercizio ed Attivazione	nov-26	30	1,0	dic-26																								

Fonte: Commissario straordinario linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona-Padova.

Tabella 15 - Tratta AV/AC Verona-Padova: 2^ lotto funzionale attraversamento di Vicenza

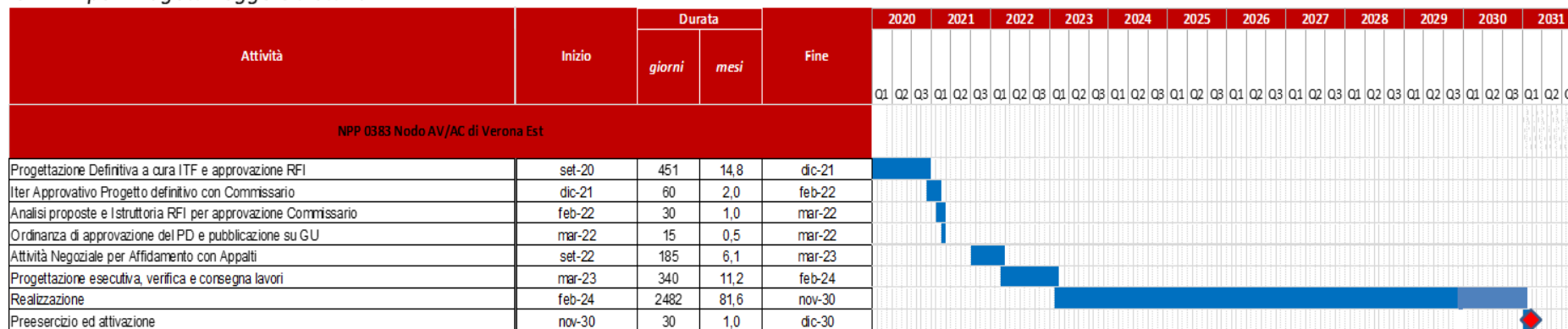
GANTT per Progetti Legge Obiettivo

Attività	Inizio	Durata		Fine	2021			2022			2023			2024			2025			2026			2027			2028			2029		
		giorni	mesi		Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3			
NPP 0362 2^ Lotto Funzionale Attraversamento di Vicenza																															
Progettazione Definitiva	mag-21	226	7,4	dic-21																											
Iter autorizzativo Progettazione definitiva con Commissario	mar-22	60	2,0	apr-22																											
Ordinanza di approvazione del PD e pubblicazione su GU	mag-22	15	0,5	giu-22																											
Negoziante e Stipula Atto Integrativo	ago-22	150	4,9	gen-23																											
avvio lavori	gen-23	30	1,0	feb-23																											
Realizzazione	feb-23	2120	69,7	nov-28																											
Preesercizio ed attivazione	nov-28	30	1,0	dic-28																											

Fonte: Commissario straordinario linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona-Padova.

Tabella 18 - Nodo AV/AC di Verona ingresso est

GANTT per Progetti Legge Obiettivo



Fonte: Commissario straordinario linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona-Padova.

2. Collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio

Il progetto del “Nuovo collegamento Arcisate-Stabio” è parte del più ampio e completo programma di collegamento ferroviario transfrontaliero, dedicato al trasporto passeggeri, tra Lugano - Mendrisio (Svizzera) e Varese-Gallarate Aeroporto di Malpensa (Italia) individuato nell'Accordo Quadro tra il Cantone del Ticino e la Regione Lombardia del 25 luglio 2000.

Il progetto consente di collegare Varese con il Cantone Ticino (Mendrisio-Lugano) e con Como (con interscambio a Mendrisio) e istituisce relazioni dirette tra l'aeroporto di Malpensa e le città della Svizzera meridionale/centrale.

L'infrastruttura ferroviaria si sviluppa per circa 8 km in territorio italiano, di cui 4,5 km di raddoppio in sede del tratto di linea esistente da Induno Olona al bivio per Porto Ceresio (che pertanto presenta forti vincoli planimetrici) e 3,5 km di nuova linea a doppio binario dal bivio per Porto Ceresio fino al confine di Stato. Oltre il confine la linea prosegue fino a Stabio su nuova sede e in parte su sede esistente.

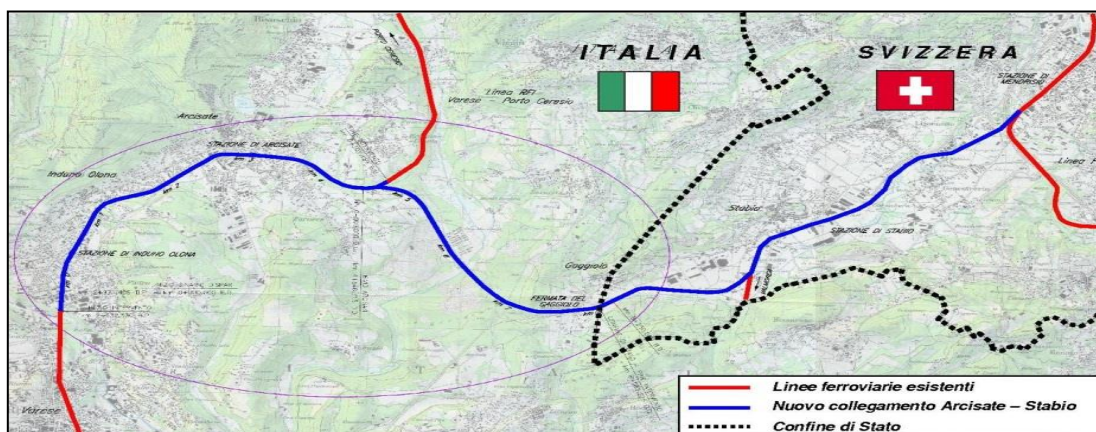
Il 22 dicembre 2017 è stata inaugurata la linea Arcisate-Stabio. L'inaugurazione dell'intera linea Varese-Mendrisio, di cui la tratta Arcisate-Stabio ne è l'anello fondamentale, è avvenuta invece il 7 gennaio 2018. Il tratto Stabio-Mendrisio in territorio svizzero è stato ultimato nel 2014 da parte delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS).

I lavori iniziati a fine 2009 sono stati interrotti dopo pochi anni a causa di un lungo e complesso contenzioso con l'impresa costruttrice. L'attività, infatti, è stata condizionata da problematiche in merito alla gestione delle terre di scavo e da contenzioso con l'appaltatore, risolto con accordo del 19 febbraio 2014.

In data 8 gennaio 2015 RFI e l'impresa appaltatrice ATI Salini (oggi ICS) - Carena hanno firmato l'atto di risoluzione contrattuale per mutuo consenso. Successivamente, sono stati riaffidati con nuova gara i lavori per ultimare la realizzazione della nuova linea alla società Salcef.

La nuova linea Arcisate-Stabio si configura come un progetto fortemente integrato che comprende la realizzazione di molteplici opere civili accanto alla costruzione dell'intera infrastruttura ferroviaria, dal binario all'elettrificazione della linea.

Figura 2 - Collegamento ferroviario Arcisate-Stabio



Fonte: Pcm - Dipe.

La mappa sopra evidenziata riporta, con linea di colore blu, il nuovo collegamento Arcisate-Stabio che permette di mettere in connessione alcune linee già esistenti e soprattutto di attivare un nuovo collegamento ferroviario fra Italia e Svizzera in quest'area del nord della Lombardia in cui i passaggi di lavoratori transfrontalieri è molto frequente e rilevante.

L'opera ha previsto un investimento complessivo di 261 milioni di euro finanziato nel Contratto di Programma - parte investimenti con RFI, per un totale di oltre 15 km di lavori sull'infrastruttura esistente e costruzione di nuova linea ferroviaria.

La nuova linea ferroviaria transfrontaliera ha nel territorio italiano le seguenti fermate: Induno Olona, Arcisate e la nuova fermata di Gaggiolo presso il confine con la Svizzera.

Il passaggio diretto è reso possibile da un innovativo sistema di transizione dinamica che permette di effettuare in piena sicurezza il passaggio "in corsa" dalla rete ferroviaria italiana a quella svizzera, e viceversa.

L'opera consente di percorrere la distanza da Varese a Mendrisio in meno di mezz'ora, e di collegare Como a Varese in 41 minuti. A partire dal 7 gennaio 2018 sono state introdotte le linee S40 Como-Mendrisio-Varese, estesa a Malpensa da giugno, e S50 Varese-Mendrisio-Lugano-Bellinzona, per un totale di 153 treni giornalieri gestiti dalla Regione Lombardia e dalla società TrenNord S.p.a.

Si riportano le principali delibere Cipe.

Con delibera 20 dicembre 2004, n. 82, il Cipe ha approvato, “il progetto preliminare della nuova linea ferroviaria transfrontaliera Varese-Mendrisio, collegamento ferroviario Arcisate-Stabio, tratta nazionale Arcisate-Gaggiolo”.

Con la successiva delibera 21 gennaio 2008, n. 7, il Cipe ha approvato, “il progetto definitivo della nuova linea ferroviaria transfrontaliera Varese-Mendrisio, collegamento ferroviario Arcisate-Stabio, tratta nazionale Arcisate-Gaggiolo”.

Il Cipe è stato poi chiamato ad esprimersi con la delibera 10 novembre 2014, n. 44, sulla “ipotesi di varianti al progetto definitivo approvato con la delibera n. 7 del 2008”. La delibera aveva lo scopo di provare a risolvere alcune questioni tecniche e difficoltà realizzative, con analogo revisione del costo dell’opera. Tuttavia, la delibera è stata successivamente ritirata.

Da ultimo la delibera 6 agosto 2015, n. 61, il Cipe ha riapprovato, “la reiterazione della dichiarazione di pubblica utilità e del vincolo preordinato all’esproprio con la contestuale riapprovazione del progetto definitivo della nuova linea ferroviaria transfrontaliera Varese-Mendrisio, collegamento ferroviario Arcisate-Stabio, tratta nazionale Arcisate-Gaggiolo”.

Tabella 19 - Collegamento ferroviario Arcisate-Stabio - Elenco delle principali delibere Cipe

DELIBERE CIPE			TIPOLOGIA DELIBERE		
N.	ANNO	TITOLO	APPROVAZIONE PROGETTUALE	ASSEGNAZIONE RISORSE	VINCOLO ESPROPRIO/RINNOVO
82	20/12/2004	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRANFRONTALIERO ARCISATE-STABIO: TRATTA ARCISATE-CONFINE DI STATO	x		
7	31/01/2008	1° PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001) SISTEMA LINEE DI ACCESSO GOTTARDO-NUOVO COLLEGAMENTO ARCISATE-STABIO. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO (CUP J31H03000530001)	x		
61	06/08/2015	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001) NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO ARCISATE-STABIO: REITERAZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO AGGIORNATO	x		x

Fonte: Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi informativi e statistici - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie.

3. Progetto unico linea ferroviaria AV/AC Milano-Genova III Valico dei Giovi, potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole e potenziamento Genova-Campasso

La Tratta AV/AC Terzo Valico si inserisce all'interno del Corridoio europeo Reno-Alpi della rete TEN-T che prevede il potenziamento dell'asse ferroviario Genova-Basilea Rotterdam/Anversa per collegare in modo efficiente le regioni europee più densamente popolate con circa 4.000 km di ferrovia di cui il Terzo Valico si trova all'estremità meridionale.

Il Terzo Valico - la cui progettazione e realizzazione è stata affidata al General Contractor Consorzio COCIV con la sottoscrizione in data 11 novembre 2011 dell'Atto integrativo alla Convenzione del 16 marzo 1992 - si sviluppa nelle regioni Liguria e Piemonte attraversando il territorio di 14 comuni delle provincie di Genova e di Alessandria e ha una lunghezza complessiva di 53 km, di cui 37 in gallerie artificiali e naturali (le principali: Galleria di Valico di circa 27 Km e Galleria Serravalle di circa 7 km).

La nuova linea sarà collegata a sud - mediante l'interconnessione di Voltri e il Bivio Fegino - con gli impianti ferroviari del nodo di Genova oggetto di lavori di potenziamento. A nord, dalla piana di Novi Ligure, il tracciato si collega alle linee esistenti Genova - Torino (per i flussi di traffico in direzione GE - TO/ e GE - NO - Sempione) ed alla linea Tortona - Piacenza (per il traffico in direzione Milano e Nord-Est in generale).

L'art. 4, comma 12-*septies* del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni nella legge 14 giugno 2019, n. 55, ha previsto l'unificazione in un Progetto unico dei progetti "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole", "Linea AV/AC Milano- Genova: Terzo Valico dei Giovi" e "Potenziamento Genova-Campasso. Il limite di spesa è definito in 6.853,23 milioni di euro ed è interamente finanziato nell'ambito delle risorse del contratto di programma Mims-RFI parte investimenti 2017-2021.

L'aggiornamento 2020-2021 del suddetto contratto di programma approvato dal Cipess nella seduta del 27 luglio 2021 eleva il costo a vita intera del progetto a 7.461,53 milioni di euro.

Il Progetto Unico si articola in tre interventi funzionali:

a) La Tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi;

b) Il potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole (articolato a sua volta in tre aree di intervento ognuna con una sua autonoma funzionalità):

I. Quadruplicamento Voltri - Sampierdarena: prolungamento, lato levante, della bretella di Genova Voltri, con allaccio verso est alla linea succursale dei Giovi in prossimità del Bivio Polcevera e realizzazione del quadruplicamento della linea Genova-Ventimiglia tra le stazioni di Voltri e Sampierdarena;

II. Sestuplicamento Genova P. Principe - Genova Brignole: realizzazione di due nuove gallerie di collegamento tra le stazioni di Principe e Brignole e relativo adeguamento del Piano regolatore generale di Brignole (1° fase);

III. Piano regolatore generale finale di Voltri: realizzazione di nuova stazione di Genova Voltri, una nuova fermata Palmaro e il potenziamento dello scalo di Prà mare;

c) Il potenziamento Genova-Campasso (con realizzazione di uno scalo a 8 binari a modulo 750 metri centralizzati e controllati dal nuovo ACC di stazione) e il ripristino a standard vigenti dell'itinerario Bivio Fegino - Parco Campasso - Porto Storico (ex bivio S. Limbania) per una estesa di circa 4,5 km.

Con dpcm 20 dicembre 2019, ai sensi dell'articolo 4, comma 12-*septies* e comma 12-*octies* del decreto legge n. 32 del 2019, convertito dalla legge n. 55 del 2019 è stato nominato il Commissario straordinario per il progetto Unico "Terzo Valico dei Giovi e Nodo di Genova"²⁹.

Si riportano nella tabella seguente l'elenco delle principali delibere Cipe/leggi relative agli interventi sopra riportati.

²⁹ Il predetto Commissario opera con i poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32 convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, in applicazione di quanto disposto dal comma 3 dell'articolo 9 del D.L. n.76 del 2020, convertito dalla legge n. 120 del 2020 che ha previsto che "Al fine di garantire l'uniformità nelle gestioni commissariali finalizzate alla realizzazione di opere pubbliche o interventi infrastrutturali assicurando, al contempo, la riduzione dei relativi tempi di esecuzione, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, tutti i commissari nominati per la predetta finalità sulla base di specifiche norme di legge operano, fino all'ultimazione degli interventi, con i poteri i poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32 convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55".

Tabella 20 - Progetto unico - Elenco delle principali delibere Cipe

Progetto	Delibera Cipe / legge	data	Oggetto
Terzo Valico	Del. CIPE n. 78/2003	29/09/2003	Approvazione del Progetto Preliminare
	Del. CIPE n. 80/2006	29/03/2006	Approvazione del Progetto Definitivo
	Del. CIPE n. 101/2009	06/11/2009	Autorizzazione alla realizzazione della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi con la suddivisione dell'opera, da un punto di vista tecnico, economico e temporale, in 6 Lotti Costruttivi, approvando il costo complessivo di 6.200 milioni di euro ed autorizzando il primo lotto costruttivo dell'opera, dal valore di 500 milioni di euro
	Del. CIPE n. 84/2010	18/11/2010	
	Del. CIPE n. 86/2011	06/12/2011	Presa d'atto dell'atto integrativo alla convenzione vigente tra RFI e il Consorzio COCIV, autorizzazione del 2° lotto costruttivo e assegnazione delle relative risorse
	Del. CIPE n. 56/2015	06/08/2015	Approvazione, anche ai sensi dell'art. 2, comma 232 della L. n. 191/2009, della rimodulazione dei Lotti Costruttivi con autorizzazione all'avvio del 3° lotto costruttivo e assegnazione delle relative risorse
	Del. CIPE n. 42/2016	10/08/2016	Autorizzazione all'avvio del 4° lotto costruttivo e assegnazione delle relative risorse
	Del. CIPE n. 81/2017	22/12/2017	Autorizzazione all'utilizzo dei fondi per la realizzazione del "progetto condiviso di sviluppo del territorio piemontese"
	Del. CIPE n. 82/2017	22/12/2017	Approvazione della Variante dell'interconnessione di Novi Ligure alternativa allo shunt, con conseguente riduzione del CVI dell'Opera a 6.158 milioni di euro, autorizzazione all'avvio del 5° lotto costruttivo e assegnazione delle relative risorse.
	Legge n. 55/2019	14/06/2019	Autorizzazione all'avvio del 6° lotto costruttivo e assegnazione delle relative risorse.
Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole	Del. CIPE n. 79/2003	29/09/2003	Approvazione del progetto preliminare
	Del. CIPE n. 85/2006	29/03/2006	Approvazione del progetto definitivo
	Del. CIPE n.26/2008	27/03/2008	Approvazione del nuovo piano di committenza, con suddivisione del complesso degli interventi di potenziamento Voltri-Brignole
Potenziamento Parco Campasso	Decreto Legge n.145	23.12.2013	Decreto Legge che prevede finanziamenti finalizzati a favorire la competitività dei porti italiani e ad incrementare il trasferimento modale a favore del vettore ferroviario.
	Delibera CIPE n.58	6/08/2015	Assegnazione di risorse di cui all'art. 13 D.L. 145/2013
	Voto N.14/G del Provveditorato Interr. OOPP Piemonte /Valle D'Aosta/ Liguria	16/12/2016	Approvazione del progetto definitivo

Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso".

In relazione a quanto disposto dalla legge n. 55/2019, gli interventi della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi, potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole e potenziamento Genova-Campasso sono stati accorpati in un progetto unico, benché

dal punto di vista amministrativo siano stati approvati in modo distinto e non identificati come lotti funzionali.

Si riporta nel seguito la tabella di dettaglio dell'articolazione sopra descritta:

Tabella 21 - Progetto unico - Articolazione in lotti funzionali e costruttivi

Milioni di euro

Descrizione intervento	C.U.P	Soggetto Attuatore	Importo finanziato	Numero progressivo progetto (N.p.p.)
Tratta AV/AC Terzo Valico	F81H92000000008		6.158	0343
<i>Attività pregresse</i>			220	
<i>1° Lotto Costruttivo</i>		<i>Consorzio COCIV</i>	500	
<i>2° Lotto Costruttivo</i>			860	
<i>3° Lotto Costruttivo</i>			607	
<i>4° Lotto Costruttivo</i>			1.630	
<i>5° Lotto Costruttivo</i>			1.508	
<i>6° Lotto Costruttivo</i>			833	
Potenziamento Infrastrutturale Voltri - Brignole	F81H92000000008		494,30	
Quadruplicamento		<i>Consorzio COCIV</i>	494,30	
Sestuplicamento				
Piano regolatore generale di Voltri				
Completamento Potenziamento Parco Campasso e itinerario Bivio Fegino - Parco Campasso - Porto Storico (ex bivio S. Limbania)	F81H92000000008	<i>Consorzio COCIV</i>	294	
TOTALE			6.946,30	

Segue tabella 21

Descrizione intervento	C.U.P	Soggetto Attuatore	Importo finanziato	Numero progressivo progetto (N.p.p.)
Potenziamento Infrastrutturale Voltri – Brignole (interventi realizzati/contrattualizzati)	J71H02000110008			
Opere pregresse del quadruplicamento e sestuplicamento nonché riapertura esercizio galleria San Tomaso		Appaltatori vari	494,23	0240
Nuovi impianti ACC GE Brignole, GE-Sampierdarena		Appaltatori vari		
Piano regolatore generale di Voltri e attivazione ACCM (bretella di Voltri - Prima Fase funzionale)		Appaltatori vari		
Potenziamento scalo merci Prà Mare (Prima fase funzionale)		Appaltatori vari		
Potenziamento Parco Campasso (interventi realizzati/contrattualizzati)	J34H16000060001	Appaltatori vari	12,50	0363
Totale			506,73	
Potenziamento di Rivalta			8,50	1938
Totale			8,50	
TOTALE PROGETTO UNICO			7.461,53	

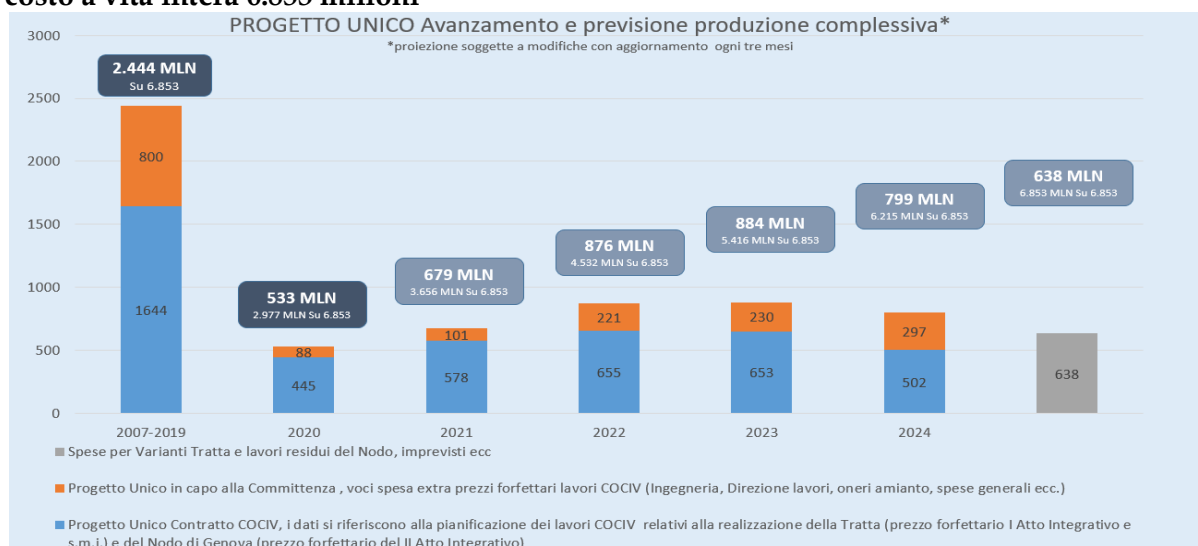
Fonte: Rfi.

La situazione finanziaria sopra riportata è riferita all'aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma parte investimenti Mims- Rfi 2017-2021 approvato dal Cipess nella seduta del 27 luglio 2021³⁰. L'aggiornamento recepisce il nuovo quadro esigenziale del progetto unico che eleva il costo a vita intera del progetto a 7.461,53 milioni di euro.

³⁰ Delibera CIPESS n. 45/2021 del 27 luglio 2021, pubblicata sulla G.U. del 18/11/2021. Con il parere favorevole del Cipess, ai sensi dell'articolo 73-ter del d. l. 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla l. 23 luglio 2021, n. 106 gli stanziamenti previsti nel citato contratto di programma si considerano immediatamente disponibili per RFI ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti.

Il cronoprogramma, ridefinito dopo l'unificazione degli interventi nel progetto unico a costo vita intera pari a 6.853 milioni di euro, risulta essere il seguente secondo quanto comunicato dal Commissario straordinario:

Tabella 22 – Progetto unico - Cronoprogramma e previsione produzione al 31.12.2020 con costo a vita intera 6.853 milioni

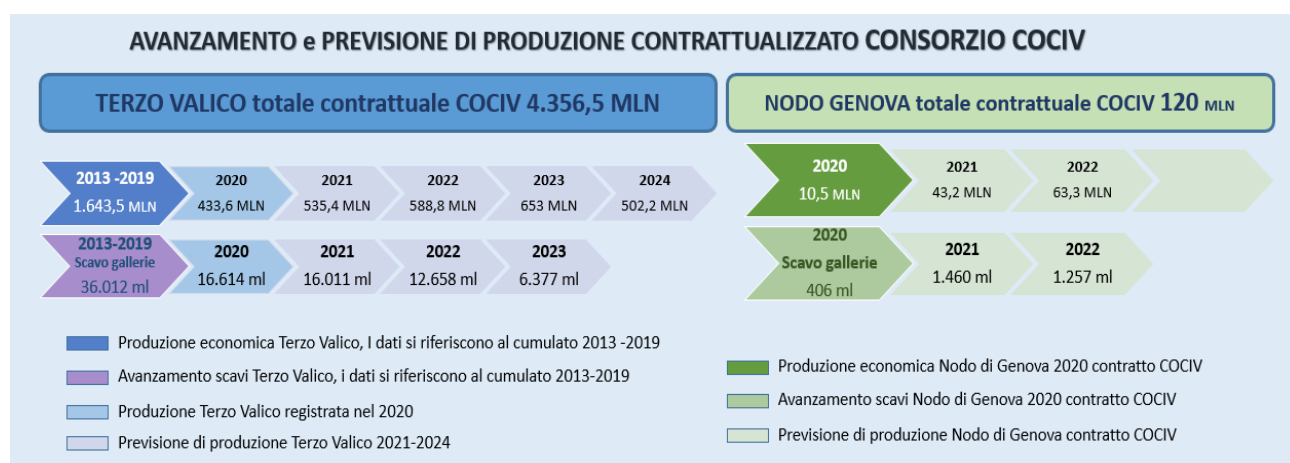


Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso"

*NB: Il Commissario straordinario ha comunicato che provvederà alla revisione del cronoprogramma e al suo invio, alla luce dell'aggiornamento 2020-2021 del Contratto di programma MIMS-RFI parte investimenti 2017-2021.

Per quanto attiene la previsione di produzione del solo contrattualizzato al consorzio Cociv il Commissario straordinario ha fornito la seguente tabella:

Tabella 23 – Progetto unico - Previsione di produzione del contrattualizzato Consorzio Cociv al 31.12.2020



Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso".

Il Commissario ha fatto presente che per l'anno 2021 è stata prevista, con la seconda riprevisione di budget, una produzione complessiva di 647 milioni di euro di cui per quanto concerne i lavori contratto Cociv del Terzo Valico una produzione pari a circa 480 milioni (andranno conseguentemente rivisti gli importi per gli anni successivi) e lo scavo di ulteriori 16 km di gallerie (nel periodo gennaio 2021-settembre 2021 sono stati scavati circa 11 km), mentre per i lavori del Nodo una produzione pari a 63,5 milioni e lo scavo di 1460 metri lineari di gallerie (nel periodo gennaio 2021-settembre 2021 sono stati scavati 1574 metri lineari, pertanto la previsione di produzione risulta già trapiantata).

La seguente tabella illustra lo stato di attuazione dei singoli interventi.

Tabella 24 - Progetto unico - Stato di attuazione dei progetti

Descrizione intervento funzionale Numero progressivo progetto 0343	Soggetto Attuatore	Stato di attuazione
Tratta AV/AC Terzo Valico	Consorzio COCIV	In data 11/11/2011 è stato sottoscritto, tra RFI e il General Contractor Consorzio COCIV, l'Atto Integrativo alla Convenzione del 16.03.1992, per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'Opera. Tutti e 6 i lotti costruttivi sono stati finanziati ed avviati e sono in corso i relativi lavori (scavo gallerie e tratti allo scoperto). Il termine di ultimazione dei lavori è attualmente fissato al 12/2024.
Potenziamento Infrastrutturale Voltri – Brignole	Consorzio COCIV	In data 26/06/2020 è stato sottoscritto tra RFI e il General Contractor Consorzio COCIV il Secondo Atto Integrativo alla Convenzione del 16.03.1992 per la realizzazione degli interventi costituenti le cd. Gallerie del Quadruplicamento e Sestuplicamento (sostanzialmente afferente le opere in sotterraneo). In data 6/02/2021 è stato sottoscritto tra RFI e il General Contractor l'Addendum al Secondo Atto Integrativo relativo ai c.d. "Lavori Scenario Tecnico 2021". E' in corso di perfezionamento a cura del Consorzio COCIV lo sviluppo progettuale e la relativa contrattualizzazione degli ulteriori interventi del Quadruplicamento e del Sestuplicamento (opere all'aperto, armamento e impianti tecnologici, impianti e tecnologie per la sicurezza).
Completamento potenziamento Parco Campasso e itinerario Bivio Fegino – Parco Campasso – Porto Storico (ex bivio S.Limbania)	Consorzio COCIV	È in corso di sviluppo da parte del Consorzio COCIV la progettazione Definitiva di tutti gli interventi necessari al collegamento con il porto storico.
Potenziamento Infrastrutturale Voltri – Brignole Numero progressivo progetto 0240		
- Piano regolatore generale di Voltri e attivazione ACCM (bretella di Voltri - Prima Fase funzionale)	Appaltatori vari	È stata attivata una prima fase del Piano regolatore generale di Voltri con il relativo ACCM. E' stato inoltre attivato all'esercizio ferroviario un binario della linea Bretella di Voltri di collegamento tra gli impianti portuali e la linea Genova - Ovada – Alessandria, via Genova Borzoli.
Nuovo impianto ACC GE Brignole	Appaltatori vari	Sono in corso i lavori a Genova Brignole per la realizzazione dell'ACC-M su ferro attuale con previsione di attivazione nel 2022 propedeutici ai lavori di competenza del Consorzio COCIV nell'ambito degli interventi del Sestuplicamento (progetto N.p.p 0343)
Nuovo impianto ACC GE-Sampierdarena	Appaltatori vari	Sono in corso i lavori e il completamento della contrattualizzazione per la realizzazione dell'ACC-M su ferro attuale a Genova Sampierdarena propedeutico all'esecuzione degli interventi per il corridoio ERTMS via Mignanego (fuori dal perimetro del Progetto Unico).

Segue tabella 24

Descrizione intervento funzionale Numero progressivo progetto 0343	Soggetto Attuatore	Stato di attuazione
Potenziamento fascio merci Prà Mare (Prima fase funzionale)	Appaltatori vari	E' stato attivato il raddoppio del binario d'ingresso al VTE (Voltri Terminal Europa) ed il sestuplicamento dei binari dello scalo Prà/Voltri.
Riapertura all' esercizio galleria San Tomaso	Appaltatori vari	In corso i lavori per la riattivazione della galleria propedeutica agli interventi di competenza del Consorzio COCIV nell'ambito degli interventi del Sestuplicamento (progetto N.p.p 0343)
Potenziamento Parco Campasso Numero progressivo progetto 0363	Ivecos S.p.a.	Saranno riavviati nell'anno i lavori delle opere civili di sede nello Scalo Campasso, temporaneamente sospesi a seguito del crollo e della ricostruzione del viadotto autostradale sul torrente Polcevera, propedeutici agli interventi di competenza del Consorzio COCIV nell'ambito del potenziamento dello scalo e della riattivazione dell'itinerario Bivio Fegino – Parco Campasso – Porto Storico (ex bivio S.Limbania) (progetto N.p.p 0343).

Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso".

Alla data di insediamento del Commissario straordinario (1° gennaio 2020) lo stato di avanzamento dei lavori in relazione alle risorse finanziarie utilizzate risultava il seguente:

Tabella 25 - Progetto unico - Avanzamento lavori al 1.1.2020

Milioni di euro

Descrizione intervento funzionale	Soggetto Attuatore	Avanzamento Lavori al 01.01.2020	Avanzamento lavori al 01.01.2020 in % rispetto al valore complessivo finanziato dell'intervento	Numero progressivo progetto
Tratta AV/AC Terzo Valico	Consorzio COCIV	2.106	34,2 %	0343
Potenziamento Infrastrutturale Voltri - Brignole interventi residui	Appaltatori vari	330	49 %	0240
Potenziamento Parco Campasso	Appaltatori vari	6	24 %	0363

Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso".

PROGETTO UNICO avanzamento complessivo **2.442 milioni, pari al 35,6%**

Alla data del 1° gennaio 2020 lo scavo delle gallerie era il seguente:

Tabella 26 - Progetto unico - Avanzamento scavo gallerie al 1.1.2020

Scavo in galleria	Metri lineari scavati	Totale metri lineari da scavare	Stato avanzamento scavo in %
Terzo Valico	36.012	87.700	41 %
Nodo di Genova	2.694	5.974	45 %

Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso".

La tabella che segue indica lo stato di avanzamento dei lavori in relazione alle risorse finanziarie utilizzate al 31 dicembre 2020.

Tabella 27 - Progetto unico - Avanzamento lavori al 31.12.2020

Milioni di euro

Descrizione intervento funzionale	Soggetto Attuatore	Avanzamento Lavori al 31.12.2020	Avanzamento Lavori al 31.12.2020 in % rispetto al valore complessivo finanziato dell'intervento	Numero progressivo progetto
Tratta AV/AC Terzo Valico	Consorzio COCIV	2.613	42,4 %	0343
Potenziamento Infrastrutturale Voltri - Brignole interventi residui	Consorzio COCIV	9	53 %	0343
	Appaltatori vari	346		0240
Potenziamento Parco Campasso	Appaltatori vari	6	24%	0363

Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso".

PROGETTO UNICO avanzamento complessivo **2.974 milioni, pari al 43%**

Alla data del 31 dicembre 2020 lo scavo delle gallerie era il seguente:

Tabella 28 - Progetto unico - Avanzamento scavo gallerie al 31.12.2020

Scavo in galleria	Metri lineari scavati	Totale metri lineari da scavare	Stato avanzamento scavo in %
Terzo Valico	52.626	87.700	61 %
Nodo di Genova	3.102	5.974	51 %

Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso".

La tabella che segue indica lo stato di avanzamento dei lavori in relazione alle risorse finanziarie utilizzate al 30 settembre 2021

Tabella 29 - Progetto unico - Avanzamento lavori al 30.9.2021

Milioni di euro

Descrizione intervento funzionale	Soggetto Attuatore	Avanzamento Lavori al 30.09.2021	Avanzamento Lavori al 30.09.2021 in % rispetto al valore complessivo finanziato dell'intervento	Numero progressivo progetto
Tratta AV/AC Terzo Valico	Consorzio COCIV	3.014	48,9 %	0343
Potenziamento Infrastrutturale Voltri - Brignole	Consorzio COCIV	65	66%	0343
	Appaltatori vari	377		0240
Potenziamento Parco Campasso	Appaltatori vari	6	48 %	0363

Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso".

PROGETTO UNICO avanzamento complessivo **3.462 milioni pari al 50,5%**

Alla data del 30 settembre 2021 lo scavo delle gallerie è il seguente:

Tabella 30 - Progetto unico - Avanzamento scavo gallerie al 30.9.2021

Scavo in galleria	Metri lineari scavati	Totale metri lineari da scavare	Stato avanzamento scavo in %
Terzo Valico	63.582	87.700	72 %
Nodo di Genova	4.676	5.974	78,2 %

Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso".

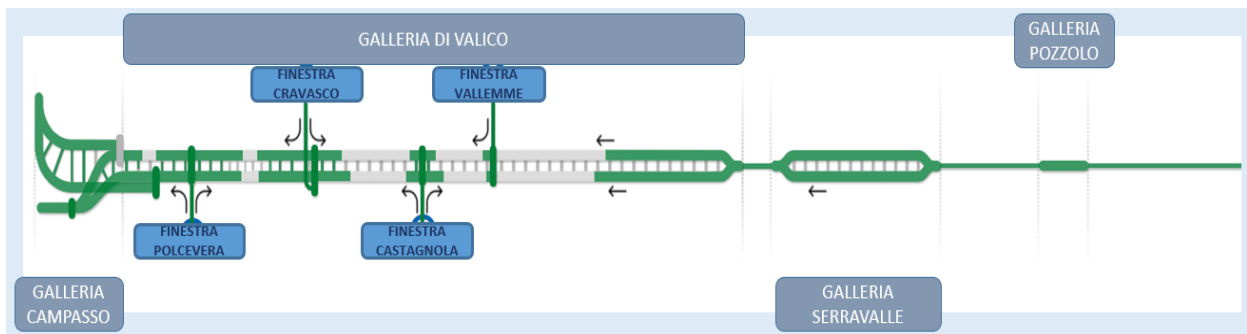
Complessivamente a partire dal 1° gennaio 2020 al 30 settembre 2021, nel periodo di gestione commissariale, si è registrato quanto segue:

Tabella 31 - Progetto unico - Avanzamento complessivo sotto gestione commissariale 1.1.2020 - 30.9.2021

gestione commissariale 1° gennaio 2020-30 settembre 2021	Avanzamento complessivo	Aumento dell'avanzamento complessivo in %
Progetto Unico	1.014 milioni di euro	14,7%
Terzo Valico	Scavati 27.570 metri lineari	31,4%
Nodo di Genova	Scavati 1.982 metri lineari	33%

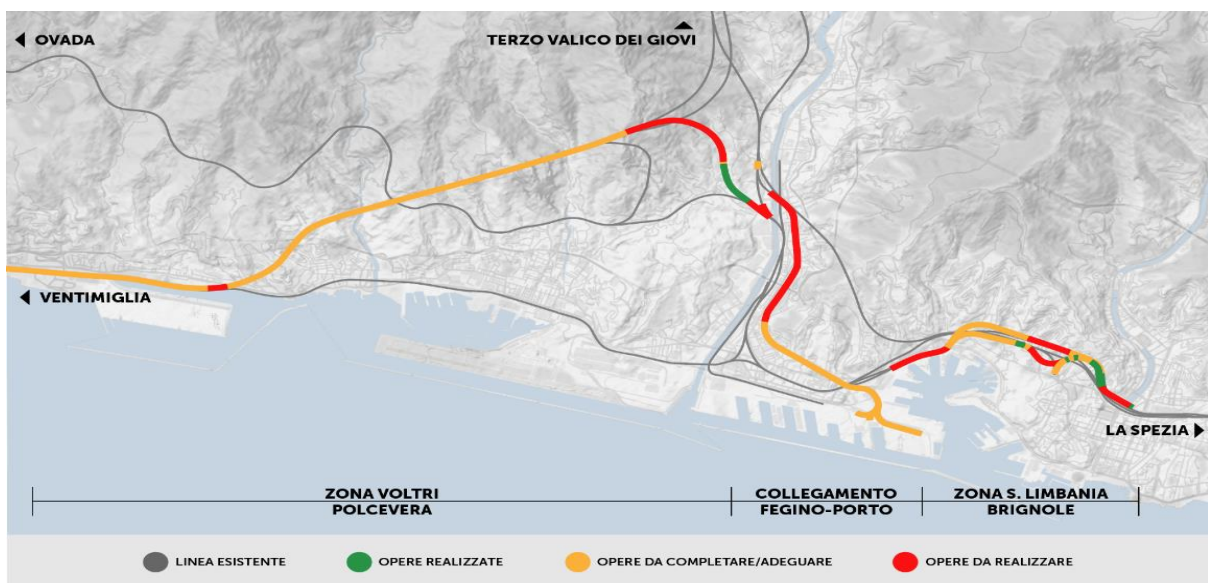
Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso".

Figura 3 - Progetto unico - Avanzamento scavo gallerie Terzo Valico al 30.9.2021



Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso"

Figura 4 - Progetto unico - Avanzamento lavori e scavo gallerie Nodo di Genova

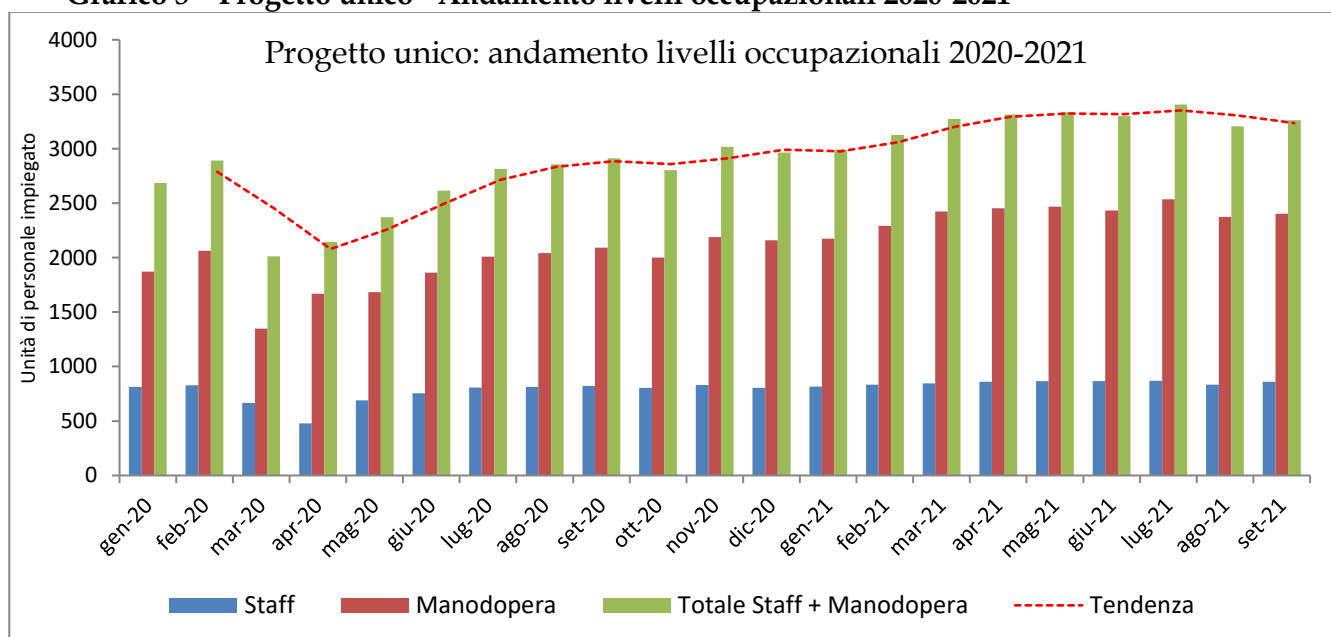


Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso"

Secondo i dati forniti dal Commissario straordinario, parallelamente all'incremento dei lavori si è registrata una significativa percentuale di incremento della forza lavoro.

Al 1° gennaio 2020 i lavoratori impegnati sul Terzo Valico tra risorse Cociv e sub affidatari, risultavano essere 2685 unità. Alla data del 30 settembre 2021 sono impegnate sui cantieri del Terzo Valico circa 3262 unità, con un aumento occupazione del 21 per cento, come risulta dal grafico sotto riportato.

Grafico 5 - Progetto unico - Andamento livelli occupazionali 2020-2021



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati del Commissario straordinario del progetto unico - "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso".

Al fine di mitigare l'impatto dei lavori sul territorio e sulla viabilità dei comuni interessati, il progetto prevede l'adeguamento e la realizzazione di nuove viabilità e la realizzazione di significativi interventi sulle viabilità esistenti per renderle adeguate e idonee a sopportare il traffico indotto dai lavori.

Tali viabilità sono inizialmente finalizzate alle attività di cantiere, ma al termine dei lavori consentiranno un significativo miglioramento del sistema viario esistente.

Sono previsti importanti interventi di adeguamento e miglioramento delle viabilità ordinarie oltre che interventi su acquedotti/impianti fognari e altre opere (parcheggi, interventi di permeabilità, etc). Oltre 336 milioni di euro sono le risorse

destinate al territorio di cui 153 milioni di euro nel territorio ligure e 183 milioni di euro nel territorio piemontese.

Figura 5 - Progetto unico - Opere compensative Liguria



OPERE VIABILITA' LIGURIA circa 94 M€ - AVANZAMENTO AL 30.09.2021: circa 70 M€ (74%)

VARIANTE ENTI LIGURI circa 34 M€ - AVANZAMENTO AL 30.09.2021: circa 2,8 M€ (8,2%)

Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso"

Figura 6 - Progetto unico - Opere compensative Piemonte



OPERE VIABILITA' PIEMONTE: circa 59 M€ - AVANZAMENTO AL 30.09.2021: circa 55,8 M€ (94%)

OPERE DI PERMEABILITA' 33 M€ - AVANZAMENTO AL 30.09.2021: circa 0,5 M€ (1,5%)

Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso"

Tra le attività e le questioni di competenza del Commissario straordinario rientrano anche le opere e gli interventi previsti dalla delibera Cipe n. 81 del 22 dicembre 2017, che ha autorizzato l'utilizzo di 60 milioni di euro per la realizzazione del "Progetto Condiviso". La realizzazione di tale progetto è stata suddivisa in due fasi³¹.

L'obiettivo di questo "Progetto" è coniugare le caratteristiche progettuali e realizzative dell'infrastruttura con le opportunità e gli interessi del territorio con lo scopo di porre le basi di uno sviluppo economico, ambientale, sociale, turistico duraturo e orientato alla creazione di posti di lavoro, superando la stretta logica del mero intervento compensativo in una prospettiva più ampia di sviluppo sostenibile del territorio.

Il "Progetto Condiviso", infatti, attraverso la sinergia tra gli undici comuni dell'alessandrino, ha portato alla definizione di un piano di sviluppo territoriale che disegna lungo le quattro linee di azioni identificate - diffusione della mobilità dolce, valorizzazione sociale e rigenerazione urbana, prevenzione e sicurezza del territorio, digitalizzazione - il nuovo volto dell'area di riferimento rendendola più accessibile, inclusiva e integrata proprio attraverso gli interventi proposti che saranno realizzati dai comuni interessati con tempi precisi e definiti, in un'unica visione prospettica che evidenzia la capacità di connessione tra la grande infrastruttura e la fruibilità del territorio.

Gli accordi procedurali e le convenzioni richiesti dalla delibera per dare il via all'attuazione della prima fase da undici milioni di euro sono stati siglati fra novembre e dicembre 2018 da tutti i soggetti firmatari: Regione Piemonte, Provincia di Alessandria, Commissario di Governo, Rfi e gli undici comuni interessati.

Si riporta di seguito lo schema sintetico dell'avanzamento al 30 settembre 2021 per circa 3,5 milioni di euro (31%):

³¹ Cfr. il protocollo d'intesa del 12 settembre 2016 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione Piemonte, la Provincia di Alessandria, i Comuni interessati dall'Opera e RFI S.p.a., nonché l'addendum del 22 maggio 2017.

Tabella 32 - Progetto unico - Schema avanzamento realizzazione "Progetto condiviso"

	progettazione definitiva	pubblicazione bando	affidamento lavori	avanzamento 60% dei lavori	avanzamento 90% dei lavori	ultimazione intervento
ALESSANDRIA						
ARQUATA SCRIVIA						
CARROSIO						
FRACONALTO						
GAVI						
NOVI LIGURE						
POZZOLO FORMIGARO						
SERRAVALLE SCRIVIA						
TORTONA						
VIGNOLE BORBERA						
VOLTAGGIO						

Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso".

Di seguito si riportano gli elementi forniti dal Commissario straordinario in ordine alla seconda fase da 49 milioni di euro alla data del 30 settembre 2021.

In coerenza con gli impegni assunti con il citato protocollo d'intesa e con quanto previsto alla delibera Cipe n. 81 del 22 dicembre 2017, con il coordinamento del Commissario e della Regione Piemonte, sono stati attivati e svolti diversi incontri e interlocuzioni con i Comuni piemontesi coinvolti, la Provincia di Alessandria e Rfi, al fine di individuare sia il percorso volto a definire il "Progetto Condiviso" che la tipologia degli interventi sui quali si sarebbe articolato.

In accordo con i Comuni interessati è stato individuato l'elenco degli interventi e il riparto delle risorse finanziarie tra i comuni medesimi.

In data 16 dicembre 2020 è stato sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Commissario, la Regione Piemonte, Provincia di Alessandria, Rfi e gli 11 Comuni dell'alessandrino il II Addendum al Protocollo di intesa del 12.09.2016 che avvierà la seconda fase da 49 milioni.

In linea con gli impegni assunti è stata redatta la proposta della seconda fase del progetto condiviso con il coordinamento del Commissario e con il supporto di RFI S.p.a. e ITALFERR S.p.a, che hanno curato la predisposizione dell'istruttoria tecnica e

lo studio di sostenibilità, ed è stata presentata ai Comuni interessati con l'organizzazione di un evento pubblico tenutosi ad Alessandria il 14 maggio 2021.

In data 31 maggio 2021 il Commissario ha adottato il decreto commissariale n. 1/2021³² di approvazione e avvio della seconda fase del progetto di sviluppo e con nota prot. 8/2021 il suddetto decreto unitamente all'istruttoria tecnico amministrativa e allo studio di sostenibilità è stato inviato al Mims al fine di dar seguito all'informativa al Cipess.

Rfi ha predisposto gli schemi di convenzioni attuative e nel mese di luglio sono state inviate ai Comuni per la condivisione. In data 9 agosto 2021 i Sindaci alessandrini hanno inviato un verbale di riunione in cui hanno avanzato alcune richieste di modifica. Il Commissario ha riferito che dopo le opportune verifiche tecnico-amministrative, le convenzioni in questione potranno essere firmate.

Con la seduta del 27 luglio 2021 il Cipess ha udito l'informativa sulle attività del Commissario straordinario e sullo stato di attuazione della delibera Cipe n. 81 del 2017 - seconda fase del "Progetto Condiviso di sviluppo".

Il Commissario straordinario ha riferito le seguenti informazioni in ordine alle principali criticità riscontrate a seguito dell'emergenza sanitaria da covid 19.

L'epidemia di Corona virus ha pesantemente condizionato le lavorazioni nei cantieri fin dalle prime fasi, nel complesso, con il peggioramento della emergenza sanitaria a partire dal 7 marzo 2020, si è generato uno scenario di forte rallentamento di tutte le attività di produzione.

L'evolversi della situazione è stato costantemente seguito mantenendo uno stretto contatto con i responsabili di RFI, il General Contractor e gli enti locali interessati, nonché con le Prefetture e le Regioni assicurando una costante attività di raccordo e di coordinamento in ragione delle difficoltà interpretative e applicative dei vari DPCM che si sono succeduti e delle diverse ordinanze regionali adottate in Liguria e Piemonte.

Tra aprile e maggio 2020 sono ripartite gradualmente le attività nei cantieri liguri e piemontesi. A giugno 2020 è stato effettuato un sopralluogo presso i cantieri del Terzo Valico, verificando la ripresa dei lavori ed il rispetto delle stringenti misure di

³² Il decreto è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 69 nel 12.06.2021.

sicurezza adottate per garantire la tutela della salute dei lavoratori contenute nel Protocollo definito da Cociv, in accordo con le organizzazioni sindacali, relativo alle misure di prevenzione e protezione anti-contagio.

Successivamente con la seconda ondata dell'epidemia di Coronavirus e conseguente incremento dei contagi, a partire dalla seconda metà di ottobre 2020 si sono registrati alcuni casi di positività sul personale impegnato nell'esecuzione lavori del Terzo Valico che hanno temporaneamente rallentato le attività.

Il Commissario ha comunicato che alla data del 30 settembre 2021 le attività in cantiere si svolgevano regolarmente.

4. Linea 6 della Metropolitana di Napoli

L'opera risulta molto complessa ed articolata, anche per il territorio urbano attraversato ed i reperti storici ritrovati. Nel 2017 il Cipe non ha ritenuto di approvare alcune varianti alla linea 6 della metropolitana di Napoli poiché non rientravano tra le fattispecie previste dall'articolo 169, comma 3 del d. lgs n. 163/2006.

La linea 6 della Metropolitana di Napoli (CUP B46J99000650003) collega attualmente il quartiere Fuorigrotta con Mergellina.

La tratta già realizzata copre 4 stazioni: Mostra, Augusto, Lala e Mergellina, su un tracciato di 2,3 km.

A lavori ultimati la Linea 6 arriverà fino a Piazza Municipio nodo di interscambio con la Linea 1 metropolitana. Le stazioni intermedie in costruzione sono Arco Mirelli, San Pasquale e Chiaia.

Quando la linea sarà completata il tracciato complessivo coprirà 5,5 km e 8 stazioni. Nel progetto dell'opera in esercizio, oltre al nodo di interscambio a Municipio (Linea 1), la Linea 6 si interconnette con la ferrovia Cumana alla fermata Tecchio mentre a Mergellina è direttamente collegata con la Linea 2 metropolitana (Trenitalia).

A regime la Linea 6 potrà trasportare 7.600 passeggeri per ora e per direzione, con una frequenza di circa 4,5 minuti, come ulteriore contributo alla riduzione del traffico di superficie.

La linea 6 è dotata, inoltre, di una officina provvisoria interrata presso la stazione Mostra. L'officina definitiva sarà costruita in Zona Campegna (Via Arsenale).

Il costo totale del progetto ammontava a circa 790 milioni di euro, IVA inclusa.

Relativamente alla linea 6, nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche il Cipe ha adottato le seguenti delibere:

- 20 dicembre 2004, n. 111;
- 29 marzo 2006, n. 75;
- 30 agosto 2007, n. 91.

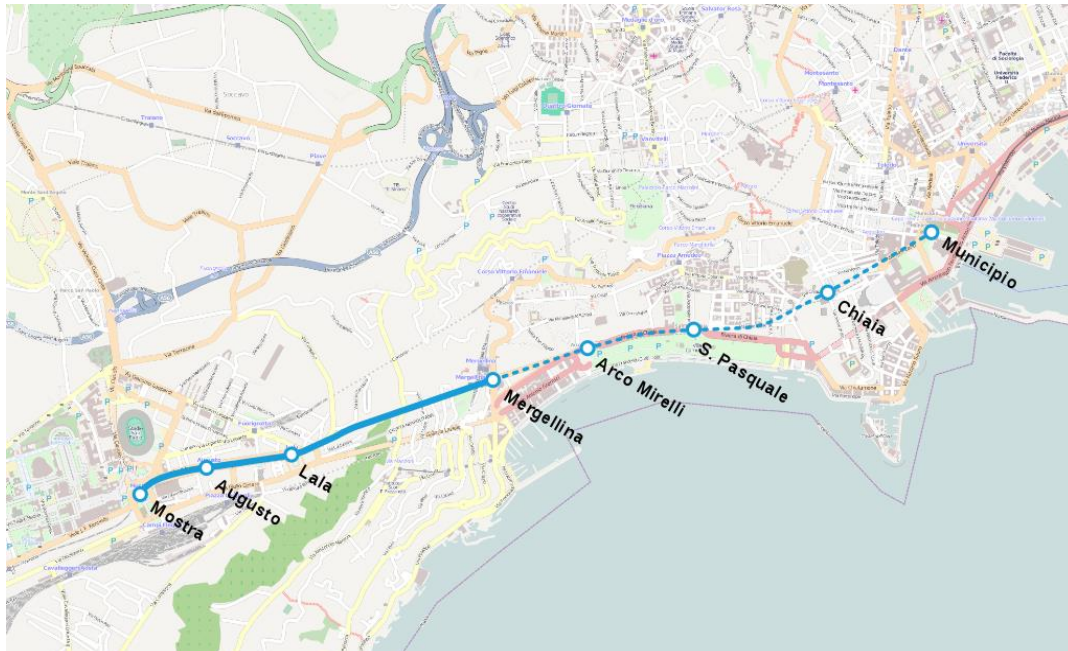
Nell'ambito delle opere finanziate a valere sulle risorse della legge 26 febbraio 1992, n. 211, il Cipe ha inizialmente finanziato l'intervento denominato "Linea tranviaria rapida Piedigrotta - S. Giovanni a Teduccio", richiedendo l'ottemperanza di prescrizioni progettuali che hanno portato ad una rielaborazione del progetto, con realizzazione di una linea totalmente sotterranea tra Mostra (Campi Flegrei) e Municipio e assegnazione di risorse al primo lotto funzionale Mostra-Piazza Plebiscito.

A seguito di ulteriori modifiche progettuali, che investivano anche la tipologia di sistema trasportistico, passato da sistema tranviario a metropolitana, al suddetto intervento è stata attribuita la nuova denominazione di "linea 6 della rete metropolitana di Napoli per il collegamento Campi Flegrei-Municipio", con il contestuale trasferimento alla tratta Mostra-S. Pasquale, unica dotata di progetto definitivo, dei finanziamenti in precedenza assegnati (delibere Cipe 27 novembre 1996, n. 258, 26 giugno 1997, n. 95, 19 novembre 1998, n. 138, 1° febbraio 2001, n. 15, 14 febbraio 2002, n. 2).

Compresa nel 2001 nel novero delle infrastrutture strategiche, alla voce "Napoli metropolitana", la linea 6 interessava la direttrice litoranea est/ovest della città, collegando i nodi d'interscambio di Piazzale Tecchio e Piazza Municipio, ed avrebbe dovuto assorbire circa l'11% dell'intera mobilità cittadina su mezzo pubblico nonché migliorare il grado di interazione delle linee nazionali e regionali su ferro con il sistema cittadino di trasporto, in particolare tramite l'interconnessione con la linea Cumana a Mostra e con la linea ferroviaria all'altezza della stazione di Campi Flegrei. Avrebbe dovuto altresì incrementare l'interconnessione con altre linee del sistema metropolitano (linee 1, 2, 7, 8 e funicolare), con i trasporti pubblici su gomma e con i parcheggi d'interscambio di "prima corona" di Fuorigrotta, migliorare sensibilmente la vivibilità della Riviera di Chiaia, riducendo il traffico veicolare di superficie e

consentendo di recuperare l'intera area a mare della Villa comunale, nonché rendendo più funzionale l'intero litorale da Mergellina a Via Cesario Console.

Figura 7 - Linea 6 della metropolitana di Napoli



Fonte: Pcm - Dipe.

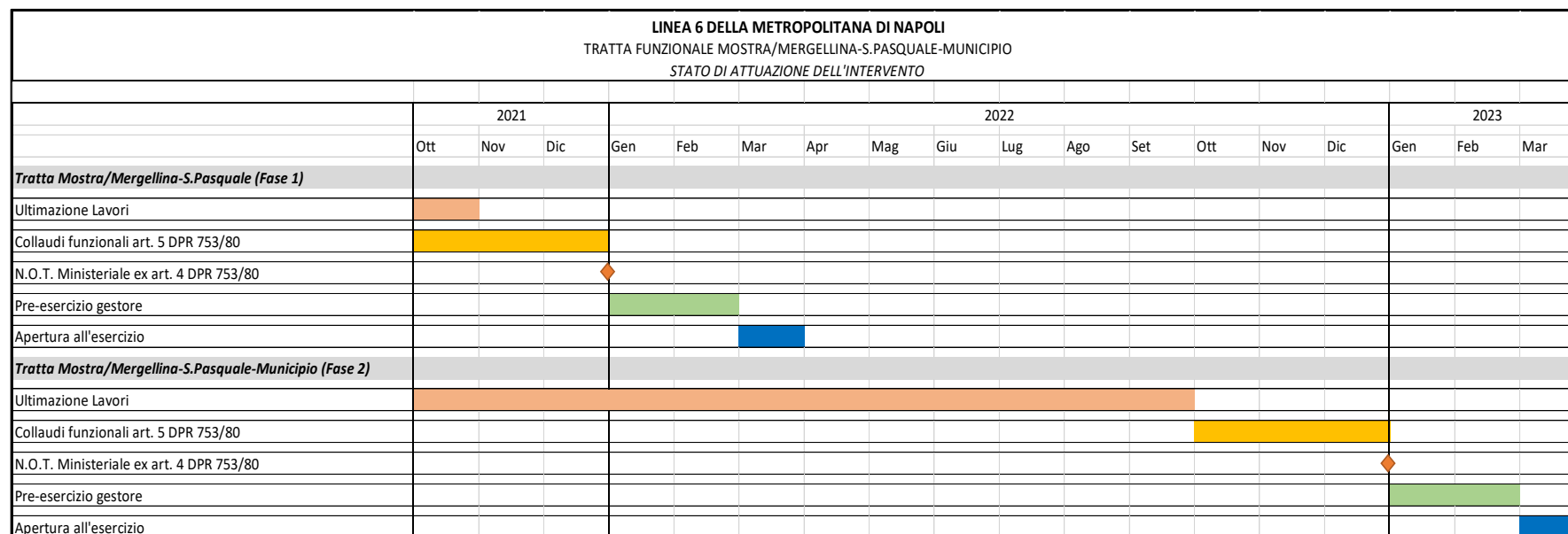
L'apertura al pubblico della prima tratta Mostra-Mergellina, lunga circa 2,3 Km, è avvenuta il 4 febbraio 2007. Sin dall'inizio, proprio per la brevità del tracciato in esercizio, la linea non ha registrato una grande affluenza (1.000 passeggeri al giorno).

La Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile del Mims, ha fatto presente che dal 2014 la tratta Mostra-Mergellina è in sospensione di esercizio³³ per consentire l'esecuzione degli interventi di potenziamento impiantistico previsti dal progetto approvato e per la necessità di condurre a termine taluni lavori indispensabili per la riattivazione funzionale della tratta sia a causa di atti vandalici che hanno interessato alcune stazioni, sia per revisioni manutentive previste dalle norme di settore. Secondo la Direzione generale, gli interventi sono oramai in via di ultimazione e la tratta sarà riattivata al pubblico esercizio all'inizio del 2022 congiuntamente all'apertura della tratta di nuova costruzione Mergellina-S. Pasquale.

³³ Il Dipe ha riferito che il Comune di Napoli in primo momento (dal 24 marzo 2011) aveva deciso di limitare il servizio nelle sole ore del mattino dal lunedì al venerdì con una corsa ogni 16 minuti.

Il seguente grafico illustra lo stato di attuazione dell'intervento secondo le indicazioni fornite dalla competente Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile del Mims. Successivamente la stessa Direzione generale, con memoria prodotta in previsione della Camera di consiglio del 22 marzo 2022, ha comunicato che il termine di aprile 2022 previsto per l'immissione in esercizio della linea 6 fino a San Pasquale, è stato prorogato al 30 giugno 2022, salvo imprevisti.

Grafico 6 - Linea 6 della metropolitana di Napoli - Stato di attuazione



Fonte: Mims-Dipartimento per la mobilità sostenibile-Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile.

Il grafico evidenzia il cronoprogramma delle attività ancora da espletare. In particolare, si prevede l'apertura all'esercizio della tratta fino a San Pasquale, entro giugno del 2022 in virtù della proroga concessa, congiuntamente alla riattivazione della prima tratta Mostra-Mergellina che, come detto sopra, è chiusa dal 2014. Entro il 2021 sono previste sulla tratta fino a S. Pasquale tutte le attività di verifica da parte del Mims denominate nel cronoprogramma "collaudi funzionali ex art. 5 DPR 753/80"; a tali collaudi fa seguito

il preesercizio dell' esercente per un periodo di circa due mesi. Nel 2022 si prevede il completamento dei lavori fino a Municipio (si sta procedendo al completamento delle stazioni per quanto riguarda l'installazione di scale mobili, ascensori, impianti di ventilazione); seguiranno i collaudi, il preesercizio e poi l'apertura all'esercizio nei primi mesi del 2023.

5. Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - S.S. n. 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia

L'intervento costituisce l'ultimo lotto del complemento della S.S. 675 Orte-Civitavecchia, tratta Monte Romano Est - S.S. 1 Aurelia che congiunge il nodo intermodale di Orte con il porto di Civitavecchia, attraverso l'allaccio alla S.S. 1 (oggi autostrada A 12 in gestione alla società concessionaria SAT).

L'opera è inserita nel Programma delle infrastrutture strategiche approvato dal Cipe con delibera 21 dicembre 2001, n. 121, e confermata nei documenti di programmazione economica adottati negli anni.

Il nuovo asse di progetto, inoltre, rientra nella Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T).

Attualmente l'opera è completa da Terni (interconnessione con la SS n. 3) fino a Monte Romano Est (interconnessione con la SS n. 1-bis)

Nel tratto attualmente in appalto, suddiviso in due lotti, i lavori del primo lotto da 6,4 km si sono conclusi a dicembre 2018, mentre quelli relativi al secondo lotto (di 18 km) da Monte Romano est a Civitavecchia hanno visto un rallentamento.

Il completamento del tratto Monte Romano Est - Civitavecchia consentirà di

mettere a sistema importanti infrastrutture quali: Autostrada A1 Milano/Napoli, Interporto di Orte, Area industriale di Terni, Itinerario Orte/Perugia/Ancona (porto), Itinerario internazionale E45-E55, Autostrada A12 Roma/Civitavecchia/Genova (porto).

Considerata la rilevanza strategica dell'opera per il Paese, con dpcm 16 aprile 2021, adottato ai sensi dell'art. 4, comma 1, del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 e successive modificazioni, è stato nominato un Commissario straordinario.

Il fondamentale valore strategico per l'assetto economico e territoriale - come connessione delle regioni Lazio e Umbria e Marche e dei bacini del Mar Tirrenico e Adriatico dell'opera - ha portato Anas nel 2007 ad approvare un progetto sviluppato sulla base del tracciato che nel 2004 aveva ottenuto la pronuncia di compatibilità ambientale. La soluzione progettuale approvata è il risultato dell'adeguamento, della soluzione iniziale, alle copiose e gravose prescrizioni impartite. Le prescrizioni imposte - dovute alle emergenze archeologiche ed ai numerosi vincoli presenti nelle aree interessate dallo sviluppo del progetto - hanno determinato delle profonde modifiche del tracciato con conseguente incremento del costo dell'opera dovuto, tra l'altro, all'inserimento e allungamento di gallerie nelle aree a maggior rischio archeologico.

Constatata la difficile fattibilità dell'opera, sia per il permanere di un elevato rischio archeologico sia per gli elevati costi di realizzazione, nell'ottica di consentire il prosieguo delle attività necessarie al completamento dell'infrastruttura da decenni non compiuta, Anas ha individuato e sviluppato una soluzione progettuale in grado di garantire una migliore sostenibilità dell'intervento sotto il profilo ambientale, paesaggistico, archeologico nonché economico e sociale.

Nel perseguimento dell'obiettivo di ripresa delle attività necessarie alla realizzazione dell'itinerario, la configurazione della tratta Monte Romano Est - Civitavecchia doveva necessariamente essere riconsiderata. Anas, conseguentemente, attraverso un'analisi comparativa, contestuale e ponderata delle ricadute territoriali dell'opera ha condotto un'analisi multicriteri che, attraverso lo studio delle diverse soluzioni progettuali, ha consentito di individuare il corridoio

ottimale per l'insediamento del tracciato. La ricerca delle alternative progettuali – effettuata dalla disamina delle varie soluzioni progettuali che si sono susseguite nel tempo e dei relativi pareri e prescrizioni – è stata finalizzata, tra l'altro, alla individuazione di un itinerario che minimizzasse l'interferenza con i vincoli archeologici, paesaggistici e ambientali nonché il più distante possibile dalle aree della Necropoli di Tarquinia che nel 2004 è stata dichiarata Patrimonio dell'umanità dall'Unesco.

Sulla scorta dell'analisi multicriteri – la cui metodologia è stata condivisa anche dall'allora Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e valutata favorevolmente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici – Anas ha avviato presso il citato Ministero la procedura di approvazione della soluzione progettuale del tracciato verde ai fini della valutazione di impatto ambientale. Procedura che tuttavia si è conclusa con il parere non favorevole della Commissione ministeriale. Preso atto del negativo parere ministeriale, il Consiglio dei Ministri nella seduta 1° dicembre 2017 – sulla base delle ragioni di rilevante interesse pubblico al completamento degli itinerari strategici di collegamento intermodale e raccordo tra impostanti direttrici stradali ferroviarie e che l'intervento di cui trattasi rientra nella rete trans-europea TEN-T – ha adottato il provvedimento di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 183, comma 6, del decreto legislativo n. 163/2006 che consente “[...] *In caso di motivato dissenso del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio o del Ministro per i beni e le attività culturali, l'adozione del provvedimento di compatibilità ambientale è demandata al Consiglio dei Ministri, che vi provvede nella prima riunione successiva [...]*”.

Il Cipe con delibera 28 febbraio 2018, n. 2³⁴, ha approvato – con prescrizioni e raccomandazioni – il *“Progetto Preliminare S.S n. 675 – Umbro-Laziale – Asse Civitavecchia-Orte – Tratta S.S. 1 Aurelia-Monte Romano Est”*.

I richiamati atti del Consiglio dei ministri e del CIPE sono stati impugnati da alcune associazioni ambientaliste e privati cittadini innanzi al TAR del Lazio³⁵ che,

³⁴ Registrata presso la Corte dei conti in data 19 luglio 2018 (reg. 1, f. 1020), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 13 agosto 2018, n. 187.

³⁵ Ricorso promosso in data 4 ottobre 2018. Tra i motivi oggetto del ricorso, l'approvazione del progetto preliminare che individua il tracciato verde e non il tracciato viola ritenuto da parte ricorrente un'alternativa migliore e più sostenibile sotto il profilo ambientale. Il tracciato verde si sviluppa partendo ad est di Monte Romano ad una quota di circa 210 metri sul livello del mare (m.s.l.m.) e termina sull'Autostrada A12 tra il fiume Mignone e lo svincolo di Monte Romano ad una quota di quasi 10 m.s.l.m. per un totale di circa 18 km. Esso

con ordinanza del 24 gennaio 2019, ha sospeso il giudizio e rimesso alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea la questione pregiudiziale in merito alla legittimità della procedura con cui sono stati adottati i provvedimenti di compatibilità ambientale e con cui è stato approvato il progetto preliminare dell'opera.

Con sentenza 16 luglio 2020 la Corte di Giustizia dell'Unione Europea³⁶ si è espressa sull'interpretazione dell'art. 6 della direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992, rimettendo al giudice nazionale la decisione della causa nel merito.

La Corte afferma che in via generale la Direttiva 92/43/CEE non osta ad una normativa nazionale che consenta – per motivi di interesse generale e nonostante un parere negativo di compatibilità ambientale – la prosecuzione del procedimento autorizzatorio di un piano od un progetto che abbia incidenza su una zona speciale di conservazione a meno che non sussista una soluzione alternativa che comporti meno conseguenze nocive per gli habitat naturali. La Corte ha ritenuto quindi che *“Spetta al giudice del rinvio verificare se, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva «habitat», il «tracciato viola» debba essere considerato una soluzione alternativa che presenta inconvenienti per l'integrità della zona speciale di conservazione denominata «Fiume Mignone (basso corso)» minori rispetto al «tracciato verde»”*.

Con sentenza n. 10164 del 5 ottobre 2021 il TAR del Lazio ha annullato le delibere del Consiglio dei ministri e del Cipe Nella citata sentenza il Tribunale subordina l'approvazione del progetto preliminare al completamento della Valutazione di Incidenza Ambientale (Vinca) con la comparazione dei vari tracciati quanto alle conseguenze ambientali da ciascuno derivanti, e alla individuazione delle necessarie

prevede la realizzazione di una galleria naturale denominata «Calistro» alcuni viadotti e due svincoli, svincolo di Monte Romano e svincolo Aurelia. L'asse principale è stato progettato secondo gli standard di una strada extraurbana principale tipo B (strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione). Il tracciato viola corrisponde al progetto definitivo approvato ma non realizzato in quanto mai finanziato a causa degli elevati costi di realizzazione, le cui criticità più rilevanti sono il passaggio a nord dell'abitato di Monte Romano e l'attraversamento del territorio nell'area di Tarquinia, zona che presenta notevole pregio archeologico. Per ovviare a tali problemi, la soluzione individuata è stata quella di prevedere due gallerie naturali per oltrepassare il territorio senza interferire con i siti archeologici, tuttavia, la presenza di tali gallerie, in considerazione delle caratteristiche dei terreni attraversati determinava altissimi costi, tali da non consentire di proseguire l'iter approvativo.

³⁶ Sentenza della Corte (Sesta Sezione) 16 luglio 2020 nella causa C-411/19, WWF e altri contro Presidenza del Consiglio dei ministri e Azienda nazionale autonoma strade SpA (Anas) avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunale amministrativo regionale per il Lazio, con ordinanza del 16 gennaio 2019.

misure di mitigazione.

Secondo il Tar Lazio il Consiglio dei ministri dovrà rideterminarsi, concludendo il procedimento avviato ai sensi dell'art. 183, comma 6, del d. l.vo 163/2006: in particolare, dovrà riesaminare la richiesta avanzata dal Mit, ai sensi dell'art. 183, comma 6, del d.l.vo 163/2006, tenendo conto del fatto che l'approvazione del progetto preliminare, da parte del Cipe, dovrà essere preceduta dal completamento della VINCA, dalla comparazione dei vari tracciati autostradali - quanto alle conseguenze ambientali da ciascuno derivanti - e dalla individuazione delle necessarie misure di mitigazione. Nessuna integrazione alla VIA-VINCA potrà ritenersi consentita in fase successiva alla approvazione del progetto preliminare (salvo riapertura del procedimento di VIA-VINCA, con restituzione dell'istruttoria alla Commissione Tecnica di VIA-VAS).

Le medesime statuizioni dovranno essere ugualmente rispettate dal Cipe, nel momento in cui sarà nuovamente chiamato ad approvare il progetto preliminare dell'opera.

Lo stesso Collegio giudicante afferma che la delibera del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1° dicembre 2017 *“ha superato” i rilievi della Commissione Tecnica VIA “[...] sulla base di una Analisi Multicriteri che di fatto tiene conto anche dei costi e della sostenibilità economica delle due opere – parametro che, invece, non avrebbe dovuto essere tenuto in considerazione – il Collegio ritiene di dover affermare la fondatezza della censura relativa alla violazione dell’art. 6, par. 4, della Direttiva “habitat” infatti con gli atti impugnati la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed il CIPE hanno dato l’avvio alla realizzazione di un progetto che potenzialmente è pregiudizievole per l’integrità della zona interessata (la Valle del Mignone), ma rispetto al quale non v’è allo stato la certezza che costituisca, realmente, il progetto che comporta “i minori inconvenienti per l’integrità della zona”, tenuto conto del fatto che il parere di compatibilità ambientale adottato dal Presidente del Consiglio dei Ministri è inficiato dal fatto che tiene conto anche dei costi e della sostenibilità economica”* (punto 28).

Il Tribunale rileva altresì che in ragione delle statuizioni contenute nella richiamata sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea *“[...] vanno disapplicati, in quanto non conformi all’art.6, par. 4, della Direttiva “habitat”, l’art. 183 del D. L.vo 163/2006, gli artt. 1, comma 1, e 4 del D. L.vo 228/2011, e l’art. 2, comma 1, lett. b)*

del D.P.C.M. 3 agosto 2012, nella misura in cui consentono/impongono alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al CIPE di adottare il provvedimento di compatibilità ambientale del progetto preliminare di un'opera nonché di adottare il progetto preliminare medesimo, in caso di motivato dissenso del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, tenendo conto anche dei costi e della sostenibilità economica del progetto e ritenendo all'occorrenza recessive eventuali alternative economicamente più costose ed economicamente non sostenibili, ma comportanti minori inconvenienti per l'integrità della zona interessata".

Il Commissario straordinario ha riferito che, nelle more della definizione del contenzioso, Anas ha adottato gli atti strettamente indispensabili ad evitare il rischio di decadenza dei finanziamenti sia comunitari sia nazionali.

Lo stesso Commissario ha fatto presente che, alla luce della recente sentenza del TAR del Lazio, sono in corso gli approfondimenti tecnico-amministrativi di revisione progettuale sul tracciato oggetto del contenzioso.

In tale contesto, il Commissario straordinario dovrà avviare tutte le necessarie iniziative per definire la progettazione della tratta oggetto di completamento, iniziare i lavori per la realizzazione dell'opera, assicurare il completo utilizzo delle risorse disponibili con il raggiungimento degli obiettivi prefissati nel rispetto dei tempi programmati che dovranno essere dettagliati in un cronoprogramma da inviare a questa Sezione.

6. Osservazioni

Alla luce di quanto sopra esposto, si osserva quanto segue.

Si rileva l'esigenza di implementare le iniziative avviate volte a razionalizzare e a rendere sempre più efficace la gestione e la realizzazione degli interventi, nel pieno rispetto dei cronoprogrammi definiti per ciascuno di essi.

Proprio al fine di assicurare il pieno rispetto dei tempi previsti, si rinnova la raccomandazione più volte segnalata da questa Sezione a una maggiore attenzione agli studi e alle indagini preliminari, da definire con la massima accuratezza, riducendo quanto più possibile il rischio di successive revisioni.

La Sezione riafferma l'esigenza dell'adozione di iniziative "strutturate" sul piano organizzativo che favoriscano il regolare e costante raccordo fra i diversi soggetti che intervengono nei processi di programmazione, indirizzo, coordinamento progettazione, finanziamento e realizzazione delle opere.

CAPITOLO IV

IL QUADRO FINANZIARIO DEGLI INTERVENTI OGGETTO DI APPROFONDIMENTO

Sommario: 1. Linea alta velocità Brescia-Verona-Padova. - 2. Collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio. - 3. Progetto unico linea ferroviaria AV/AC Milano-Genova III valico dei Giovi, potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole e potenziamento Genova-Campasso. - 4. Linea 6 della metropolitana di Napoli. - 5. Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - S. S. n. 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia”.

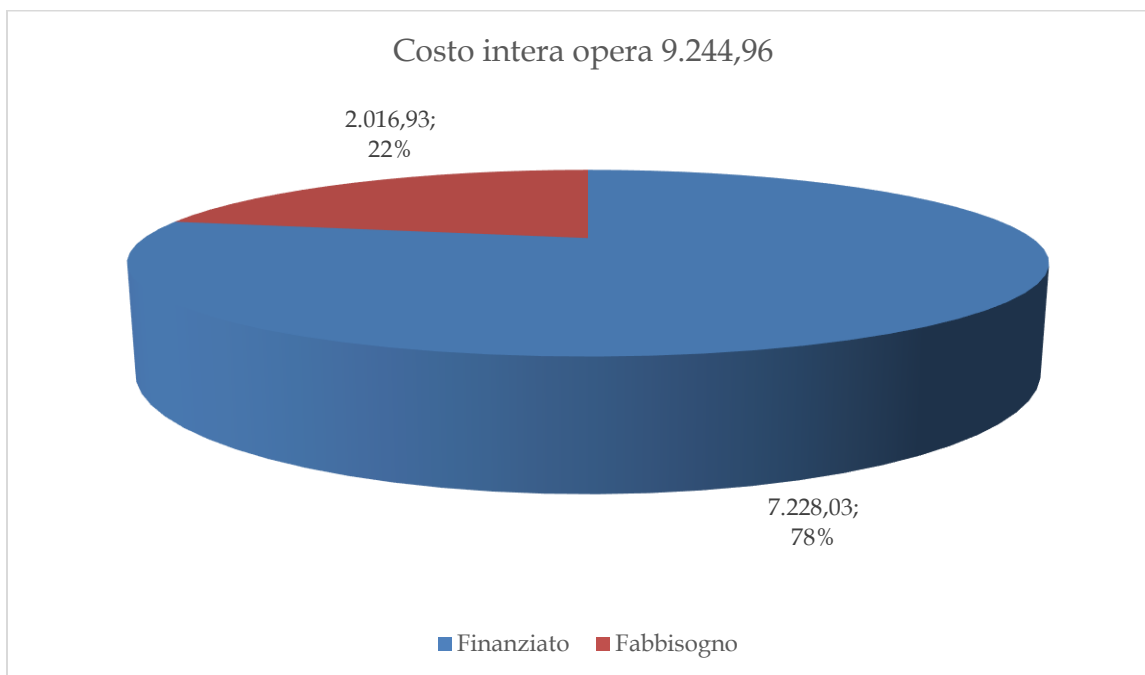
1. Linea alta velocità Brescia-Verona-Padova

Il costo totale dell'intera opera Brescia - Verona - Padova, risultante dall'ultimo aggiornamento 2020/2021 del contratto di programma parte investimenti 2017/2021 stipulato tra Mims e Rfi, è pari a 9.244,96 milioni di euro.

Il costo totale dell'opera risulta finanziato per 7.228,03 milioni, pari al 78 per cento, con un fabbisogno di ulteriori 2.016,93 milioni (22 per cento).

Il seguente grafico illustra quanto sopra riportato.

Grafico 7 - Linea AV/AC Brescia-Verona-Padova - Confronto tra finanziato e fabbisogno



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Contratto di programma Mims-Rfi parte investimenti 2017-2021 aggiornamento 2020-2021.

In particolare, la necessità di reperire ulteriori risorse per 2.016,93 milioni riguarda esclusivamente:

- il 2° lotto funzionale quadruplicamento in uscita da Brescia della tratta Brescia - Verona, per 541,93 milioni;
- il 3° lotto funzionale Vicenza-Padova della tratta Verona - Padova per 1.475 milioni.

I progetti 1^ lotto funzionale Brescia est - Verona della Tratta AV/AC Brescia-Verona ed il 1^lotto Funzionale Verona - Bivio Vicenza della Tratta AV/AC Verona-Padova sono inclusi tra gli interventi finanziati nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), con un finanziamento complessivo di 3.670,06 milioni.

In particolare:

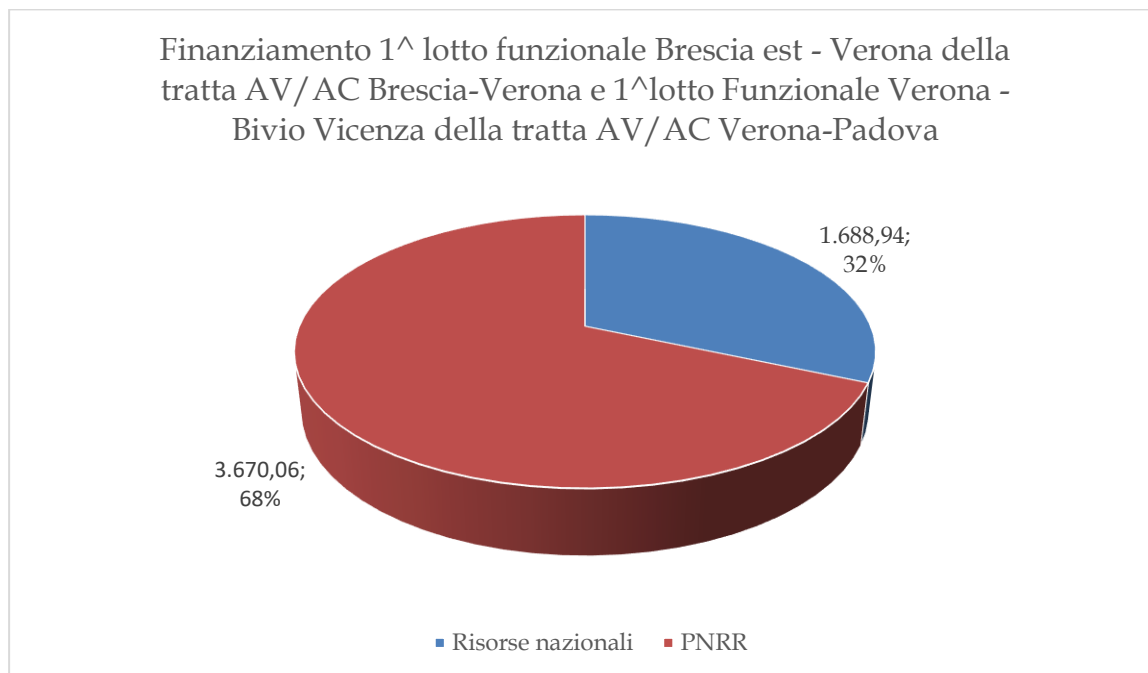
- il 1^Lotto Funzionale Brescia est - Verona, verrà finanziato per complessivi 1.723,03 milioni di euro a valere sui fondi del PNRR (allocati su "progetti in essere"), già finanziati, conseguentemente saranno liberate pari risorse finanziarie nazionali;
- il 1^Lotto Funzionale Verona - bivio Vicenza verrà finanziato per complessivi 1.947,03 milioni di euro a valere sui fondi del PNRR, di cui 525,67 milioni allocati su "progetti in essere", conseguentemente saranno liberate pari risorse finanziarie nazionali, e 1.421,36 milioni allocati su nuovi progetti.

Secondo quanto riferito dal Commissario straordinario per l'opera in esame, tenuto conto dell'avanzamento lavori, l'obiettivo di spesa previsto nel PNRR per gli anni 2020 (152 milioni) e 2021 (340 milioni) è stato tragguardato, consentendo già di rendicontare 492 milioni di euro.

Il seguente grafico illustra quanto sopra riportato.

Grafico 8 - Finanziamento 1^ lotto funzionale Brescia est - Verona della tratta AV/AC Brescia-Verona e 1^lotto Funzionale Verona - Bivio Vicenza della tratta AV/AC Verona - Padova

Milioni di euro



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati del Commissario straordinario.

Il Commissario straordinario ha fornito una tabella con l'indicazione dello stato di utilizzo delle risorse finanziarie per gli interventi in corso di realizzazione al 30 settembre 2021:

- 1° lotto funzionale Brescia est – Verona (1° e 2° lotto costruttivo);
- 1° lotto funzionale Verona – bivio Vicenza (limitatamente al 1° lotto costruttivo).

Tabella 33 - Linea AV/AC Brescia-Verona-Padova - Stato avanzamento lavori al 30.9.2021

Milioni di euro

Progetto	Soggetto Attuatore	Stato di utilizzo risorse finanziarie al 30.09.2021	Stato di utilizzo risorse finanziarie in % rispetto al valore dell'atto integrativo del lotto funzionale
Tratta AV/AC Brescia -Verona - Lotto Funzionale Brescia Est-Verona	GC Cepav Due	570,08	21,9%
Tratta AV/AC Verona-Padova: 1^ Lotto Funzionale: "Verona - Bivio Vicenza"	GC Iricav Due	273	9,9%

Fonte: Commissario straordinario.

2. Collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio

Per la realizzazione del “Collegamento transfrontaliero Arcisate-Stabio” dai dati economici comunicati dal Mims, risulta un costo dell’opera pari a euro 261.000.000 (il cui finanziamento deriva dall’art.1, comma 86, della legge finanziaria 2006 e dall’art. 1, comma 140, della legge di bilancio 2017).

La copertura finanziaria integrale dell’opera è assicurata³⁷:

- quanto a euro 5.020.000, quali risorse finanziarie nazionali, liberate a seguito dell’incasso di fondi europei TEN-T relativi ad altri interventi, riallocate con il IV addendum al contratto di programma 2001-2005 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rfi S.p.a.”
- quanto a euro 217.980.000, a valere sulle risorse stanziare dall’articolo 2, comma 1, del decreto legge n. 159/2007, e contrattualizzate nell’aggiornamento al contratto di programma 2007-2011 tra Mims e Rfi;
- quanto a euro 38.000.000, a valere sulle risorse aggiuntive contrattualizzate nel contratto di programma 2012-2016 tra Mims e Rfi, approvato con decreto interministeriale (Ministro delle infrastrutture della mobilità sostenibili - Ministro dell’economia e delle finanze) 18 maggio 2015.

La situazione contabile ripartita negli anni dal 2016 al 2020 è riportata nel dettaglio nella seguente tabella:

Tabella 34 - Collegamento transfrontaliero Arcisate-Stabio - Situazione contabile

Codice intervento Agg. 20-21 CdP	NPP	CUP	Descrizione	Costo	Risorse	SITUAZIONE CONTABILE AL 30/09/2021							Totale produzione	2021 residuo da	Pagato al 30/09/2021
						2016	2017	2018	2019	2020	2021				
0267	0267	131H03000530001	Nuovo colleg. Arcisate-Stabio	261,00	261,00	206,10	45,19	8,30	0,14	0,04	1,84	261,00	-	259,70	

Fonte: Rete Ferroviaria Italiana.

L’importo pagato è riferito alle disposizioni di pagamento operate da Rfi ai fornitori alla data del 30.09.2021.

³⁷ Cfr. Delibera Cipe n. 61 del 6 agosto 2015.

3. Progetto unico linea ferroviaria AV/AC Milano-Genova III valico dei Giovi, potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole e potenziamento Genova-Campasso

Il costo totale dell'opera nell'aggiornamento 2020-2021 del contratto di programma Mims-Rfi parte investimenti 2017-2021, ammonta a euro 7.461.530.000³⁸.

Il Commissario straordinario di governo ha precisato che l'incremento del costo è dovuto alla necessità di realizzazione di ulteriori lavori del Nodo di Genova, la cui progettazione è stata recentemente aggiornata da parte del General contractor, relativi al completamento del quadruplicamento e sestuplicamento (opere civili residue e attrezzaggio tecnologico) e al ripristino e riattivazione dell'itinerario Bivio Fegino/Parco Campasso/ex Bivio S. Limbania, nonché per gli interventi del Piano regolatore generale di Voltri.

Le nuove risorse sono destinate al completamento della realizzazione degli interventi.

Il progetto unico è stato completamente finanziato a valere sulle seguenti fonti:

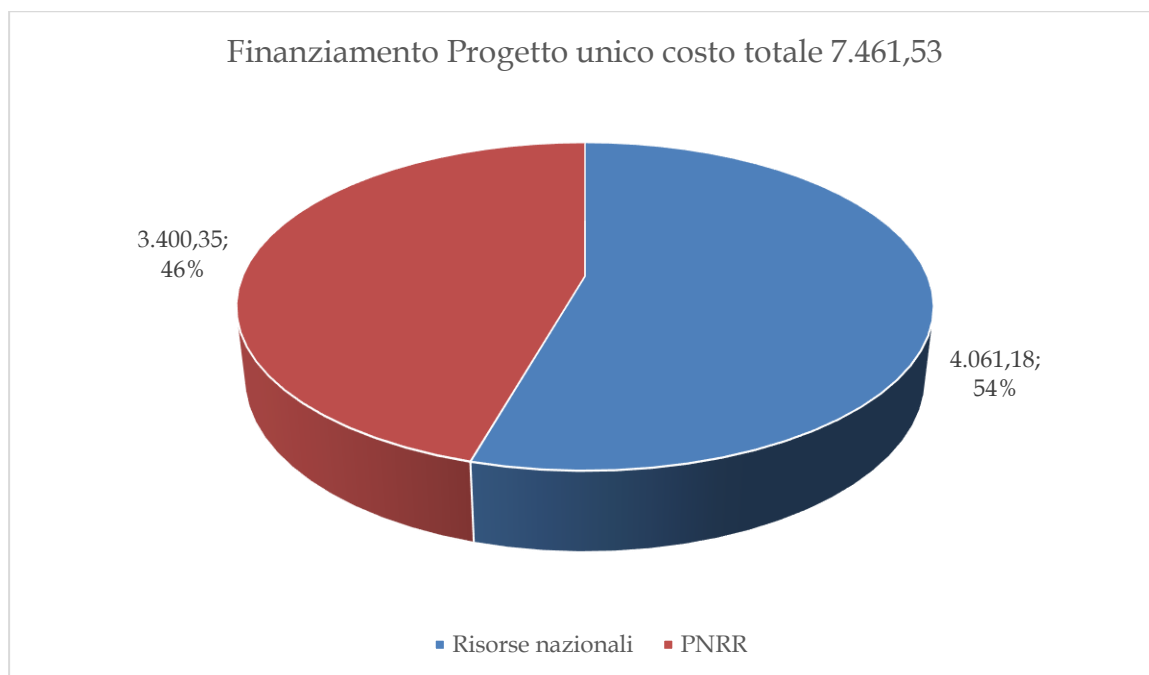
- 100 milioni di euro a carico del Fondo sviluppo e coesione (ex Fondo infrastrutture);
- 6,74 milioni di euro a carico dell'Unione europea;
- 6.261,21 milioni di euro a carico del Ministero dell'economia e finanze;
- 1.093,57 milioni di euro a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Con il successivo aggiornamento del CdP 2020-21 parte delle risorse troveranno copertura a valere sulle risorse del PNRR. In particolare, come si evince dal grafico sotto riportato 3,4 miliardi di euro sono destinati alle attività previste dal progetto unico.

³⁸ Nel precedente aggiornamento 2018/2019 il costo era di euro 6.861.530.000.

Grafico 9 - Finanziamento Progetto unico

Milioni di euro

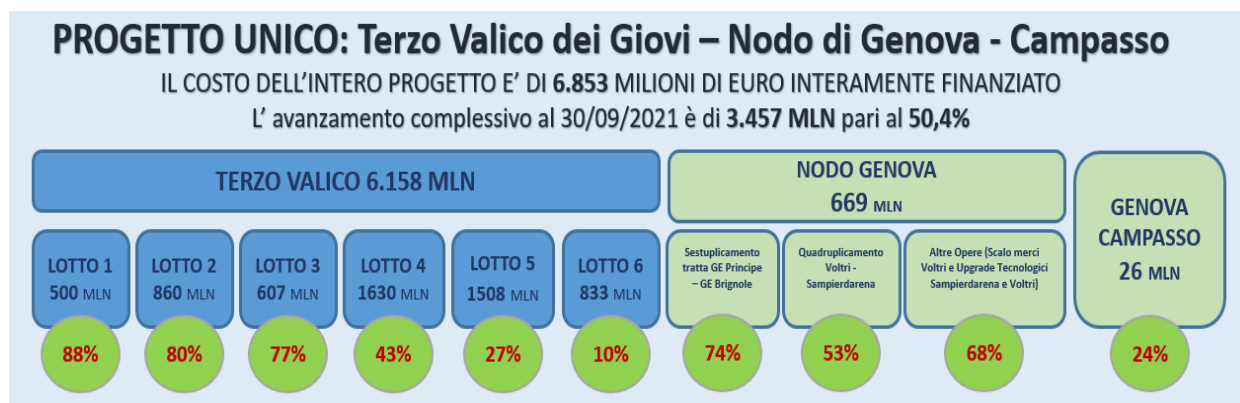


Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati del Commissario straordinario.

Al riguardo, il Commissario straordinario per l'opera in esame ha fatto presente che, tenuto conto dell'attuale avanzamento lavori, l'obiettivo di spesa previsto nel PNRR per l'opera in esame per gli anni 2020 (398 milioni) e 2021 (532 milioni) è stato raggiunto, consentendo di rendicontare 930 milioni di euro.

La seguente figura evidenzia l'utilizzo delle risorse finanziarie in relazione all'avanzamento dell'opera suddiviso per lotti alla data del 30 settembre 2021, secondo i dati forniti dal Commissario straordinario.

Figura 8 - Avanzamento Progetto unico al 30.9.2021 sulla base del finanziamento disponibile



Fonte: Commissario straordinario del progetto unico: "Terzo Valico dei Giovi" - "Potenziamento infrastrutturale Voltri" - "Potenziamento Genova-Campasso".

Per i due interventi sopra esaminati, il Ministero dell'economia e delle finanze in relazione alle risorse allocate sui capitoli di propria competenza ha fatto presente che non è in grado di quantificare gli importi dei pagamenti, in quanto gli stessi non sono articolati per singolo progetto, ma disposti in modo complessivo, in base agli investimenti che Rfi prevede di realizzare e contabilizzare.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, si rileva l'esigenza che il Mims di intesa con il Mef verifichi la possibilità di individuare all'interno dei capitoli interessati uno specifico piano gestionale riportante i dati contabili relativi ad ogni intervento infrastrutturale oggetto di finanziamento.

Ciò al fine di consentire alle stesse amministrazioni di avere, in modo autonomo, un quadro finanziario del singolo intervento chiaro, trasparente e costantemente aggiornato, per un puntuale e efficace monitoraggio delle risorse finanziarie stanziata e dei pagamenti effettuati per la singola opera e per agevolare il controllo da parte degli organi preposti.

4. Linea 6 della metropolitana di Napoli

La linea 6 della metropolitana di Napoli costituita dalle tratte Mostra/Mergellina già in esercizio dal 2007, dal 2014 sospesa e chiusa al pubblico per l'adeguamento tecnologico e dei sistemi di sicurezza imposto dalle intervenute normative di settore, e Mergellina/Municipio in fase di ultimazione.

Per la tratta Mostra/Mergellina/Municipio (con tre fermate intermedie: Arco Mirelli, S. Pasquale e Chiaia) è stato previsto un costo pari a euro 797.298.372, che tiene conto dei lavori resisi necessari sulla tratta Mostra-Mergellina attualmente in sospensione di esercizio (Delibera di Giunta Comunale n. 257/2020).

La tabella seguente mostra la ripartizione del costo dell'opera tra le diverse voci di spesa.

Tabella 35 - Linea 6 della metropolitana di Napoli - Quadro economico aggiornato

QUADRO ECONOMICO AGGIORNATO DELL'INTERVENTO	
CATEGORIE DI OPERE	Totale Mostra-Mergellina-Municipio
1) Lavori a forfait	
1.a) Opere civili al rustico	
- stazione Mergellina – completamento uscita Linea 2	1.358.478
- stazione Mergellina – locali tecnologici	1.147.600
- gallerie di linea a F.C. tratta: Fermo scudo – Arco Mirelli	8.476.119
- stazione Arco Mirelli	34.757.997
- gallerie di linea a F.C. tratta: Arco Mirelli – San Pasquale	10.641.691
- stazione San Pasquale	34.573.303
- gallerie di linea a F.C. tratta: San Pasquale – Chiaia - Municipio	28.120.669
- stazione Chiaia	16.964.936
- stazione Municipio	9.956.044
- Manufatti monte e valle di Municipio	8.468.679
- Banchinetta a polifora tratta: Mergellina - Municipio	2.668.975
- camera di ventilazione tra le stazioni Mergellina e arco Mirelli (Torretta)	2.195.276
- camera di ventilazione tra le stazioni Arco Mirelli e S. Pasquale (S. Maria in Portico)	1.962.214
- camera di ventilazione tra le stazioni S. Pasquale e Chiaia (Vittoria)	1.806.021
- camera di ventilazione tra le stazioni Chiaia e Municipio (Chiaia)	2.394.001
- interventi fronte scudo	653.084
- passaggio a pieno TBM ad A. Mirelli	1.633.004
- passaggio a pieno TBM a S. Pasquale	1.644.335
- passaggio a pieno TBM a Chiaia	1.618.285
- interventi civili s/tratta Mostra/Mergellina	51.019
- interventi civili per variante sezionamento inter-SSE	303.237
- interventi civili per adeguamento Officina Mostra	51.993
- Locali commerciali Chiaia	
s/totale rustico (rif. 1995)	171.446.959
Aggiornamento prezzi opere civili strutturali a forfait (anno 2006)	61,434%
s/totale rustico importo aggiornato	276.773.684
1.b) Finiture opere civili	
- stazione Mergellina – completamento uscita Linea 2	350.000
- stazione Mergellina – locali tecnologici	278.560
- stazione Arco Mirelli	3.773.070
- stazione San Pasquale	3.077.949
- stazione Chiaia	5.301.190
- stazione Municipio	1.825.575
s/totale finiture (rif. 1995)	14.606.344
Aggiornamento prezzi opere civili finiture a forfait (anno 2006)	61,434%
s/totale finiture importo aggiornato	23.579.605
1.c) Opere tecnologiche (impianti e materiale rotabile)	
Forniture impianti	79.157.479
Montaggio impianti	37.790.395
Forniture impianti VARIANTE	-114.853
Montaggio impianti VARIANTE	-35.602
Forniture rotabili	7.682.289
Montaggio rotabili	3.699.629
Forniture rotabili VARIANTE	630.174
Montaggio rotabili VARIANTE	-
Totale opere tecnologiche (rif. 1995)	128.809.510
Aggiornamento prezzi forniture impianti rotabili (anno 2006)	43,073%
Aggiornamento prezzi montaggi impianti e rotabili (anno 2006)	38,361%
Totale opere tecnologiche importo aggiornato	182.338.298

Segue tabella 35

QUADRO ECONOMICO AGGIORNATO DELL'INTERVENTO	
CATEGORIE DI OPERE	Totale Mostra-Mergellina-Municipio
2) Lavori a Misura	
2.a) Consolidamenti	
- interventi a protezione fabbricati	3.931.888
2.b) Sottoservizi e sistemazioni esterne	-
Tratta: Mergellina - Municipio	6.762.653
Riqualificazioni e sistemazioni esterne A. Mirelli, S. Pasquale, Chiaia e Mergellina (impronta stazione)	11.428.346
2.c) Finiture a misura CdV	292.834
2.d) Viabilità, asservimenti	-
2.e) Scavi archeologici	26.365.753
2.f) Lavori in economia ed opere provvisionali	-
S/TOTALE LAVORI A MISURA (2.a+2.b+2.c+2.d+2.e+2.f)	48.781.474
Aggiornamento prezzi opere civili a misura (anno 2006)	61,434%
s/totale Lavori a misura importo aggiornato	78.749.884
3) Lavori a Rimborso (previa fattura)	
Rimborsi enti gestori	20.016.618
Monitoraggio georeferenziato	3.021.094
Espropri	426.677
Interventi per riattivazione funzionale Mostra/Mergellina tratta Mostra /Mergellina	5.334.474
s/totale lavori a rimborso	28.798.864
Aggiornamento prezzi opere a rimborso (anno 2006)	0,000%
s/totale Lavori a rimborso importo aggiornato	28.798.864
Totale opere civili importo aggiornato	407.902.037
4) Oneri di concessione	
4.a) Opere civili a forfait (rustico e finiture) - 23,93%	71.874.542
4.b) Opere civili a misura e a rimborso - 13,63%	14.658.894
4.c) Opere tecnologiche (impianti e materiale rotabile) - 11,57% e	20.570.879
S/TOTALE ONERI DI CONCESSIONE (4.a+4.b+4.c)	107.104.315
5) Somme a disposizione	
5.a) collaudi impianti	418.517
5.b) oneri della sicurezza L. 494/96	10.585.767
5.c) scorte	3.117.463
5.d) preesercizio	1.279.174
5.e) Altre somme a disposizione (compenso incentivante ex art. 92, c. 5, d.lgs. 163/2006 ed IRAP)	2.073.769
5.f) oneri di progettazione	9.652.074
5.g) somme per materiale rotabile	-
5.h) somme per protocolli di legalità	-
imprevisti OOCC (8% forfait)	-
imprevisti OOTT (3% forfait impianti)	-
5.i) costo prescrizioni enti preposti (CIPE, MIT, VV.FF., normative, ecc.)	207.313
5.l) spese istruttoria VIA	80.000
5.m) somme a disposizione per riattivazione funzionale Mostra/Mergellina	230.000
5.n) IVA	72.309.644
S/TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	99.953.721
Totale lavori e somme a disposizione	797.298.372

Fonte: Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Dipartimento per la mobilità sostenibile - Direzione generale per trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile - Div. 5.

Il finanziamento all'infrastruttura è assicurato dalle seguenti fonti:

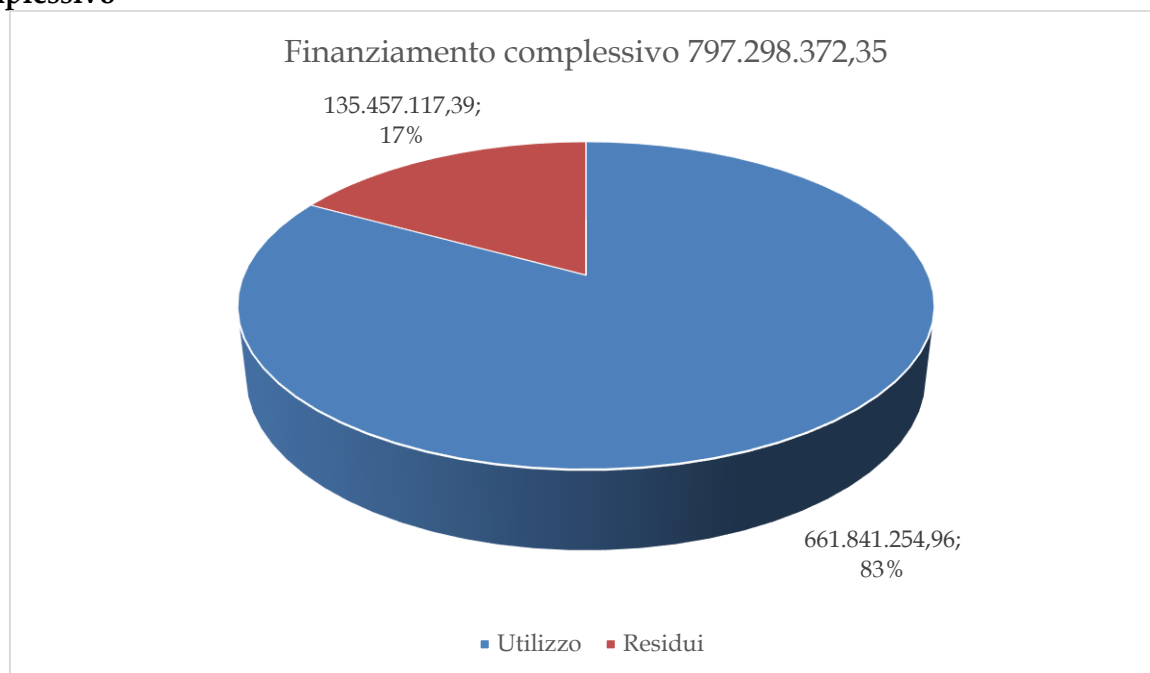
Tabella 36 - Linea 6 della metropolitana di Napoli - Quadro copertura finanziaria

QUADRO COPERTURA FINANZIARIA con riferimenti di assegnazione dei vari contributi			Importo finanziamento	Utilizzi a ottobre 2021	residui
Fonti di finanziamento					
STATO					
1	L. 211/92	accertati del. CIPE 91/07	€ 56.266.602,59	€ 53.453.272,46	€ 2.813.330,13
2	D.Lgs. 150/07;	accertati del. CIPE 91/07	€ 14.993.844,95	€ 14.993.844,95	€ -
3	L. 443/01 (L.O.)	assegnati del. CIPE 91/07	€ 94.659.581,00	€ 83.080.065,11	€ 11.579.515,89
4	D.M. 30/04/2009;		€ 364.097,11	€ 364.097,11	€ -
5	FSC 2014-2020	Piano Operativo Infrastrutture Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - FSC 2014-2020	€ 114.800.000,00	€ 11.480.000,00	€ 103.320.000,00
REGIONE					
6	Rinvenienze POR 2000/06	accertati del. CIPE 91/07	€ 162.178.020,50	€ 162.178.020,50	€ -
7	Por FESR 2007/2013	Decisione UE n. 6909 del 4/10/2012	€ 85.087.813,73	€ 85.087.813,73	€ -
9	(Misure di salvaguardia ex POR) ⁹ , FSC2007-2013	D.G.R. 180/16	€ 5.000.000,00		€ 5.000.000,00
10	PAC 2007-2013	Decreto Dirigenziale n. 52 del 1 giugno 2016 del Responsabile della Direzione Generale per la Mobilità della Regione Campania	€ 13.706.000,00	€ 13.706.000,00	€ -
11	Por FESR 2014/2020	Delibera di Giunta Regionale 293/2020	€ 200.142.412,47	€ 190.932.029,27	€ 9.210.383,20
COMUNE					
12	Mutuo Comune di Napoli Posizione 4523685.00;	delibere di Giunta comunale 256/2009-2314/2009-76/2010-823/2010	€ 10.000.000,00	€ 10.000.000,00	€ -
13	Mutuo Bilancio 2010;	delibera di Giunta Comunale 2037/2008	€ 8.000.000,00	€ 8.000.000,00	€ -
14	Mutuo Bilancio 2010	delibere di Giunta comunale 2159/2010	€ 2.000.000,00	€ 2.000.000,00	€ -
15	Patto per Napoli - FSC 2014-2020	delibera di Giunta Comunale 373/2017	€ 23.000.000,00	€ 23.000.000,00	€ -
16	Patto per Napoli - FSC 2014-2020	delibera di Giunta Comunale 257/2020	€ 7.100.000,00	€ 3.566.111,82	€ 3.533.888,18
TOTALE			€ 797.298.372,35	€ 661.841.254,96	€ 135.457.117,39

Fonte: Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Dipartimento per la mobilità sostenibile - Direzione generale per trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile - Div. 5.

Il grafico seguente illustra lo stato di utilizzo del finanziamento complessivo.

Grafico 10 - Linea 6 della metropolitana di Napoli - Stato di utilizzo del finanziamento complessivo



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Dipartimento per la mobilità sostenibile - Direzione generale per trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile - Div. 5.

5. Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - S.S. n. 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia

Il costo complessivo dell'opera è pari a 466,771 milioni di euro e le fonti di finanziamento sono individuate nella seguente tabella:

Tabella 37 - Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - S.S. n. 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia - Fonti di finanziamento

Milioni di euro

Fonti	Importi
Fondi Comunità europea decisione n. C(2013)7912	0,95
FSC (delibera CIPE 1° dicembre 2016, n. 54)	200,00
Autorità portuale Civitavecchia	1,00
Fondo unico ANAS (legge di stabilità 2016)	264,821
Totale	466,771

Fonte: Commissario straordinario per la S.S. n. 675 Umbro-Laziale.

In relazione ai finanziamenti complessivamente disponibili per l'opera e sopra richiamati, si riportano le informazioni fornite dal Commissario straordinario relativamente alle fonti di copertura e allo stato di erogazione degli stessi.

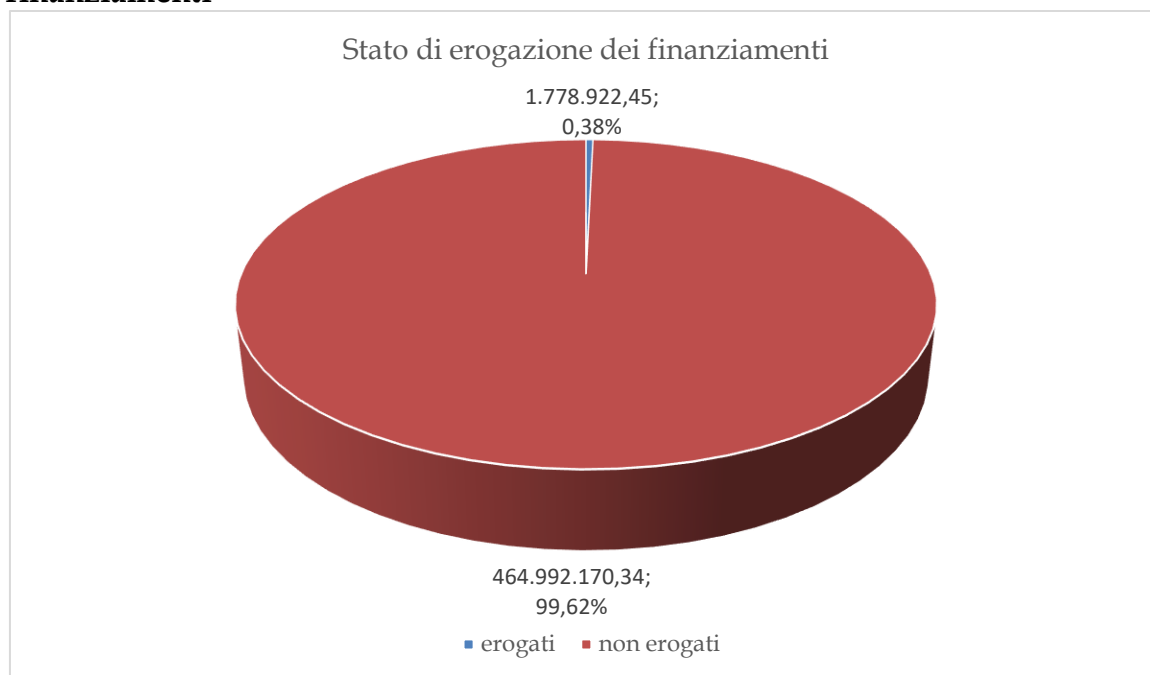
Tabella 38 - Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - S.S. n. 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia - Stato di erogazione dei finanziamenti

Fonti	importo	di cui erogato
Progettazione preliminare		
Finanziamento EU	950.000,00	950.000,00
Autorità portuale Civitavecchia	1.000.000,00	400.000,00
Esecuzione		
Fondo unico Anas (CdP 2016-2020 - Completamenti di itinerari)	264.821.092,79	428.922,45
CIPE n. 54/2016 - FSC 2014-2020	200.000.000,00	
Totale	466.771.092,79	1.778.922,45

Fonte: Commissario straordinario per la S.S. n. 675 Umbro-Laziale.

Il Grafico seguente illustra lo stato di erogazione dei finanziamenti complessivamente disponibili con una percentuale molto bassa (0,38 per cento), che rispecchia pienamente la situazione di difficoltà in cui si trova l'intervento in esame descritta nel capitolo precedente.

Grafico 11 - Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - S.S. n. 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia - Stato di erogazione dei finanziamenti



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Commissario straordinario per la S.S. n. 675 Umbro-Laziale.

Si ribadisce quanto già segnalato in ordine alla necessità che il Commissario straordinario avvii tutte le necessarie iniziative per assicurare il completo utilizzo delle risorse disponibili per la realizzazione dell'opera, con la redazione di un cronoprogramma da inviare a questa Sezione.

La tabella e il grafico seguenti illustrano il quadro riepilogativo delle risorse finanziarie relative ai cinque interventi sopra richiamati.

Tabella 39 - Quadro riepilogativo delle risorse finanziarie relative ai 5 interventi

Milioni di euro

Intervento	Costo intero dell'intervento	Fonti di finanziamento		Fabbisogno	risorse utilizzate
		Nazionali/europee	PNRR		
Brescia -Verona- Padova	9.244,96	5.574,90	3.670,06*	2.016,93	843,08**
Arcisate-Stabio	261,00	261,00	0,00	0,00	259,70
AV/AC Milano-Genova III valico dei Giovi	7.461,53	3.400,35	4.061,18	0,00	3.457,00
Linea 6 della metropolitana di Napoli	797,29	797,29	0,00	0,00	661,84
Trasversale nord Orte-Viterbo- Civitavecchia - S.S. n. 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia	466,77	466,77	0,00	0,00	1,78

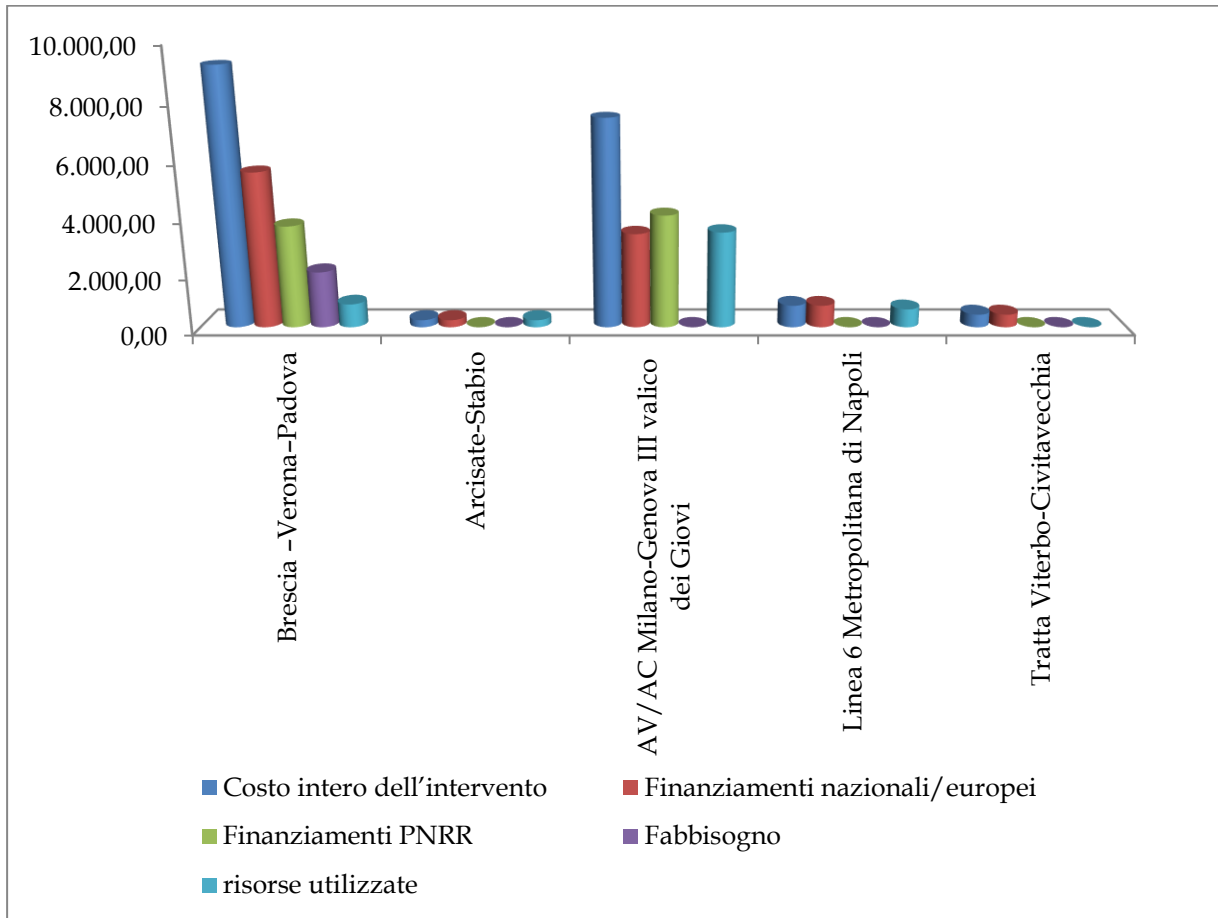
Fonte: elaborazione Corte dei conti.

* Riferito ai soli progetti 1^ lotto funzionale Brescia est - Verona della tratta AV/AC Brescia-Verona e 1^lotto Funzionale Verona - Bivio Vicenza della tratta AV/AC Verona-Padova che sono inclusi tra gli interventi finanziati nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), con un finanziamento complessivo di 3.670,06 milioni.

** Riferito al 1° lotto funzionale Brescia est - Verona (1° e 2° lotto costruttivo) e al 1° lotto funzionale Verona - bivio Vicenza (limitatamente al 1° lotto costruttivo).

Grafico 12 - Quadro riepilogativo delle risorse finanziarie relative ai 5 interventi

Milioni di euro



Fonte: elaborazione Corte dei conti.

CAPITOLO V

CHIARIMENTI FORNITI IN PREVISIONE DELL'ESAME E DELLA PRONUNCIA COLLEGIALE DEL 22 MARZO 2022

1. Chiarimenti forniti in previsione dell'esame e della pronuncia collegiale del 22 marzo 2022

Di seguito sono illustrati i chiarimenti forniti in previsione dell'esame e della pronuncia collegiale della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato convocata per il 22 marzo 2022³⁹.

La Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, ha fornito ulteriori elementi allo scopo di integrare e aggiornare il contributo già fornito.

Si riportano i nuovi elementi di informazione, mentre gli aggiornamenti sono stati inseriti all'interno del rapporto nelle parti di specifico riferimento.

Il Dipe, ha operato un confronto tra i dati provenienti dal monitoraggio effettuato nel 2014 dal Cipe in occasione dell'ultima delibera di approvazione dell'elenco delle opere strategiche prima della riforma di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, e i dati provenienti dalla banca dati SILOS della Camera dei deputati⁴⁰ al 31 dicembre 2020.

Il Dipe, pur evidenziando tutti i limiti derivanti da fonti parzialmente disomogenee e classificate con criteri diversi, ha fornito una rappresentazione della crescita delle opere del Pis ultimate, sia in numero (quantità di opere) che in valore (euro).

La seguente tabella illustra quanto sopra esposto.

³⁹ Cfr. ordinanza n. 5/2022 protocollo n. 481 del 22.2.2022.

⁴⁰ SILOS (Sistema informativo legge opere strategiche) è un sistema nel quale sono contenuti dati e informazioni riguardanti il complesso delle infrastrutture inserite nel corso degli anni negli strumenti di programmazione. L'ultimo rapporto 2021 fornisce un quadro dello stato di attuazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie programmate aggiornato al 31 dicembre 2020 e tiene conto anche dei diversi interventi legislativi che si sono susseguiti negli ultimi anni e, da ultimo, degli effetti della crisi pandemica da CoVID-19.

Tabella 40 - Stato di avanzamento del PIS nel 2013 e nel 2020 - interventi ultimati

Milioni di euro

Stato di attuazione	DEF 2013 - Delibera CIPE n. 26 del 2014 ultimo aggiornamento del PIS		Stato di avanzamento opere PIS agg. 31 dicembre 2020 fonte: SILOS	
	Numero interventi	Valore in milioni di euro	Numero interventi	Valore in milioni di euro
Ultimato	81	9.550,60	228	35.052,46
Collaudo	55	3.027,63	voce non riportata	voce non riportata
Esercizio	11	1.254,65	voce non riportata	voce non riportata
Totale	147	13.832,88	228	35.052,46
Percentuale su totale	18%	6%	27%	15%

Fonte: elaborazione DIPE su banca dati SILOS. Il numero di interventi complessivi utilizzato per le percentuali (denominatore) è sempre riferito all'Allegato infrastrutture 2013 (833 interventi, comprensivi di alcuni programmi) così come il valore complessivo del Programma (231,8 miliardi di euro)

Gli interventi ultimati, collaudati e in esercizio nel 2013 (fonte Allegato infrastrutture 2013 - delibera n. 26 del 2014), a circa dieci anni dall'avvio del Programma, erano 147 su un totale di 833 (18 per cento del totale) per un valore di 13,8 miliardi su un totale di 231,8 miliardi di euro di valore del PIS (6 per cento del totale).

Al 31 dicembre 2020 gli interventi ultimati risultano 228, pari al 27 per cento del totale degli interventi del PIS 2014, per un valore di 35 miliardi di euro, pari al 15 per cento del valore complessivo del PIS 2014 (fonte SILOS sulla base della rilevazione ANAC basata sui dati comunicati dai RUP).

Il Dipe ha fornito una tabella sintetica relativa alle opere ultimate, articolata per settore infrastrutturale:

Tabella 41 - Statistiche sugli interventi infrastrutturali del PIS desunti dal sistema informativo SILOS (dati aggiornati al 31 dicembre 2020)

	Numero di interventi			Costo degli interventi in milioni di euro		
	Interventi programmati	Interventi realizzati	Realizzati in % di programmati	Interventi programmati	Interventi realizzati	Realizzati in % di programmati
Strade e autostrade	397	127	32%	112.917	20.250	18%
Ferrovie	154	25	16%	85.300	5.313	6%
Trasp. rapido di massa	60	14	23%	15.491	4.880	32%
Difesa del suolo	23	5	22%	5.664	29	1%
Porti	25	6	24%	5.138	657	13%
Energia	8	6	75%	2.116	2.086	99%
Schemi idrici	56	19	34%	1.867	854	46%
Plurimodale	29	1	3%	896	17	2%
Interporti	42	14	33%	886	220	25%
Edilizia	17	8	47%	788	717	91%
Opere urbanizz.	17	3	18%	749	28	4%
Aeroporti	2	0	0%	25	0	0%
Telecomunicazioni	1	0	0%	0	0	
Totale	831	228	27%	231.837	35.051	15%

Fonte: elaborazione DIPE su dati provenienti dal sistema informativo SILOS per opere PIS alla data 31.12.2020

Tra gli interventi più rilevanti ultimati nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche vi sono la tratta AV/AC Treviglio-Brescia della linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, il raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona, l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, la Tangenziale est esterna di Milano, l'Autostrada Brebemi, il Passante autostradale di Mestre, il completamento dell'Asse autostradale Palermo-Messina, il tratto Foligno-Pontelatrave del Quadrilatero Marche-Umbria.

Tra le metropolitane sono state completate la tratta San Giovanni-Pantano della linea C della metropolitana di Roma, il prolungamento sud Lingotto-Bengasi della linea 1 di Torino, i prolungamenti delle linee M1, M2, M3, e le linee M4 e M5 di Milano, parte delle linee metropolitane di Napoli, e la metropolitana di Genova.

Il MO.S.E.⁴¹, terminato al 95 per cento, è diventato operativo in via provvisoria e sperimentale.

Il Dipe evidenzia che 65 interventi, sul totale di 223 interventi ultimati, non sono stati sottoposti all'esame del Cipess né per l'approvazione dei progetti (preliminare o definitivo) né per il finanziamento.

Il Dipe ha fatto presente che una analisi della crescita del peso delle nuove opere prioritarie può essere rilevata anche seguendo la ricostruzione fatta nel tempo con le elaborazioni del Servizio Studi della Camera, tramite la banca dati SILOS, costruita dal 2004 ad oggi.

Il Dipe ha fatto presente che i dati del costo presunto complessivo del PIS e delle opere prioritarie che fornisce la banca dati SILOS sono diversi da quelli forniti nel tempo da MIT-MIMS, risultando sempre superiori in valore assoluto e soggette ad oscillazioni tra vari anni, sia perché tali relazioni monitorano anche opere già completate, che il Ministero invece elimina man mano dalle proprie tabelle sulla programmazione, sia per la difficoltà di classificare costi, coperture e spese in continuo cambiamento e con informazioni da reperire da fonti multiple, inclusi soggetti attuatori di tipologie varie, con significative desincronizzazioni temporali.

Il valore complessivo delle opere seguite è calato nelle elaborazioni SILOS dal 2014 al 2020 da 383,9 miliardi di euro a 305,3 miliardi (i dati dei singoli anni non sono sempre direttamente confrontabili per il cambiamento dei criteri di elaborazione e delle categorie usate).

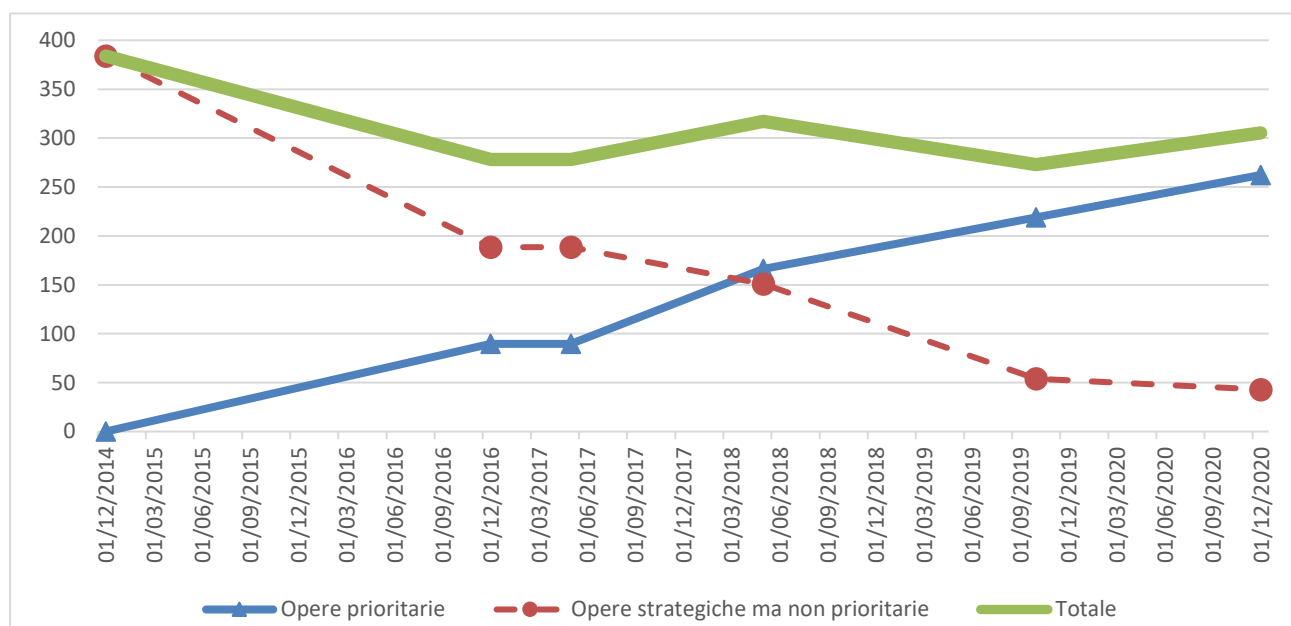
Le elaborazioni mostrano come gran parte della programmazione PIS sia stata riassorbita nel tempo all'interno delle opere prioritarie incluse nell'annuale allegato infrastrutture al DEF.

Nel 2014 tutta la programmazione monitorata da SILOS rientrava nel PIS (383,9 miliardi di euro, di cui 153,2 miliardi nel "perimetro CIPE"), mentre nel 2020 solo il 14 per cento delle opere monitorate in SILOS (43 miliardi di euro su 305,3) era classificato come "opere strategiche non prioritarie".

Il grafico seguente illustra quanto sopra riportato.

⁴¹ Modulo sperimentale elettromeccanico, consiste in 4 barriere costituite da 78 paratoie mobili tra loro indipendenti in grado di separare temporaneamente la laguna dal mare e di difendere Venezia sia dagli eventi di marea eccezionali e distruttivi, sia da quelli più frequenti.

Grafico 13 - Costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie nelle analisi del Servizio studi della Camera dei deputati



Fonte: Dati SILOS 2014-2020 in miliardi di euro

Le informazioni del grafico precedente sono riportate in dettaglio nella tabella seguente.

Tabella 42 - Valore delle infrastrutture prioritarie e strategiche inserite negli allegati DEF (2015-2021) secondo SILOS

Anno di riferimento relazione	2015	2017	2018	2019	2020	2021
Data alla quale sono aggiornati i dati	31/12/2014	31/12/2016	31/05/2017	31/05/2018	31/10/2019	31/12/2020
Opere prioritarie	0	89,6	89,6	166,3	219	262,3
Opere strategiche ma non prioritarie	383,9	188,6	188,6	150,8	53,9	43
Totale	383,9	278,2	278,2	317,1	272,9	305,3

Fonte: elaborazione sulle relazioni del Servizio studi della Camera dei deputati, vari anni.

Il Dipe ha fornito alcuni elementi in ordine alle opere del Pis confluite nel PNRR.

Nel PNRR sono confluiti diversi interventi infrastrutturali, seppur parziali e preliminarmente previsti del PIS, ritenuti strategici e necessitanti di un iter più snello e veloce.

Con il decreto-legge n. 59 del 2021, convertito dalla legge n. 101/2021, recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti", è stato approvato il cosiddetto Piano Nazionale Complementare (PNC), finalizzato ad integrare con risorse nazionali (per

complessivi 30.622,46 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026) gli interventi del PNRR.

Nel corso del 2021 sono state commissariate⁴² opere relative a infrastrutture ferroviarie, stradali, portuali ed idriche (per 83 miliardi di euro, di cui il 44 per cento destinato al Sud) con l'obiettivo di velocizzare l'iter di realizzazione e stimolare la ripresa economica e occupazionale. Anche un'importante quota parte delle opere ricomprese nel PIS sono quindi state commissariate.

Per tali opere si dovrà avere una particolare attenzione alla sostenibilità ambientale nella fase di progettazione e realizzazione, nel rispetto delle *“Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC”*, emanate dal Mims a luglio 2021.

Il decreto-legge n. 77/2021, recante *“Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure”*, convertito dalla legge n. 108/2021, è stato emanato con l'obiettivo di accelerare diverse procedure autorizzative; in particolare l'art. 45 ha previsto, al fine di conseguire gli obiettivi previsti dal PNRR, l'istituzione, fino al 31 dicembre 2026, di un Comitato speciale presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'espressione dei pareri previsti sul progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE), in relazione agli interventi indicati nell'Allegato IV del decreto-legge n. 77 del 2021 e di seguito riportati:

1. Realizzazione asse ferroviario Palermo-Catania-Messina;
2. Potenziamento linea ferroviaria Verona-Brennero (opere di adduzione);
3. Realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria;
4. Realizzazione della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto;
5. Realizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara;
6. Potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara;
7. Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro (Campania);
8. Messa in sicurezza e ammodernamento del sistema idrico del Peschiera (Lazio);

⁴² Commissari straordinari nominati per la realizzazione degli interventi infrastrutturali prioritari, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.

9. Interventi di potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste (progetto Adriagateway);

10. Realizzazione della Diga foranea di Genova.

Pertanto, parte delle predette dieci opere, preliminarmente previste nel Pis, dovranno seguire la nuova procedura di approvazione del Comitato speciale presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Infatti, il decreto - legge 31 maggio 2021, n. 77 (c.d. decreto semplificazioni bis), convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, contiene importanti misure (ad es. artt. 48, 49 e 50) volte alla semplificazione delle procedure di affidamento di lavori, servizi e forniture da parte delle stazioni appaltanti.

Si tratta di norme che si pongono l'obiettivo di ridurre i tempi delle procedure di gara, attraverso modifiche alle procedure e mediante la semplificazione degli oneri in capo agli operatori economici. Il decreto, oltre ad apportare novità normative, proroga alcune disposizioni volte a semplificare e accelerare le procedure ad evidenza pubblica.

Il Dipe ha inviato alcuni elementi relativi alle opere ferroviarie previste nel Pis e inserite nel PNRR.

Alla Missione 3, *"Infrastrutture per una mobilità sostenibile"*, sono stati destinati 25,4 miliardi di euro ed in particolare alla Componente 1, *"Investimenti sulla rete ferroviaria"*, sono stati destinati 24,77 miliardi di euro (circa il 13 per cento delle risorse totali del PNRR) come di seguito dettagliato.

Gli interventi sono destinati allo sviluppo del sistema ferroviario attraverso il completamento dei principali assi ferroviari ad alta velocità ed alta capacità, l'integrazione fra questi e la rete ferroviaria regionale e la messa in sicurezza dell'intera rete ferroviaria.

L'obiettivo principale è potenziare il trasporto su ferro di passeggeri e merci, aumentando la capacità e la connettività della ferrovia e migliorando la qualità del servizio lungo i principali collegamenti nazionali e regionali, anche attraverso il rafforzamento dei collegamenti transfrontalieri.

La seguente tabella illustra quanto sopra riferito.

Tabella 43 - Linee di intervento inserite nel PNRR - Missione 3 componente 1

	M3C1 (opere PNRR, incluse o meno tra le opere PIS) <i>Missione 3 - Infrastrutture per una mobilità sostenibile</i> <i>Componente 1 - Investimenti sulla rete ferroviaria</i>	(milioni di euro)
Investimento 1.1	Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci (Napoli - Bari)	1.400
	Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci (Palermo-Catania)	1.440
	Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci (Salerno-Reggio Calabria)	1.800
Investimento 1.2	Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa (Brescia-Verona-Padova)	3.670
	Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa (Liguria-Alpi)	3.970
	Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa (Verona-Brennero - opere di adduzione)	930
Investimento 1.3	Collegamenti diagonali (Roma-Pescara)	620
	Collegamenti diagonali (Orte-Falconara)	510
	Collegamenti diagonali (Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia)	450
Investimento 1.4	Introduzione del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)	2.970
Investimento 1.5	Rafforzamento dei nodi metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave	2.970
Investimento 1.6	Rafforzamento delle linee regionali - Potenziamento delle ferrovie regionali (gestione RFI)	936
Investimento 1.7	Potenziamento, elettrificazione e resilienza delle ferrovie Sud	2.400
Investimento 1.8	Miglioramento delle stazioni ferroviarie (gestione RFI; nel Sud)	700
Totale		24.766

Fonte: Dipe

Nel Contratto di programma MIMS-RFI, approvato con delibera Cipess 27 luglio 2021, n. 45, recante "Parere sull'aggiornamento per gli anni 2020-2021 del Contratto di programma 2017-2021 parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.", sono state opportunamente individuate le opere ferroviarie ricadenti nel PNRR, per le quali dovrà essere velocizzato l'iter di attuazione.

Il Piano nazionale complementare (PNC) di cui al decreto-legge n. 59/2021 ha destinato agli “*Investimenti sulla rete ferroviaria*” una quota di 3,20 miliardi di euro (circa il 10 per cento delle risorse totali del PNC), tra cui per i seguenti interventi:

- rafforzamento delle linee ferroviarie regionali (1,550 miliardi);
- rinnovo di materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci (0,200 miliardi);
- ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale (0,250 miliardi).

Il Capo di Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha comunicato che, ai fini della definizione del Pgtl, è stata istituita una Commissione con l’incarico di redigere un documento programmatico per l’individuazione delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità prioritari per lo sviluppo sostenibile del Paese.

Il Mims fornirà un quadro riepilogativo dello stato di attuazione del Pis riferito ai progetti conclusi e in corso di realizzazione quale mera ricognizione storica, poiché il Pis ha perso le caratteristiche di documento di programmazione delle infrastrutture in quanto tale funzione è ora attribuita al Pgtl e al Dpp e fino alla loro approvazione all’allegato infrastrutture.

Non sono indicati i tempi per la definizione di tali nuovi strumenti di programmazione delle infrastrutture prioritarie, previsti sin dal 2016 e la cui adozione, già richiesta dal Dipe, viene sollecitata nel presente rapporto.

La Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha rappresentato quanto segue.

La Direzione generale, per quanto riguarda l’esigenza di assicurare una maggiore attenzione agli studi e alle indagini preliminari, ha evidenziato l’adozione delle linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica (Pfte⁴³), approvate definitivamente nella seduta del 29 luglio 2021 dall’Assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, da porre a base dell’affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC.

La Direzione generale, per quanto riguarda l’adozione degli strumenti di programmazione e pianificazione (piano generale dei trasporti e della logistica e

⁴³ Il nuovo Progetto di fattibilità tecnico-economica delle opere pubbliche (Pfte) è lo strumento predisposto per accelerare gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr).

primo documento pluriennale di pianificazione), nelle more delle valutazioni di competenza della Struttura tecnica di missione circa le tempistiche necessarie, ha segnalato che con l'art. 5 del decreto - legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 233 del 29 dicembre 2021, al fine di semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal PNRR, è stato disciplinato in maniera puntuale e coordinata un nuovo *iter* approvativo, strutturato in tre macrofasi:

- fase di indirizzo strategico, con la sottoposizione al Parlamento e alla Conferenza Unificata di un documento strategico (DSMF), di durata quinquennale, recante la declinazione degli obiettivi strategici della politica delle infrastrutture e della mobilità alla luce delle esigenze di mobilità di persone e merci, nonché il quadro di riferimento per la programmazione e il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie, da adottarsi con decreto del Mims; il documento strategico quinquennale che rappresenta, pertanto, il luogo di confronto tra le istituzioni che a diverso titolo definiscono le politiche di sviluppo del trasporto;

- fase di predisposizione e approvazione amministrativa dei contratti di programma, che recepiscono l'indirizzo strategico, con tempistiche chiare e ridotte per la sottoposizione al Cipess e il controllo di legittimità da parte della Corte dei conti, e rappresentano i principali documenti di programmazione operativa con cui vengono contrattualizzate le risorse finanziarie stanziato dallo Stato;

- fase di sottoscrizione e aggiornamento annuale per garantire un recepimento tempestivo dei finanziamenti della legge di bilancio, prevedendo relazioni periodiche al Parlamento sullo stato di attuazione.

Per quanto concerne la necessità di un quadro generale riepilogativo omogeneo e aggiornato contenente i dati aggregati dello stato di attuazione e programmazione degli interventi Pis, la Direzione generale ha fatto presente che il perimetro delle "infrastrutture strategiche di interesse nazionale" (PIS) deve essere ricondotto all'insieme dei progetti che seguono la legge obiettivo "per finanziamento" oppure "per *iter*" e che sono oggetto di monitoraggio nell'ambito della "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti" di cui al contratto di programma - parte investimenti sottoscritto tra MIT e RFI.

La stessa Direzione generale ha comunicato che è in corso di predisposizione l'aggiornamento dell'elenco dei progetti PIS, che sarà preventivamente condiviso con tutti i soggetti competenti, tenuto conto delle intervenute modifiche normative inerenti alle figure commissariali e ai conseguenti nuovi *iter* approvativi delle opere commissariate.

Per quanto concerne l'esigenza, rilevata nel presente rapporto per le opere riguardanti la linea alta velocità Brescia - Verona - Padova e il Progetto unico linea ferroviaria AV/AC Milano - Genova III Valico dei Giovi, che il Mims d'intesa con il Mef verifichi la possibilità di individuare all'interno dei capitoli interessati uno specifico piano gestionale riportante i dati contabili relativi ad ogni intervento infrastrutturale, la Direzione ha rappresentato la massima disponibilità e ha segnalato che la materia attiene alle specifiche competenze del MEF e della RGS, anche tenuto conto della struttura del sistema informatico BDAP-MOP deputato ad assolvere alle esigenze di monitoraggio degli investimenti di che trattasi.

CAPITOLO VI

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE DELL'ISTRUTTORIA, ESITI DEL CONTRADDITTORIO E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE

Il rapporto ha messo in luce la particolare complessità delle varie fasi procedurali che compongono l'*iter* autorizzativo e approvativo degli interventi relativi alla realizzazione del programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c. d. legge obiettivo), approvato con la delibera Cipe n. 121 del 21 dicembre 2001, con numerosi passaggi e frequenti variazioni dei progetti originari, che hanno comportato una dilatazione dei tempi e il conseguente mancato rispetto dei cronoprogrammi.

Le principali caratteristiche che hanno fortemente contrassegnato negli anni tale programma, condizionandone la sua concreta fattibilità e realizzazione, sono state il ritardo nella sua attuazione e la scarsità delle risorse finanziarie disponibili a fronte di un complesso di interventi che negli anni 2002-2014, era in continuo aumento.

Nel 2013 erano carenti circa metà dei finanziamenti necessari (231,8 miliardi di euro, di cui soli 118 miliardi disponibili).

La necessità di individuare un nucleo più ristretto di interventi secondo criteri di effettiva rilevanza, di fattibilità nei tempi previsti, di priorità per la crescita economica e produttiva nazionale, ha improntato la successiva azione di programmazione nel settore.

Nel 2015 le 25 opere individuate come prioritarie hanno registrato un costo totale di 70,9 miliardi di euro e coperture finanziarie pari a 48 miliardi di euro.

Negli anni 2018, 2019, 2020 e 2021 il numero di opere prioritarie è risalito fino ad un costo complessivo di 196,7 miliardi nel 2020 e 242,6 miliardi nel 2021, con risorse assegnate programmaticamente per un importo pari a 131,3 miliardi nel 2020 e a 178,9 miliardi nel 2021.

Il rapporto ha illustrato il quadro generale della materia esaminata, evidenziando le criticità rilevate e le azioni risolutive intraprese dalle amministrazioni interessate.

In tale contesto, è emersa l'esigenza di implementare e ottimizzare le iniziative avviate volte a razionalizzare e a rendere sempre più efficace la programmazione e l'individuazione degli interventi infrastrutturali prioritari per lo sviluppo del Paese per renderla pienamente coerente con le risorse finanziarie effettivamente disponibili e con gli obiettivi prefissati, al fine di consentire, attraverso una gestione sana e corretta, il definitivo e completo raggiungimento degli stessi, nel rispetto dei cronoprogrammi definiti per ciascun intervento.

L'esigenza sopra rappresentata è di fondamentale importanza nel contesto attuale che vede alcuni interventi beneficiare delle risorse del PNRR.

La gestione e la realizzazione di detti interventi deve essere coerente con le nuove linee di azione previste dal PNRR, consentendo l'accelerazione e la semplificazione procedurale, nonché il pieno utilizzo delle risorse disponibili nel rispetto dei tempi definiti dai relativi cronoprogrammi.

A tale riguardo, il Mims ha segnalato a questa Sezione le disposizioni concernenti la semplificazione delle procedure riguardanti gli investimenti ferroviari, previste dall'art. 5 del d. l. 6.11.2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla l. 29 dicembre 2021, n. 233, volte a semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal PNRR, nonché a ridurre i tempi di attuazione degli stessi investimenti.

Si tratta della disciplina di un nuovo *iter* procedurale strutturato in tre fasi: fase di indirizzo strategico per l'adozione di un documento strategico di durata quinquennale; fase di predisposizione e approvazione amministrativa dei contratti di programma; fase di sottoscrizione e aggiornamento annuale.

La Sezione raccomanda all'amministrazione di porre in essere tutte le iniziative necessarie per assicurare la puntuale definizione di ogni fase procedurale relativa alla realizzazione degli interventi, al fine di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'azione amministrativa e perseguire nel migliore dei modi gli obiettivi strategici delineati nel PNRR.

Appare necessario, al fine di assicurare il pieno rispetto dei tempi previsti, rinnovare la raccomandazione a una maggiore attenzione agli studi e alle indagini preliminari, da definire con la massima accuratezza, riducendo quanto più possibile

il rischio di successive revisioni che comportano inevitabilmente una lievitazione dei costi.

Dal livello di accuratezza degli studi e delle indagini preliminari, infatti, dipende la sostenibilità e l'adeguatezza delle progettazioni, al fine di evitare che, anche a causa del lungo lasso di tempo intercorso, le stesse non rispondano più alle sopravvenute esigenze dell'utenza, stante la rapida obsolescenza delle tecnologie ad esse connesse.

La Sezione invita nuovamente i competenti soggetti istituzionali all'adozione di tutte le iniziative e le misure correttive necessarie in termini di programmazione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio delle attività, al fine di garantire il puntuale rispetto dei tempi indicati nel cronoprogramma e la realizzazione degli obiettivi previsti.

Si rivolge, in particolare, una raccomandazione per intensificare le iniziative per un attento e costante monitoraggio degli interventi, avvalendosi di idonei e attendibili sistemi informativi tecnologicamente avanzati, costantemente aggiornati e assicurando le necessarie sinergie tra le competenti strutture del Mims.

Si riafferma l'esigenza dell'adozione di iniziative "strutturate" sul piano organizzativo dei raccordi fra i diversi soggetti che intervengono nei processi di programmazione, progettazione, finanziamento, realizzazione e monitoraggio delle opere.

In tale ambito la Corte sollecita la piena attuazione delle disposizioni normative introdotte dal Codice dei contratti pubblici in materia di strumenti per la pianificazione e la programmazione di settore, provvedendo all'individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari nel piano generale dei trasporti e della logistica e nel primo documento pluriennale di pianificazione che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili predispone e il Cipess approva.

Alla luce di quanto sopra, in linea con quanto previsto nella delibera Cipess n. 45/2021 del 27 luglio 2021, si rivolge al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la raccomandazione di fornire a questa Corte, in sede di verifica delle misure realizzate in esito al presente rapporto, un quadro generale riepilogativo omogeneo e aggiornato contenente i dati aggregati dello stato di attuazione e

programmazione degli interventi Pis, dividendoli fra: conclusi, in corso di realizzazione, in progettazione (con l'indicazione della fase: esecutiva, definitiva, preliminare o studio di fattibilità), e in progettazione già sottoposti o ancora da sottoporre al Cipess.

Per gli interventi oggetto di approfondimento si rileva quanto segue.

Il collegamento transfrontaliero Arcisate-Stabio risulta completato.

I lavori della linea alta velocità Brescia-Verona-Padova sono inquadrati in cronoprogrammi che prevedono il completamento dei vari lotti funzionali dell'opera in un periodo che va dai primi mesi del 2026 al 2030.

Il Progetto unico linea ferroviaria AV/AC Milano-Genova III Valico dei Giovi, potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole e potenziamento Genova-Campasso, presenta un cronoprogramma che prevede la pianificazione dei lavori fino al 2024.

Per quanto concerne le opere riguardanti la linea alta velocità Brescia-Verona-Padova e il Progetto unico linea ferroviaria AV/AC Milano-Genova III Valico dei Giovi, potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole e potenziamento Genova-Campasso, il Ministero dell'economia e delle finanze ha fatto presente che, per le risorse stanziare in alcuni capitoli, non è in grado di quantificare gli importi dei pagamenti effettuati, in quanto gli stessi non sono articolati per singolo progetto, ma disposti in modo complessivo, in base agli investimenti che Rfi prevede di realizzare e contabilizzare.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, si rileva l'esigenza che il Mef d'intesa con il Mims (che ha assicurato la massima disponibilità al riguardo) verifichi la possibilità di individuare all'interno dei capitoli interessati uno specifico piano gestionale riportante i dati contabili relativi ad ogni intervento infrastrutturale.

Ciò al fine di consentire alle stesse amministrazioni di avere, in modo autonomo, un quadro finanziario del singolo intervento chiaro, trasparente e costantemente aggiornato, al fine di un più puntuale ed efficace monitoraggio delle risorse finanziarie stanziare e dei pagamenti effettuati per ogni singola opera, nonché al fine di agevolare il controllo da parte degli organi preposti.

Per la linea 6 della metropolitana di Napoli, il cronoprogramma delle attività prevede l'apertura all'esercizio della tratta fino a San Pasquale entro il 30 giugno

2022, congiuntamente alla riattivazione della prima tratta Mostra-Mergellina che è chiusa dal 2014. Nel 2022 si prevede il completamento dei lavori fino a Municipio e l'apertura all'esercizio nei primi mesi del 2023.

Per l'intervento riguardante la trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - s. s. 675 Umbro-Laziale - tratta Monte Romano Est - Civitavecchia, il Commissario straordinario dovrà avviare tutte le necessarie iniziative per definire la progettazione, iniziare i lavori per la realizzazione dell'opera, assicurare il pieno utilizzo dei finanziamenti disponibili con il raggiungimento degli obiettivi prefissati nel rispetto dei tempi programmati che dovranno essere dettagliati in un cronoprogramma da inviare a questa Sezione.

Le considerazioni e raccomandazioni sopra richiamate, volte ad assicurare il buon andamento, l'efficacia, l'efficienza e l'economicità dell'azione amministrativa, saranno oggetto di attenzione da parte di questa Sezione in sede di verifica delle misure realizzate in esito al presente rapporto.

CORTE DEI CONTI - CENTRO UNICO PER LA FOTORIPRODUZIONE E LA STAMPA - ROMA

