



CORTE DEI CONTI

**COLLEGIO DEL CONTROLLO CONCOMITANTE
PRESSO LA SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE
DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO**

composto dai magistrati

Massimiliano Minerva	Presidente
Maria Nicoletta Quarato	Consigliere
Rosa Francaviglia	Consigliere
Paola Briguori	Consigliere relatore
Alessandro Forlani	Consigliere
Adriano Gribaudo	Consigliere relatore
Giuseppina Veccia	Consigliere
Anna Peta	Primo Referendario
Daniela D'Amaro	Primo Referendario

nella camera di consiglio del 22 ottobre 2024

ha assunto la seguente

DELIBERAZIONE

VISTO l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;

VISTA la legge 14 gennaio 1994, n. 20 e s.m.i.;

VISTO il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti, approvato con R.D. 12 luglio 1934, n. 1214 e s.m.i.;

VISTO l'art. 11 della legge 4 marzo 2009, n. 15;

VISTO l'art. 22 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120;

VISTO il Regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, approvato con deliberazione delle Sezioni Riunite 16 giugno 2000, n. 14 e s.m.i.;

VISTA la deliberazione del Consiglio di Presidenza della Corte dei conti 10 novembre 2021, n. 272;

VISTA, altresì, la deliberazione delle Sezioni Riunite in sede di controllo n. 37/SSRRCO/INPR/2023, con la quale è stata approvata la "Programmazione dei controlli e delle analisi della Corte dei conti per l'anno 2024", ai sensi dell'art. 5 del Regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, approvato con deliberazione n. 14/DEL/2000 cit.;

VISTA la deliberazione del Collegio del controllo concomitante n. 1/2024/CCC del 18 gennaio 2024, con la quale è stata approvata la *"Programmazione annuale del Collegio del controllo concomitante per l'anno 2024"*;

VISTO il decreto presidenziale n. 2/2024/CCC, con il quale è stata assegnata congiuntamente al Cons. Paola Briguori e al Cons. Adriano Gribaudo l'istruttoria denominata *"Metropolitane nelle grandi aree urbane, Art. 1, comma 393 della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (c.d. "Legge di bilancio per l'anno 2022") e s.m.i."*;

VISTA la relazione istruttoria trasmessa il 4.10.2024 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, onde consentire allo stesso, ai fini del contraddittorio, di produrre osservazioni nel termine di 10 giorni, ivi assegnato;

VISTA la nota di riscontro trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota n. 8196 del 14.10.2024;

VISTA la richiesta del Magistrato istruttore di deferimento al Collegio con nota del 17 ottobre 2024;

VISTA l'ordinanza n. 12 del 17 ottobre 2024, con la quale il Presidente del Collegio del controllo concomitante ha convocato il Collegio per l'adunanza del 22 ottobre 2024, al fine della deliberazione in argomento;

UDITI, nella camera di consiglio del 22 ottobre 2024, i Magistrati relatori cons. Paola Briguori e Cons. Adriano Gribaudo,

RITENUTO IN FATTO

1. Con deliberazione n. 23/2023/CCC del 6.7.2023 il Collegio del controllo concomitante, presso la Sezione di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, ha approvato la Programmazione per il secondo semestre del 2023 nel cui ambito è stato inserito, quale oggetto di esame del Collegio, *“Metropolitane nelle grandi aree urbane, Art. 1, comma 393 della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (c.d. “Legge di bilancio per l’anno 2022”) e s.m.i.”*- d’ora in avanti anche *“Metropolitane nelle grandi aree urbane”* - che forma oggetto anche del programma annuale per l’anno 2024, come da deliberazione n. 1/2024/CCC dello stesso Collegio. L’Amministrazione titolare del progetto è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Con decreti presidenziali n. 15/2023 e n. 2/2024 è stata assegnata congiuntamente agli scriventi magistrati, per l’esercizio delle funzioni del controllo concomitante, l’istruttoria del progetto suddetto, in relazione al quale sono stanziati risorse per la progettazione e l’acquisto o il rinnovo del materiale rotabile per il trasporto rapido massa nelle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino.

3. L’istruttoria svolta sinora è stata caratterizzata dallo scambio di note con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con i Commissari Straordinari di Roma e Torino. Sulla scorta della documentazione fornita dal Dicastero, sono state rilevate alcune criticità, che hanno formato oggetto di segnalazione nella relazione in data 4.10.2024, a firma dei magistrati istruttori.

In particolare, nella suddetta relazione sono state segnalate criticità in relazione ad interventi delle linee metropolitane di Roma e Torino meritevoli di essere portate all’attenzione dell’Amministrazione proponente, prima, e, successivamente, all’approfondimento collegiale, per l’ipotesi che espletato il contraddittorio, le stesse non fossero superate dalle argomentazioni del Ministero. Conseguentemente, il Presidente del collegio ha curato la trasmissione a mezzo pec all’Amministrazione accordandole un termine di sette giorni per la produzione di eventuali controdeduzioni.

4. Con nota di riscontro n. 8196 del 14.10.2024, il Ministero ha articolato controdeduzioni e fornito chiarimenti alla predetta relazione; residuando, ad oggi, alcune criticità, la questione

è stata sottoposta all'esame collegiale, come da ordinanza presidenziale n. 12/2024 di convocazione del Collegio e s.m.i.

5. Pertanto, i Magistrati istruttori hanno chiesto con relazione del 17.7.2024 il deferimento al Collegio.

1. Il Progetto

Per l'intervento in commento sono stanziati risorse per la progettazione e l'acquisto o il rinnovo del materiale rotabile per il trasporto rapido massa nelle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino.

La disposizione di cui all'art. 1, comma 393 della legge 30 dicembre 2021, n. 234 ha la finalità di promuovere la sostenibilità della mobilità urbana, anche mediante l'estensione della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa, di tali città ed autorizza sull'arco di un periodo di 15 anni (annualità: 2022-2036) le spese totali per euro 3,7 miliardi (piano di gestione 8), di cui euro 30 mln nel 2023, oltre euro 723.733.987,00, quali quota parte delle risorse disponibili in bilancio sul medesimo capitolo di spesa (piano di gestione 1) per un totale di euro 4.423.733.987,00.

Le opere da finanziare sono state individuate attraverso il D.I. n. 97/2022 che ha previsto complessivamente 11 interventi, di cui due per Genova, quattro per Milano, due per Napoli, due per Roma ed uno per Torino per un importo superiore a euro 4,4 miliardi, fissando per il singolo intervento il cronoprogramma con le varie fasi previste. Va altresì puntualizzato che con legge di bilancio n. 197/2022 sono stati previsti ulteriori stanziamenti integrativi per le città di Roma, Milano e Napoli.

Il D.I. n. 97/2022 ha previsto tre differenti *step* temporali: 1) l'aggiudicazione dei lavori, 2) la realizzazione del 50% delle opere e 3) l'ultimazione.

2. Fase istruttoria 2023

L'istruttoria svolta sul Piano è esitata in due deferimenti all'esame del Collegio, che ha pronunciato le deliberazioni **n. 24/2023/CCC**, in data 26.9.2023, depositata nella medesima data, e **n. 28/2023/CCC**, in data 5.12.2023, depositata nella medesima data.

Deliberazione n. 24/2023/CCC del 26.9.2023 e riscontro del Ministero delle infrastrutture e trasporti
Con deliberazione n. 24/2023/CCC questo Collegio ha accertato una serie di criticità formulando al Ministero delle infrastrutture e trasporti le seguenti raccomandazioni:

- di definire senza ulteriori dilazioni le richieste di proroghe dei termini degli *step* procedurali formulate dagli enti attuatori, assumendo un provvedimento decisorio coerente con l'istruttoria espletata ed alla luce delle effettive necessità di rimodulazione dei termini, anche adottando al proprio interno i necessari provvedimenti organizzativi;
- di esercitare con effettività e costanza i compiti di monitoraggio, controllo e verifica circa l'attuazione degli interventi e l'effettivo utilizzo delle risorse da parte degli enti attuatori.

Il Ministero ha dato riscontro con la nota n. 39432 del 30.10.2023 con cui ha trasmesso una relazione e gli allegati predisposti dalla Direzione Generale per il trasporto pubblico locale e regionale e per la mobilità pubblica sostenibile.

In detta relazione ha comunicato che, in riscontro alle raccomandazioni del Collegio, ha proceduto ad effettuare quanto segue:

- a) revisione del Decreto di modifica dei termini di cui all'Allegato 1 del D.I. n. 97/2022. In particolare, rispetto alla versione dello schema di decreto precedentemente trasmessa, sono state apportate una serie di variazioni, in particolare: stralcio dell'intervento relativo allo *"Skymetro Val Bisagno (CUP B39J22001360001)"*; modifiche alle tempistiche relative all'intervento *"Prolungamento metropolitana di Genova da Brin a Canepari opere di adeguamento idraulico del tratto tombinato di valle del rio maltempo, affluente del torrente Polcevera (CUP B31F20000030005)"* e modifica alla tempistica di ultimazione per l'intervento *"Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione av di Afragola e la rete metropolitana di Napoli. lotto 1°_stralcio i (CUP F41B22000740009)"* e *"Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione av di Afragola e la rete metropolitana di Napoli. lotto 1°_stralcio ii (CUP F41B22000830009)"*.
- b) avvio dell'attività di monitoraggio per gli interventi oggetto del Piano.

Deliberazione n. 28/2023/CCC del 5.12.2023 e riscontro del Ministero delle infrastrutture e trasporti

Il Collegio, prendendo atto dell'attività sino ad allora svolta dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, con la deliberazione n. 28/2023/CCC, ha accertato il mero avvio (non ancora ultimato) da parte dello stesso di un percorso autocorrettivo in linea con le raccomandazioni impartite con la citata deliberazione n.24/2023/CCC; difatti, il Collegio ha evidenziato, contestualmente, la necessità che il Dicastero riferisca in ordine a: adozione finale del Decreto di modifica dei termini; chiarimenti resi dal Comune di Genova e conseguente decisione del Ministero sulla relativa richiesta di proroga del cronoprogramma.

Pertanto, il Collegio ha raccomandato al Ministero di definire tempestivamente l'iter diretto all'approvazione del decreto di concessione delle proroghe dei termini richieste dagli enti attuatori e l'istruttoria dell'intervento oggetto di stralcio.

Il Ministero ha dato riscontro con nota n. 408 del 17.1.2024, riferendo di aver sottoscritto il decreto di concessione delle proroghe dei termini richiesti dai soggetti attuatori (D.I. MIT-MEF n. 362 del 30.12.2023), recante la definizione delle nuove tempistiche per l'attuazione di sei degli undici interventi indicati nell'Allegato n.1 del D.I. n. 97/2022.

3. Fase istruttoria 2024

Nel corso dell'anno 2024 l'attività istruttoria ha avuto ad oggetto l'accertamento dello stato di realizzazione degli *step* procedurali indicati nel D.I. citato.

È stata portata a conclusione una prima fase dell'istruttoria con riferimento agli interventi avviati dalle Città metropolitane di Roma e Torino, in relazione ai quali è necessario rendere conto delle risultanze.

3.1 Città metropolitana di Roma

Con riferimento ai due interventi riguardanti la Città metropolitana di Roma questi magistrati hanno chiesto una serie di informazioni utili alla prosecuzione dell'istruttoria inviando due note (nota n.144 del 06.02.2024 e nota n. 577 del 07.06.2024). Per i singoli interventi è emerso quanto segue.

3.1.1 Tratta T2 sub – tratta funzionale Clodio/Mazzini – Venezia (esclusa)

Nel primo riscontro istruttorio (nota n.2334 del 15.03.2024, acquisita al prot. CCC n.296 del 18.03.2024) il Ministero riferiva che i finanziamenti integrativi assegnati alla suddetta tratta con legge di bilancio 2023 hanno permesso di superare l'ipotesi del lotto costruttivo prevista dal D.I. 97/2022. Inoltre, grazie allo stanziamento avvenuto, è stato possibile avviare lo sviluppo del progetto definitivo della tratta, venendo completato a gennaio del 2024 e risultando in fase istruttoria presso la stazione appaltante.

Nel secondo riscontro istruttorio, il Commissario Straordinario di Roma con nota n.383 del 18.06.2024, riportava le attività svolte per la prosecuzione del progetto. Veniva riferito che le attività di progettazione definitiva erano state attivate con l'Ordine di Servizio n. 36 del 27.02.2023 del responsabile del procedimento sulla base del progetto preliminare

del 2003, approvato dal CIPE e dal Consiglio Comunale di Roma. In data 31.05.2023 e 03.08.2023 venivano consegnati al Contraente generale i primi due stralci del progetto definitivo, riguardanti lo studio preventivo sugli edifici storici e la deviazione sottoservizi. In data 21.12.2023 venivano consegnati dal Contraente generale gli elaborati del terzo stralcio del progetto definitivo riguardanti gli aspetti generali. Il completamento della trasmissione degli elaborati del progetto definitivo avveniva in data 23.02.2024, quindi con un mese di ritardo rispetto a quanto previsto dal cronoprogramma.

Il Commissario Straordinario ha riferito che ha convocato la Conferenza dei Servizi decisoria in data 27.05.2024 e, una volta conclusa, il soggetto aggiudicatore Roma Metropolitane procederà alla pubblicazione dell'avviso della procedura di approvazione del progetto definitivo, che sarà approvato decorsi 60 giorni dalla pubblicazione del suddetto avviso. In merito al termine indicato nel D.I. 362 del 30.12.2023 dell'affidamento del progetto definitivo entro il 30.09.2024, il Commissario Straordinario afferma che esso sia coerente con la redazione e acquisizione dei pareri propedeutici che porteranno all'approvazione del progetto definitivo con Ordinanza del Commissario Straordinario entro il mese di dicembre del 2024.

Con nota prot. QG/2024/0037287 del 11.09.2024 inviata al MIT e acquisita al prot. CCC in data 01.10.2024 n.955, Roma Metropolitane s.r.l. in liquidazione avanzava richiesta di proroga per l'aggiudicazione del progetto definitivo dal 30.09.2024 al 30.06.2025 a causa della stima dei tempi necessari per l'avvio della procedura di gara da parte di Invitalia per l'espletamento di attività riguardanti le verifiche sul progetto definitivo. A fronte dei rilievi istruttori il MIT ha rappresentato la situazione che sarebbe all'origine della dilatazione dei tempi e dell'istanza di proroga.

3.1.2 Tratta T2 sub – tratta funzionale Venezia – Colosseo/Fori Imperiali

Nel primo riscontro istruttorio (n. 2334 del 15.03.2024, acquisita al prot. CCC n.296 del 18.03.2024) veniva confermato che il progetto definitivo fosse stato approvato in data 30.12.2022. Con ordine di servizio n.35 del 17.01.2023 il soggetto attuatore Roma Capitale aveva disposto l'avvio dell'attività di progettazione esecutiva. Viene riferito che il primo stralcio del progetto esecutivo della tratta Venezia – Colosseo/Fori Imperiali è stato consegnato al contraente generale Metro C S.c.p.A con note del 13.02.2023 e del 17.02.2023. Con Atto di approvazione n.16/linea C del 24.07.2023 la Stazione appaltante ha approvato

il progetto esecutivo del II stralcio della tratta T2 sub Venezia – Colosseo/Fori Imperiali e a gennaio 2024 è stato approvato il Fascicolo della contabilità delle opere civili. L'avvio delle attività è avvenuto in data 26.09.2023 in ottemperanza all'ordine di servizio del Responsabile del Procedimento, avviando i lavori di scavo su Piazza Venezia. La durata dei lavori da cronoprogramma prevede un periodo di dieci anni, ma il Commissario Straordinario riferisce che, in base alle esperienze maturate con il lotto T3 sarà possibile rideterminare i tempi in riduzione. Inoltre, con nota 383 del 18.06.2024, venivano presentati due cronoprogrammi con data 20.06.2024 che divergevano tra loro, prevedendo uno slittamento per quanto riguarda la tratta 2 sub Venezia – Fori Imperiali e un'anticipazione nella tratta T2. A fronte dei rilievi istruttori il MIT il 14.10.2024 ha riferito che la nuova scheda programmatica del II trimestre 2024, nel frattempo acquisita, risulta coerente con le tempistiche del D.I. 97/2022 a differenza di quanto prospettato dal Commissario Straordinario con nota 383 del 18.06.2024

3.2 Città metropolitana di Torino

Metropolitana Automatica di Torino – Linea 2 – Tratta “Politecnico – Rebaudengo”

Con nota n.2334 del 15.03.2024, acquisita al prot. CCC n.296 del 18.03.2024, il Ministero riferiva che con DPCM del 21.11.2023 era stato nominato il Commissario Straordinario per la linea 2 della metropolitana di Torino a causa dei notevoli incrementi dei costi, pari al 36,2%, riguardanti il quadro economico dell'opera, incaricato – tra l'altro – di redigere un nuovo cronoprogramma.

Il Ministero riferiva che le risorse assegnate, ossia 1.828.000.000 euro, non consentivano di procedere con l'appalto dell'intero intervento. Derivava quindi la necessità di individuare ipotesi di razionalizzazione dell'intervento che garantissero la funzionalità dello stesso. Le ipotesi di razionalizzazione venivano esaminate dall'Ente locale, il soggetto attuatore INFRA.TO e il Commissario Straordinario.

Nel frattempo, con l'introduzione dell'art. 32 bis al decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, per effetto della l. 29.04.2024, n. 56 è stato previsto: *“Il termine per la comunicazione del cronoprogramma concernente gli interventi per la realizzazione della Linea 2 della metropolitana della città di Torino, di cui all'articolo 2, comma 3, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 novembre 2023, recante la nomina del Commissario straordinario per la realizzazione dell'intervento denominato "Linea 2 della metropolitana della città di Torino", è prorogato di centottanta giorni”*. Inoltre, l'articolo ha previsto che il Commissario straordinario entro

trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, avrebbe dovuto presentare *“al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una proposta di rimodulazione degli interventi di cui al primo periodo al fine di garantirne la realizzazione per lotti funzionali con le risorse disponibili a legislazione vigente.”*.

Con nota n.16 del 19.06.2024, il Commissario Straordinario di Torino comunicava di aver inviato al Ministero una proposta di rimodulazione del progetto, tramite comunicazione n.13 del 30.05.2024, che prevedeva la sola realizzazione del lotto funzionale Rebaudengo – Porta Nuova della linea 2 della Città metropolitana di Torino, poiché rientrando nelle risorse disponibili a legislazione vigente, precisando peraltro che restava ferma la priorità della realizzazione dell'intera tratta funzionale *“Rebaudengo-Politecnico”*, già ammessa a finanziamento al fine di promuovere la sostenibilità della mobilità urbana.

Il Commissario Straordinario, al momento del riscontro istruttorio, comunicava di essere in attesa del riscontro del Ministero per procedere all'approvazione del progetto definitivo. Inoltre, ha esposto la necessità di richiedere una proroga poiché, a causa della rimodulazione del progetto, non risulta possibile rispettare la data del 31.12.2024 per l'affidamento dei lavori come previsto dal D.I. 362/2023.

Con nota pervenuta il 06.09.2024, prot. n.869, il Commissario Straordinario di Torino comunicava, a riscontro di ulteriore richiesta istruttoria del 02.08.2024, prot. n.837, che il MIT in data 28.06.2024 aveva espresso parere favorevole alla rimodulazione dell'intervento proposta dal Commissario e aveva dato atto che quest'ultimo avrebbe dovuto approvare il PFTE di cui al d.lgs. n.36/2023 di cui all'intera tratta Rebaudengo-Politecnico, divisa in due lotti funzionali. Comunicava inoltre di aver inviato al MIT il nuovo cronoprogramma che prevede l'affidamento dell'appalto per la progettazione ed esecuzione delle opere di sistema e fornitura del materiale entro il 31.10.2025, l'avanzamento del 50% delle opere per il 31.12.2029, la conclusione dei lavori entro il 30.06.2032 e la messa in esercizio entro il 31.12.2032.

Il Commissario Straordinario ha puntualizzato che la proposta di rimodulazione si basa sul Progetto Definitivo validato da parte del RUP della Città di Torino in data 22 dicembre 2023, e consta di una razionalizzazione della tratta *“Rebaudengo-Politecnico”* nei seguenti due lotti funzionali: Lotto funzionale 1 *“Rebaudengo-Porta Nuova”*, interamente finanziato per euro 1,828 miliardi; Lotto funzionale 2 *“Porta Nuova – Politecnico”*, da

finanziare. A fronte dei rilievi istruttori il MIT ha riferito che è in procinto di formulare una nota volta ad evidenziare la necessità di risorse aggiuntive oltre a riferire che l'assenza di poteri di spesa in capo al Commissario straordinario discende da scelte legislative.

Considerato in DIRITTO

1. Le criticità accertate

L'istruttoria avviata nel corso del 2024 ha condotto all'accertamento di talune criticità inerenti la gestione degli interventi riguardanti le Città metropolitane di Roma e Torino e tiene conto di quanto riferito altresì da ultimo dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Come detto, con deliberazione n. 24/2023/CCC questo Collegio aveva raccomandato:

- di definire senza ulteriori dilazioni le richieste di proroghe dei termini degli *step* procedurali formulate dagli enti attuatori, assumendo un provvedimento decisorio coerente con l'istruttoria espletata ed alla luce delle effettive necessità di rimodulazione dei termini, anche adottando al proprio interno i necessari provvedimenti organizzativi;
- di esercitare con effettività e costanza i compiti di monitoraggio, controllo e verifica circa l'attuazione degli interventi e l'effettivo utilizzo delle risorse da parte degli enti attuatori.

Il Ministero aveva dato riscontro positivo, avendo dato prova di aver proceduto alla revisione del Decreto di modifica dei termini di cui all'Allegato 1 del D.I. n. 97/2022 con la previsione di una serie di variazioni, nonché di aver avviato l'attività di monitoraggio per gli interventi oggetto del Piano.

Inoltre, con la successiva deliberazione n. 28/2023/CCC il Collegio, avendo accertato il mero avvio (non ancora ultimato) da parte del Ministero di un percorso autocorrettivo in linea con le raccomandazioni impartite con la citata deliberazione n.24/2023/CCC, raccomandava al Ministero di definire tempestivamente l'*iter* diretto all'approvazione del decreto di concessione delle proroghe dei termini che erano state richieste dagli enti attuatori e l'istruttoria dell'intervento oggetto di stralcio. Anche in tale occasione il Ministero aveva dato riscontro positivo, riferendo di aver sottoscritto il decreto di concessione delle proroghe dei termini richiesti dai soggetti attuatori (D.I. MIT-MEF n. 362

del 30.12.2023), recante la definizione delle nuove tempistiche per l'attuazione di sei degli undici interventi indicati nell'Allegato n.1 del D.I. n. 97/2022.

Dal quadro delle azioni sopra descritte emerge che senza alcun dubbio l'Amministrazione, in un primo tempo, aveva dato segno di aver compreso il ruolo ascrivitogli, ma, successivamente, le risultanze istruttorie hanno evidenziato che la stessa ha abbandonato la posizione assunta non svolgendo adeguatamente la funzione che le viene assegnata dall'art. 8 del D.I. n. 97/2022, norma di sistema e di particolare importanza che riconosce, in capo al Ministero, quale Amministrazione titolare, una serie di poteri di verifica sull'attuazione degli interventi e sull'effettivo utilizzo delle risorse con compiti di controllo, monitoraggio e vigilanza sull'operato delle Città metropolitane. Tali funzioni sono il corollario di una serie di poteri e funzioni gestionali e di verifica assegnate dal medesimo D.I. al MIT e, in particolare, alla Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile, poiché è previsto che la stessa provveda a svolgere le seguenti attività:

- impegno contabile delle risorse (art. 1, comma 2);
- ricezione e verifica del progetto definitivo e del cronoprogramma da parte dei soggetti beneficiari, nonché di varianti in corso d'opera, con conseguente definizione del quadro economico per l'erogazione dei contributi (art. 5, comma 1 e comma 5);
- ricezione delle richieste di erogazione del contributo (art. 6);
- esecuzione di verifiche a campione sull'attuazione degli interventi e sull'effettivo utilizzo delle risorse (art. 8).

In vero, dall'esame della documentazione acquisita si rileva che il Ministero non ha poi proseguito l'attività di verifica e controllo con quelle azioni necessarie a scongiurare criticità, inclusa l'effettiva disamina delle periodiche schede di monitoraggio, segnatamente degli interventi di Roma, predisposte proprio in esecuzione delle raccomandazioni del Collegio.

Si è invero limitato a prendere atto dell'arrivo delle schede trimestrali e della relativa documentazione, senza rilevare discrasie ed incongruenze relative alle procedure nè formulare opportuni rilievi, anche con il coinvolgimento del soggetto interessato, salvo acquisire da ultimo ulteriori schede recanti la rettifica di una serie di dati.

È infatti emerso che il Comune di Roma in relazione alla linea C della metropolitana, per le due tratte interessate, nelle schede inviate al Ministero ha fatto riferimento solamente alle attività completate, senza indicare il cronoprogramma completo e le successive tappe da dover rispettare, risultando anche dati non in linea con il decreto interministeriale. Si aggiunga che è emerso, altresì, che l'ente ha poi presentato due cronoprogrammi con data 20.06.2024 tra loro divergenti, di cui il Ministero si è avveduto tardivamente. Difatti il Ministero con le controdeduzioni del 14.10.2024 riferisce di aver acquisito solamente in data 01.10.2024 nuove schede programmatiche del II semestre 2024, recanti dati corretti in linea con il D.I. n. 97/2022 e di aver in programma un incontro per ottenere chiarimenti.

L'attività del Ministero risulta quindi essere stata caratterizzata dalla cura dell'interesse pubblico in modo meramente formale – in quanto si è fermato a lungo alla mera ricezione delle schede di monitoraggio - ma non sul piano sostanziale – in quanto non ha esaminato tempestivamente i dati contenuti nelle schede - con la conseguenza di lasciare in forma incompiuta l'attività avviata di verifica e monitoraggio, se non in modo alquanto tardivo acquisendo nuove schede di monitoraggio solamente il 01/10/2024.

Inoltre, in merito alla tratta T2 Clodio/Mazzini – Venezia (esclusa), mentre a giugno si affermava che sarebbe stato rispettato lo step dell'approvazione del progetto definitivo entro settembre 2024, come previsto dal cronoprogramma, successivamente è emerso che a settembre Roma Capitale (con nota del 11.09.2024) ha chiesto una proroga dei termini al 30.06.2025 per l'obbligazione giuridicamente vincolante, rappresentata dall'approvazione del progetto definitivo in relazione al quale il Ministero (il 24.09.2024) si è espresso in termini positivi, senza aver peraltro effettuato approfondimenti istruttori. Dalla nota di controdeduzioni del MIT del 14.10.2024 emerge che il Ministero avrebbe fatto una verifica informale presso il Commissario Straordinario da cui sembra emergere che la ragione della proroga starebbe nel fatto che la Conferenza di Servizi (verosimilmente conclusa il 29.07.2024, del cui esito non vi è traccia) avrebbe imposto prescrizioni (non note) al progetto e che pertanto *“non è stato più possibile approvare nei tempi fissati dal decreto”*. Tuttavia, nella medesima nota, in modo ulteriormente contraddittorio, il Ministero afferma che la proroga richiesta *“è determinata dalle tempistiche connesse all'attività di verifica del progetto da parte della Società che verrà individuata mediante gara espletata da INVITALIA”*. Inoltre, il MIT afferma che la proroga richiesta da Roma Capitale al 30.6.2025 sarebbe riferita all'affidamento lavori,

mentre in realtà tale richiesta, formulata con nota del 11.9.2024, prot. 37287, è espressamente riferita all'approvazione del progetto definitivo della tratta.

Anche in relazione a tale aspetto il controllo di competenza del Ministero, ai fini dell'attività istruttoria propedeutica alla concessione dell'eventuale proroga richiesta, non appare effettuato in modo puntuale e completo, emergendo elementi contraddittori, con conseguenti potenziali effetti negativi sul corretto e tempestivo andamento dell'intervento.

Si aggiungano poi ulteriori criticità riscontrate specificamente sull'intervento inerente la Città di Torino.

In ordine alla Linea 2 della metropolitana di Torino, si è denotato un elevato incremento dei costi che ha comportato un rallentamento dell'iter (con una richiesta di una prima proroga da parte del Comune nel 2023), dato che le risorse a disposizione non sono risultate essere più sufficienti per il completamento dell'opera integrale in tutta la tratta per la quale era stato ammesso il finanziamento (incremento da euro 1,828 miliardi ad euro 2,490 miliardi).

Come noto, dopo la rimodulazione in riduzione del progetto da parte del Commissario Straordinario, in cui l'opera è stata suddivisa in due lotti, in cui solo il primo lotto (tratta Rebaudengo-Porta Nuova) è stato finanziato, il Ministero (a conoscenza dell'insufficienza delle risorse sin dal ricevimento della nota del Comune di Torino del 08.06.2023 e della nota del 27 dicembre 2023 del RUP della Città di Torino di invio del progetto Definitivo della Linea 2 della Metropolitana Tratta Rebaudengo - Politecnico da cui emergeva la quantificazione con necessità di disporre di € 2.490.495.084,58) tuttavia non ha assunto alcuna iniziativa diretta a verificare le modalità per giungere ad una tempestiva integrazione delle risorse nella misura necessaria a garantire la realizzazione della tratta integrale sino a Politecnico, come espressamente previsto nel D.I. n. 97/2022. Va dato atto che solamente in sede di controdeduzioni del 14.10.2024 il Ministero ha riferito che: *" è in fase di predisposizione una nota indirizzata all'Ufficio di Gabinetto del MIT che darà evidenza non solo delle ulteriori necessità finanziarie dell'intervento in argomento ma di tutti gli interventi di cui all'All. 1 del DM 97/2022 che hanno manifestato carenza di risorse"*.

Al riguardo non può che rimarcarsi la necessità che il Ministero si attivi tempestivamente con opportuni atti di impulso e provveda a verificare le possibilità di reperimento delle risorse necessarie per l'integrale copertura finanziaria e l'effettiva

realizzabilità dell'opera integrale in questione, oltre che degli ulteriori interventi di cui al D.I. n. 97/2022. Quanto all'anomalia inerente alla corretta tempistica oggetto della richiesta di proroga formulata dal Comune di Torino in ordine all'affidamento (al 31.12.2025), in contraddizione con le indicazioni del Commissario Straordinario (al 30.10.2025), appare necessario un'attenta verifica del Ministero nell'esercizio dei propri compiti di verifica.

Inoltre, in relazione alla citata linea 2 del capoluogo piemontese, è emersa l'anomalia della situazione del Commissario Straordinario di Torino, rispetto a quello di Roma, dato che, pur essendo in una posizione analoga, non gode degli stessi poteri, essendo privo di poteri di spesa non avendo alcuna contabilità speciale allo stesso intestata, dovendo invece ricorrere ad un complesso schema contrattuale assimilabile al contratto a favore di terzo, che rischia di rallentare il procedimento complessivo, il cui funzionamento dipende da una convenzione non ancora approvata.

Al riguardo, pur rilevando che ciò dipende da meccanismi determinati dal legislatore, come riferito dal MIT, appare opportuno evidenziare come la situazione possa essere foriera di ritardi, come già emergenti dai tempi richiesti dalla definizione ed approvazione di apposita convenzione (non ancora avvenuta) in relazione alla quale il Ministero deve affrontare le problematiche dei poteri di spesa del Commissario.

2. Come affermato costantemente da questo Collegio, l'esercizio della funzione di controllo concomitante, originariamente prevista dall'art. 11 della L. n. 15/2009 – ora specificamente disciplinata dall'art. 22 del D.L. n. 76/2020 – per l'accelerazione degli interventi di rilancio dell'economia nazionale può esitare non solo nell'accertamento di gravi irregolarità gestionali e deviazioni da obiettivi ovvero di rilevanti ed ingiustificati ritardi nella realizzazione di piani e programmi, nell'erogazione di contributi o nel trasferimento di fondi, con conseguente segnalazione all'Amministrazione ai fini della responsabilità dirigenziale (art. 22, D.L. n. 76/2020), ma anche nell'accertamento di irregolarità, deviazioni da obiettivi o ritardi non gravi al punto da sfociare nelle misure sopramenzionate, comunque tali da impartire all'Amministrazione raccomandazioni e osservazioni (secondo la logica dell'art. 3, co. 6 della L. n. 20/1994), affinché venga intrapreso un percorso auto-correttivo volto ad indirizzare l'azione amministrativa verso canoni di efficacia e di efficienza (vedi da ultimo C. Conti, Coll. Contr. Concomitante, nn. 3, 4, 10 e 12 del 2024).

La fattispecie all'esame del Collegio ricade nella seconda ipotesi poiché sussistono, in questa fase istruttoria, le condizioni per la formulazione di raccomandazioni – quali quelle sopra esposte in merito a ciascuna criticità evidenziata - tese a stimolare un miglioramento e un'accelerazione dell'azione amministrativa per dare un impulso decisivo all'avanzamento dell'intervento "Metropolitane nelle grandi aree urbane".

P. Q. M.

Il Collegio del controllo concomitante presso la Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, all'esito dell'istruttoria fin qui condotta in merito a "*Metropolitane nelle grandi aree urbane, Art. 1, comma 393 della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (c.d. "Legge di bilancio per l'anno 2022") e s.m.i.*":

ACCERTA

la presenza delle criticità indicate in motivazione, le quali - allo stato degli atti - non sono tali da implicare le conseguenze di cui all'art. 22 del d.l. n. 76 del 2020

RACCOMANDA

al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

- 1) svolgere in modo puntuale e tempestivo i compiti di monitoraggio, controllo e verifica circa l'attuazione degli interventi e l'effettivo utilizzo delle risorse da parte degli enti attuatori, comunicando le risultanze del monitoraggio svolto su ciascun intervento, tenendo conto delle scadenze di tutte le fasi di avanzamento di ogni intervento, avendo cura di segnalare ogni ritardo accertato;
- 2) analizzare senza indugio le richieste di proroga dei termini ed i sottostanti ritardi, provvedendo a una puntuale istruttoria delle ragioni delle stesse anche al fine poi di procedere a un'analisi di cause di ritardi comuni a più interventi.
- 3) Esercitare un'attività di impulso in ordine all'integrale copertura finanziaria per la realizzazione dell'intera tratta ed affrontare le problematiche dei poteri di spesa del Commissario Straordinario al fine di accelerare la procedura di realizzazione dell'intervento della Città di Torino, come specificato in motivazione.

L'Amministrazione interessata è invitata a riferire entro 30 giorni in merito sulle eventuali misure che ha inteso adottare onde pervenire alla rimozione delle criticità segnalate. Sul punto, si fa presente, sin da ora, che, alla mancata comunicazione nel termine assegnato, il Collegio attribuirà il significato di mancata adozione di ogni misura.

La presente deliberazione verrà trasmessa, a cura della Segreteria del Collegio, a:

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- Commissioni parlamentari competenti
- Commissari Straordinari di Roma e Torino.

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

Manda alla Segreteria per gli adempimenti di rito.

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio del 22 ottobre 2024.

Il Magistrato estensore

Paola BRIGUORI

(f.to digitalmente)

Il Magistrato estensore

Adriano GRIBAUDO

(f.to digitalmente)

Il Presidente

Massimiliano MINERVA

(f.to digitalmente)

Depositata in segreteria in data 24 ottobre 2024

La funzionaria preposta

Luigina SANTOPRETE

(f.to digitalmente)