CORTE DEI CONTI - CCC - CCC - 0001402 - Interno - 19/12/2024 - 09:42

Deliberazione n. 53/2024/CCC

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
Rosa Francaviglia	Consigliere
Paola Briguori	Consigliere
Alessandro Forlani	Consigliere
Adriano Gribaudo	Consigliere
Giuseppina Veccia	Consigliere
Anna Peta	Primo referendario
Gaspare Rappa	Primo referendario, relatore
Raimondo Nocerino	Primo referendario, relatore
Daniela D'Amaro	Primo referendari

Nella camera di consiglio del 17 dicembre 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, 14 e s.m.i.;

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

VISTA la deliberazione del Collegio del controllo concomitante n. 1/2023/CCC del 17 gennaio 2023, con la quale è stato approvato il "Quadro programmatico del controllo concomitante sulle gestioni pubbliche statali in corso di svolgimento per l'anno 2023";

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 16 gennaio 2024, con la quale è stato approvato il "Quadro programmatico del controllo concomitante sulle gestioni pubbliche statali in corso di svolgimento per l'anno 2024;

VISTO il decreto presidenziale n. 15/2023, con il quale è stata congiuntamente assegnata ai magistrati Gaspare Rappa e Raimondo Nocerino l'istruttoria relativa al "Programma di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie";

VISTE le note istruttorie prot. CCC n. 282 del'11 marzo 2024, n. 539 del 27 maggio 2024, n. 838 del 2 agosto 2024 e n. 1073 del 22 ottobre 2024, alle quali

l'Amministrazione ha dato riscontro con le note prot. CCC n. 337 del 3 aprile 2024, n. 604 del 13 giugno 2024, n. 900 del 23 settembre 2024 e n. 1132 del 4 novembre 2024;

VISTA la richiesta dei Magistrati istruttori di deferimento al Collegio, con nota prot. n. 1264 del 3 dicembre 2024;

VISTA l'ordinanza, con la quale il Presidente del Collegio del controllo concomitante ha convocato, in presenza e da remoto, il Collegio per l'adunanza plenaria del 17 dicembre 2024, ai fini della trattazione dell'affare;

UDITI, nella camera di consiglio del 17 dicembre 2024, i Magistrati relatori Gaspare Rappa e Raimondo Nocerino.

Ritenuto in

FATTO

I. Con deliberazione n. 1/2024, recante la programmazione dei controlli per l'anno 2024, il Collegio del Controllo Concomitante presso la Sezione di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato ha confermato l'assoggettamento ad istruttoria del Programma meglio indicato in epigrafe. Di quest'ultimo, il Collegio, come è noto, si è occupato dapprima in occasione della delibera n. 27/2023 - che, accertate criticità nella gestione dello stesso, ha formulato raccomandazioni finalizzate al loro superamento – e, poi, nella delibera n. 2/2024 attraverso cui si è preso atto dell'avvio di un percorso autocorrettivo coerente con le raccomandazioni in precedenza impartite.

II. Con nota prot. CCC n. 282 dell'11.03.2024, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (d'ora innanzi MIT) è stato richiesto di fornire informazioni aggiornate sullo stato di avanzamento del Programma nonché sulle misure implementate per garantire una efficace performance della Piattaforma (ex art. 14 della Convenzione stipulata fra MIT ed ANAS S.p.A.) chiamata al monitoraggio del programma medesimo. L'Amministrazione, inoltre, è stata invitata a fornire chiarimenti in

ordine a determinati disallineamenti contabili riscontrati nel corso del controllo espletato. Ulteriori richieste istruttorie hanno riguardato, poi, la fase di collaudo. In particolare, riscontrato per molti interventi (dalla analisi delle schede presenti in piattaforma) un disallineamento rispetto alle tempistiche normativamente imposte per la conclusione del collaudo tecnico amministrativo, al MIT è stato chiesto di specificare se tali apparenti anomalie fossero ascrivibili al mancato aggiornamento della piattaforma piuttosto che ad ulteriori fattori.

II.a. Con nota prot. n. 337 del 03.04.2024 il Ministero competente ha fornito riscontro ai quesiti posti. Innanzitutto, l'Amministrazione ha indicato le misure medio tempore attuate per assicurare la piena operatività della Piattaforma, puntualizzando, altresì, le migliorie apportate al Sistema. Quanto alle tempistiche di esecuzione dell'attività di collaudo, l'Amministrazione ha asserito di avere "costantemente richiamato ad ANAS l'esigenza di contenere i tempi per il perfezionamento delle procedure di collaudo". In esito alle precitate sollecitazioni le strutture ANAS - Direzione operativa, di concerto con la Direzione servizi alla produzione hanno a loro volta coinvolto i direttori dei lavori, i responsabili unici del procedimento (RUP) ed i collaudatori per un'accelerazione dell'attività di competenza per il rispetto dei tempi previsti dalla vigente normativa. Sulla base di tali premesse, il MIT, altresì, ha dichiarato che ANAS avrebbe sollecitato le strutture territoriali ad attivare ogni iniziativa utile ad assicurare in tempi stringenti la definizione tecnico amministrativa degli interventi già conclusi. Nel dettaglio è stato riferito che su circa 78 interventi ultimati: • per 23 interventi le attività di collaudo risultavano "sostanzialmente concluse" (per 11 interventi era, tuttavia, in corso l'aggiornamento dei dati a sistema); • per 20 interventi le attività di collaudo erano in corso nel rispetto dei tempi previsti; • per 35 interventi le attività di collaudo non risultavano effettuate nel rispetto della tempistica normativa. Rispetto a tali interventi il MIT indicava le tempistiche presunte di conclusione del collaudo. In relazione, poi, alla piattaforma BDAP, il Ministero ha rappresentato che l'implementazione e la gestione della stessa rientrano tra le competenze del

Ministero dell'economia e delle finanze (in sigla MEF) e che le competenti strutture dei due Ministeri si trovano in costante contatto per gestire la questione.

II.b. Con successiva nota prot. CCC n. 539 del 27.05.2024, sono stati posti al MIT ulteriori quesiti istruttori preordinati ad avere maggiore contezza sulle attività di collaudo concluse, o ancora in corso, relative ai 78 interventi sopra evidenziati dei quali si voleva conoscere il relativo CUP associativo, non fornito dall'Amministrazione nel precedente riscontro. È stato richiesto, inoltre, di indicare le attività poste in essere per superare la sospensione dei lavori che connotava taluni interventi, per così dire "critici" e di precisare i lavori nel frattempo completati e collaudati, specificando se fossero sopraggiunte, *medio tempore*, eventuali criticità realizzative ulteriori. Al fine di attualizzare il patrimonio informativo agli atti dell'istruttoria, venivano inoltre richieste le schede presenti in piattaforma recanti recenti aggiornamenti sullo stato degli interventi.

Con nota prot. n. 604 del 13.06.2024, il Ministero ha fornito puntuale riscontro a ciascuno dei punti evidenziati nella nota istruttoria, e, attraverso un riepilogo aggiornato dei dati, ha restituito un quadro in evoluzione. Con riferimento all'attività di collaudo, il MIT asseriva che il numero degli interventi conclusi era salito da 78 a 95 (17 unità in più), dei quali: per n. 51 degli interventi ultimati era stato emesso il certificato di collaudo tecnico amministrativo, per n. 44 interventi risultava ultimato il collaudo statico e non ancora quello tecnico amministrativo. In relazioni a questi ultimi emergeva come, per alcuni di essi, la fase del collaudo non poteva dirsi perfezionata, nonostante fossero trascorsi più di sei mesi dalla data di ultimazione dei lavori mentre per altri, invece, la stessa poteva dirsi conclusa. Il MIT ha dato inoltre conto dei motivi e delle cause da cui era derivata la sospensione dei lavori e allegava apposito prospetto all'interno del quale veniva specificato il numero degli interventi rescissi e sospesi e le ragioni dei provvedimenti di rescissione e sospensione.

II.c. Con nota prot. CCC n. 838 del 2.08.2024, infine, l'istruttoria, in vista della sua ultimazione, si arricchiva della richiesta di un prospetto aggiornato recante il

numero degli interventi da collaudare indicando, all'occorrenza, eventuali ritardi e relativi motivi; della richiesta di riferire in ordine all'attuale livello di implementazione della Piattaforma AINOP *ex* art. 13 del DL 109 del 2018 con riferimento alla articolazione in sottosezioni (prescritta dal DM 430/2019); della richiesta di illustrare gli esiti della sperimentazione del sistema di monitoraggio dinamico *ex* art 14, co 3, D.L. n. 109 del 2018; di indicare quali eventuali emendamenti alle linee guida, di cui all'art 14 del DL sopra citato, fossero stati nel contempo proposti/approvati. In ultimo, veniva richiesto di chiarire quale fosse stato l'impatto sortito sul processo di programmazione e finanziamento degli interventi di manutenzione dall'alimentazione di AINOP dal sistema di monitoraggio dinamico. Ulteriori richieste erano dirette, invece, a conoscere lo stato di aggiornamento della piattaforma con l'invio delle schede in essa presenti nonché del nuovo sistema informativo di monitoraggio degli investimenti previsto dal nuovo contratto di programma MIT- ANAS.

Con nota prot. n. 900 del 23.09.2024 il MIT – che partecipava, altresì, il contributo tecnico fattole pervenire da ANAS in merito alle questioni più sopra attenzionate – ha fornito relativo riscontro. Segnatamente, predisponeva un dettagliato prospetto riepilogativo degli interventi per i quali era intervenuta la fase di ultimazione e collaudo; evidenziava il *trend* di crescita registratosi nel tempo in ordine agli interventi "ultimati" e a quelli "da collaudare", precisando, in tale ultimo caso, le ragioni che hanno comportato la dilazione delle attività di collaudo; rappresentava, relativamente ai quesiti afferente la banca dati AINOP, che l'attuale livello di implementazione della piattaforma rispettava gli oneri di trasparenza e che il costante aggiornamento era stato verificato dai competenti uffici. In tale ultimo caso, il MIT faceva dunque proprio l'avviso esplicitato sul punto da ANAS. L'Amministrazione, infine, allegava le schede degli interventi presenti in piattaforma e puntualizzava che era in corso l'iter di approvazione del Contratto di programma MIT ANAS 2021-2025.

III. Alla luce della complessiva piattaforma istruttoria delineata, i Magistrati istruttori hanno ritenuto opportuno formulare, con relazione conclusiva ritualmente comunicata in data 22.10.2024, alcune osservazioni che ineriscono le seguenti due tematiche.

III.a. L'attività istruttoria compiuta ha fatto emergere, nel corso del suo svolgimento, possibili elementi di criticità ascrivibili alla tempestiva esecuzione delle attività di collaudo rispetto al termine di 6 mesi previsto *ex lege* per il suo completamento (*id est* art. 102 del d.lgs. n. 50/2016, previsione replicata dall'art. 116 del novellato codice – d.lgs. n. 36/2023 - per quanto applicabile). In tale direzione, è opportuno effettuare una corretta ricostruzione di quanto rilevato. Con nota n. 15924 del 14.12.2023, acquisita al prot. CCC n. 1103 del 15.12.2023, il MIT aveva trasmesso l'elenco aggiornato delle schede intervento presenti nella piattaforma di monitoraggio. Dall'analisi delle stesse era emerso che, per diversi interventi già ultimati, la fase del collaudo risultava ancora in corso e, tanto, pur a fronte di una fase di realizzazione già perfezionata da diverso tempo (superiore, in alcuni casi abbondantemente, ai 6 mesi imposti dalla norma).

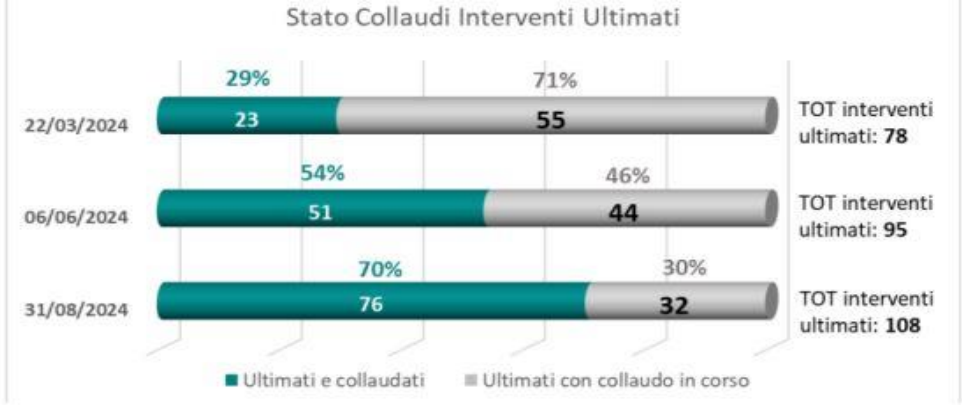
Sulla base di tali evidenze, con nota prot. CCC n. 282 dell'11 marzo 2024, i Magistrati istruttori hanno richiesto all'Amministrazione di chiarire se tali apparenti anomalie fossero ascrivibili al mancato aggiornamento del sistema informativo o, viceversa, ad ulteriori fattori.

Con apposita nota di riscontro (acquista al prot. CCC n. 337 del 3.04.2024), il Ministero ha riferito di aver costantemente formalizzato ad ANAS l'esigenza di contenere i tempi per il perfezionamento delle procedure di collaudo, in tal guisa riconoscendo, implicitamente, la sussistenza della criticità paventata. In esito a ciò, ANAS avrebbe a sua volta poi, mediante apposita circolare, "*sollecitato le Strutture territoriali ad attivare ogni iniziativa utile ad assicurare, nel più breve tempo possibile, la definizione tecnico-amministrativa degli interventi già conclusi*". Nel medesimo riscontro, sulla base dei dati disponibili, il MIT ha dichiarato che risultavano ultimati

78 interventi, di cui 35 in ritardo rispetto ai termini per la conclusione del collaudo tecnico-amministrativo.

Con successiva nota istruttoria CCC n. 539 del 27 maggio 2024 veniva, quindi, richiesto al MIT di indicare perspicuamente quali fossero gli interventi a cui faceva riferimento l'Amministrazione nel riscontro trasmesso agli atti dell'istruttoria. Per l'effetto, l'Amministrazione ha trasmesso apposito prospetto allegato alla nota di riscontro (acquista prot. CCC. n. 604 del 13 giugno 2024), dal quale emergeva che, su n. 95 interventi ultimati, n. 44 interventi restavano da collaudare; di questi ultimi, in particolare, per un consistente numero di interventi il collaudo non risultava essersi concluso, nonostante fossero decorsi più di sei mesi dalla data di ultimazione dei lavori. Tale situazione riproduceva, pertanto, seppur con lievi miglioramenti, le risultanze precedentemente emerse in sede istruttoria.

L'Amministrazione, dunque, è stata nuovamente invitata a fornire (nota CCC prot. n. 838 del 2 agosto 2024) un prospetto aggiornato degli interventi da collaudare con evidenziazione delle ragioni giustificative dell'eventuale ritardo maturato e della natura del medesimo. Sul punto il MIT, riportando quanto osservato da ANAS con nota trasmessa allo stesso Dicastero (prot. n. 801809 del 19 settembre 2024), con nota acquisita al prot. CCC. n. 900 del 23 settembre 2024, ha attestato un considerevole incremento della percentuale degli interventi ultimati e, soprattutto, collaudati. In particolare, sulla base dei dati forniti da ANAS nell'allegato 1 "Lista lavori ultimati" alla nota prot. n. 801809 del 19 settembre 2024, e dalle dichiarazioni rese, MIT ha attestato che "*su 108 (*essendo stato aggiornato il relativo dato, come detto, al 31 agosto u.s.) *il numero dei lavori ultimati e collaudati risulta pari a n. 76, con un incremento di ulteriori n. 25 interventi collaudati rispetto all'ultima comunicazione, prot. ANAS CDG 487663 del 06/06/2024, e di n. 53 lavori rispetto alla precedente comunicazione, prot. ANAS CDG 247105 del 22/03/2024*". Di seguito si riporta la tabella estratta dalla relazione di ANAS, dalla quale, come osservato dalla medesima società, "*è possibile evincere un incremento della percentuale degli interventi ultimati e collaudati rispettivamente del 30% e del 141%*".



Tab. estratta dal riscontro ANAS prot.n.0801809 del 19.09.2024 prot. CCC n.900 del 23.09.2024

Il Ministero, inoltre, ha precisato che "*allo stato, quindi, risultano n. 32 interventi ultimati ancora da collaudare. Nello specifico, per n. 22 lavori la procedura di collaudo è in corso, con il rispetto della tempistica del termine dei 6 mesi dall'ultimazione dei lavori (cfr. all. 1, Collaudo in corso nei tempi), così come previsto ex lege (art. 102, comma 3, d.lgs. 50/2016; art. 116, comma 2, d.lgs. 36/2023). Diversamente, per n. 10 interventi risultano attualmente scadute le tempistiche per l'emissione del certificato di collaudo (cfr. all. 1, Collaudo in corso)*". I ritardi nel completamento dell'attività di collaudo dei 10 interventi citati sono riferibili, in base a quanto dichiarato, "*alla necessità di garantire completezza e rigore alla procedura*". Nello specifico, l'Amministrazione ha provveduto ad elencare una serie di fattori che hanno contribuito a determinare tale disallineamento: mancata trasmissione, da parte degli operatori economici, della documentazione necessaria ai sensi del contratto e del capitolato speciale d'appalto per la corretta chiusura della contabilità finale e/o della procedura di collaudo (ad es.: certificazioni sui materiali, certificazioni di qualità, disegni *as built*, modelli BIM, risoluzione non conformità, etc..), oltre alla particolare complessità tecnica e gestionale del cantiere. L'Amministrazione, fermo restando residue difficoltà nel completamento del collaudo, ha comunque confermato che la quasi totalità delle opere risulta essere già in esercizio provvisorio e, pertanto, in condizioni di uso e funzionalità, in attesa dell'emissione del collaudo tecnico-amministrativo.

III.b. L'art. 13 del DL n. 109/2018, conv. con mod. nella L. n. 130/2018, ha istituito l'archivio informativo nazionale delle opere pubbliche (di seguito AINOP) sviluppato, secondo quanto recita l'art. 13, comma 8, "tenendo in considerazione la necessità urgente di garantire un costante monitoraggio dello stato e del grado di efficienza delle opere pubbliche, in particolare per i profili riguardanti la sicurezza, anche tramite le informazioni rinvenienti dal sistema di monitoraggio dinamico per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali" (contemplato all'art. 14 del medesimo DL 109/2018). Le informazioni in esso contenute consentono, inoltre, di "agevolare il processo di programmazione e finanziamento degli interventi di riqualificazione o di manutenzione delle opere stesse e la determinazione del grado di priorità dei medesimi". Il D.M. n. 430 dell'8.10.2019, in attuazione del comma 5 del citato art. 13, ha definito le modalità con cui i soggetti competenti, tra cui ANAS, rendono disponibili i dati e le informazioni relativamente alle opere pubbliche di propria competenza, alimentando AINOP con i contenuti di cui all'allegato A. Il medesimo decreto ha altresì scandito le tempistiche di alimentazione della Banca dati in oggetto (art. 2, comma 4). L'alimentazione di tale sistema costituisce, inoltre, oggetto di espressa pattuizione ex art. 15 della Convenzione MIT - ANAS relativa al Programma in esame.

Con la nota prot. CCC n. 838 del 2 agosto 2024 i Magistrati istruttori, essendo i termini per l'implementazione della citata banca dati già spirati, hanno richiesto al MIT di rappresentarne l'attuale livello di implementazione, con particolare riferimento all'articolazione in sottosezioni come delineata dal D.M. 430/2019. I presupposti da cui si muoveva, opportunamente richiamati *per relationem* nella richiesta istruttoria, erano costituiti anche da criticità emerse circa il popolamento di AINOP dai verbali delle riunioni tra MIT e ANAS (trasmessi agli atti dell'istruttoria con nota prot. CCC n. 337 del 03.04.2024) riguardanti l'attuazione della Convenzione sul Programma. Segnatamente, dal verbale del 18.01.2024 emergeva che "*riguardo il popolamento in AINOP degli interventi inseriti nel Programma, l'ing. Caraffa (ANAS) comunica di farsi carico di verificarne la consistenza e di darne riscontro quanto prima*", e

nel verbale del 22.02.2024 che "*per quanto riguarda il popolamento e la consultazione degli interventi inseriti in Ainop, la Direzione ritenendo utile costituire una base conoscitiva condivisa tra Mit e ANAS, ha invitato all'incontro odierno l'ing. Sabrina Lia, della DGSIS – Div. 1 di questo Dicastero, al fine di ricevere delucidazioni di diversa natura sul funzionamento del portale. La criticità emersa in termini di popolamento è condizionata dall'esigenza del deposito progetto richiesto dalle procedure, circostanza che impedisce di avere da subito un approccio sistematico di popolamento come rilevato spesso dalle visite ispettive che conduce ANSFISA*." *In continuum* con le previsioni normative dell'art. 13 del DL n.109/2018, conv. con mod. nella L. n. 130/2018, il successivo art. 14 "al fine di assicurare l'omogeneità della classificazione e gestione del rischio, della valutazione delle sicurezza e del monitoraggi di ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari esistenti lungo strade statali o autostrade gestite da ANAS S.p.a. […]" ha previsto l'adozione, con decreto del MIT, di apposite linee guida, nonché l'individuazione delle modalità di realizzazione e gestione in via sperimentale di un sistema di monitoraggio dinamico da applicare su un campione di infrastrutture, della tipologia di cui sopra, gestite da ANAS S.p.a. (che presentano condizioni di particolare criticità). Con Decreto MIT n. 578 del 17.12.2020 sono state, poi, adottate le citate linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti ed è stato, al contempo, disposto l'avvio della sperimentazione del sistema di monitoraggio dinamico per un periodo non superiore a 24 mesi con individuazione del soggetto deputato alla attuazione. L'art. 14, co. 3 del D.L n. 109/2018, inoltre, ha previsto che, al termine del periodo di sperimentazione del sistema di monitoraggio dinamico, siano approvati adeguamenti alle linee guida e definiti termini e modalità con cui i soggetti che gestiscono infrastrutture stradali e autostradali forniscono al MIT i dati occorrenti per l'operatività a regime del sistema di monitoraggio dinamico, attraverso l'utilizzazione degli occorrenti apparati per il controllo strumentale costante delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture. Sulla base di tali premesse, è stato richiesto al MIT di specificare se tale sperimentazione si fosse conclusa, di indicare gli approdi della stessa, e quali eventuali emendamenti alle linee guida fossero stati,

nel contempo, proposti/approvati nonché di rendere note le eventuali misure, *medio tempore*, adottate per l'implementazione del già citato sistema di monitoraggio dinamico. Nel fornire risposta sul punto, il MIT ha riportato quanto comunicatole da ANAS, riferendo che quest'ultimo Ente "*così come stabilito dall'art. 15 della Convenzione MIT - ANAS – rispetta gli oneri di trasparenza a favore della banca dati AINOP, nei termini previsti dalla legge del 16 novembre 2018, n. 130. Si rappresenta che tutte le opere rientranti nel programma PVG risultano censite in AINOP e l'archivio è costantemente alimentato ed aggiornato, con progressivo inserimento della documentazione afferente alle sottosezioni di cui all'allegato A del D.M. 430 del 08 ottobre 2019. Quanto alle azioni introdotte da ANAS, si rappresenta che la Società: i) provvede periodicamente ad alimentare, attraverso apposito trasferimento di flussi informativi, la Scheda Anagrafica per Ponti, Viadotti e Gallerie; ii) provvede periodicamente ad alimentare, attraverso apposito trasferimento di flussi informativi, la Scheda Ispezioni per ciò che concerne i risultati delle attività ispettive; iii) ha conferito ai Responsabili Unici di Progetto (RUP) le autorizzazioni ed i profili utente necessari per il caricamento dei progetti all'interno delle relative sezioni della piattaforma; iv) si avvale del principio di unicità dell'invio dei dati di cui agli artt. 3 e 29 del decreto legislativo n. 50 del 2016, fornendo i dati e le informazioni rilevati alla Banca dati delle amministrazioni pubbliche (BDAP), di cui all'art. 2 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229 , e all'art. 13 della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Attraverso la relazione istituita fra Codice IOP e CUP, l'AINOP assicura l'integrazione e l'interoperabilità con le informazioni contenute nella BDAP. Inoltre, ANAS è impegnata a adottare ulteriori azioni per una completa alimentazione della banca dati AINOP con i dati in proprio possesso (i.e. BMS 2.0, TMS, SHM), al fine di consentire una più ampia valorizzazione delle schede presenti in piattaforma*".

Venivano chieste, altresì, informazioni circa l'attuale livello di implementazione della piattaforma, con riferimento all'articolazione in sottosezioni come delineata dal D.M. 430/2019. Sul punto il MIT, limitandosi a riportare testualmente le affermazioni di ANAS, non ha pertanto fornito il chiarimento richiesto, oltre a non aver fornito alcuna documentazione in merito. L'Amministrazione, infatti, si era limitata, riportando nel proprio riscontro quanto riferito da ANAS, a dichiarare che

"*con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti n. 430, in data 8 ottobre 2019, sono state definite le modalità con cui i soggetti di cui all'art. 13, comma 4 del D.L. 28/09/2018 n. 109, tra cui ANAS, rendono disponibili i servizi informatici di rispettiva titolarità in materia di opere pubbliche per la condivisione dei dati e delle informazioni all'interno dell'Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche (AINOP). Ai sensi del richiamato decreto, la struttura ministeriale deputata all'implementazione dell'archivio informatico è costituita dalla Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici. Nell'ambito delle interlocuzioni del Tavolo tecnico permanente contemplato dal su indicato decreto interministeriale la scrivente direzione Generale ha rappresentato, in più fasi, l'esigenza di procedere ad un efficientamento delle procedure di raccolta ed archiviazione dei dati. Tale necessità, condivisa dalla maggioranza dei gestori stradali e autostradali, deriva dalla eterogeneità e moltitudine di dati oggetto di caricamento*". Alcuna informazione, inoltre, è stata resa circa il termine e gli esiti della sperimentazione del sistema di monitoraggio dinamico di cui all'art. 14, co. 3 del D.L n. 109/2018, né sull'eventuale emendamento delle linee guida per la classificazione e gestione del rischio e neppure su eventuali misure medio tempore adottate per l'implementazione del sistema di monitoraggio dinamico. Il Dicastero, infatti, ha riferito che "*sulla base di specifiche Linee Guida sono state implementate procedure per la gestione delle attività finalizzate alla sicurezza delle opere d'arte stradali esistenti al fine di prevenire livelli inadeguati di danno, tali da incidere sulla sicurezza dell'opera e, in senso più generale, dell'intera infrastruttura, rendendo il rischio valutabile ed accettabile. L'impostazione vuole perseguire una condotta di prevenzione rispetto all'emergere di situazioni potenzialmente pericolose, per programmare l'adozione di interventi di manutenzione preventiva al fine di evitare il ricorso ad interventi in urgenza. Le Linee Guida sono composte da tre parti: la prima relativa al censimento associato alla valorizzazione delle conoscenze pregresse già disponibili; la seconda alla classificazione preliminare del rischio stimato in modo convenzionale attraverso la definizione di una classe di attenzione; la terza relativa alla valutazione della sicurezza, di tipo preliminare e accurata, e la sorveglianza e monitoraggio*". Peraltro, in relazione a tali ultime affermazioni del MIT (*recte*: ANAS), è da segnalarsi come all'apposito quesito formulato sul punto circa l'impatto dell'alimentazione di AINOP e

dell'implementazione del sistema di monitoraggio dinamico sulla programmazione e sulla determinazione del grado di priorità degli interventi del Programma, nulla è stato riferito.

IV. All'esito dell'istruttoria, i Magistrati istruttori trasmettevano al Presidente la relazione conclusiva, prot. CCC n.1072 del 22.10.2024 in cui veniva rappresentato quanto segue.

Relativamente alle tempistiche delle attività di collaudo tecnico-amministrativo, tematica per la quale nella prima fase istruttoria successiva alla Deliberazione n. 2/2024/CCC si era profilata una possibile criticità, i Magistrati ritenevano che il MIT, in sinergia con ANAS, avesse intrapreso un percorso amministrativo più virtuoso volto alla velocizzazione dei relativi procedimenti, riducendo significativamente gli interventi in ritardo.

Per quanto sopra, sebbene tale attività debba essere costantemente monitorata anche *pro futuro*, si ritiene essa non presenti attualmente i connotati di una criticità.

Diversamente, una criticità sembrava essersi profilata in relazione alla banca dati AINOP e al cd. "monitoraggio dinamico". In tale direzione, il MIT, riportando pedissequamente le affermazioni di ANAS, si era limitato ad attestare la corretta implementazione della banca dati citata senza aver perspicuamente provveduto a chiarire l'implementazione delle varie sottosezioni previste dal D.M. 430/2019, né avere fornito eventuale documentazione a supporto. Si rilevava, altresì, che alcuna informazione era stata resa circa il termine e gli esiti della sperimentazione del sistema di monitoraggio dinamico di cui all'art. 14, co. 3 del D.L n. 109/2018 né sull'eventuale emendamento delle linee guida per la classificazione e gestione del rischio e neppure su eventuali misure *medio tempore* adottate per l'implementazione del sistema di monitoraggio dinamico. Nelle intenzioni del legislatore, peraltro (cfr. art. 13, comma 8, del DL 109/2018), tali meccanismi, per così dire preventivi, di monitoraggio e gestione del rischio e della sicurezza, dovrebbero servire ad "agevolare il processo di programmazione e finanziamento degli interventi di

riqualificazione o di manutenzione delle opere stesse e la determinazione del grado di priorità dei medesimi", circostanze sulle quali MIT non ha fornito alcun tipo di ragguaglio.

Alla luce di quanto esposto e in assenza di ulteriori osservazioni o chiarimenti da parte del MIT, i Magistrati istruttori ritenevano che le attività inerenti all'alimentazione della Banca dati AINOP e all'implementazione del sistema di monitoraggio cd. "dinamico" costituissero profili idonei ad integrare criticità suscettibili di opportune raccomandazioni da parte del Collegio.

Considerato in

DIRITTO

1. In data 31.10.2024, con nota acquista al prot. CCC n. 1132, l'Amministrazione ha fatto pervenire documentate osservazioni.

2. Relativamente al popolamento della banca dati AINOP, il MIT ha comunicato che "*ANAS provvede ad aggiornare le informazioni richieste dalla banca dati AINOP che genera il codice IOP* ", allegando un elenco aggiornato estratto da AINOP per attestare la presenza dei codici IOP per gli interventi afferenti al programma oggetto di istruttoria.

I dati previsti dalle varie sottosezioni, come si legge nella nota di riscontro, rivestirebbero carattere dinamico, essendo strettamente correlati alle ispezioni che ANAS effettua sulle opere con cadenza trimestrale e annuale e, a tal fine, MIT ha allegato un report estratto da AINOP sulle ispezioni condotte da ANAS su alcune delle opere riferite al programma. La procedura di implementazione dei dati previsti dalle varie sottosezioni avverrebbe, secondo quanto riferisce il MIT, secondo la seguente scansione: "*L'operatore configura preventivamente il relativo intervento, tramite la funzionalità disponibile nella sezione "Deposito progetti", provvedendo alla definizione delle opere interessate dal deposito. In fase di configurazione l'operatore associa all'intervento tutte le opere interessate dal deposito; il responsabile AINOP attiva sull'intervento le figure da abilitare all'inserimento dei documenti, firmati digitalmente, riguardanti il progetto da*

depositare (sezione 1); la verifica di conformità del progetto (sezione 2) e la dichiarazione di avvenuto deposito, da compilare on line, scaricare, firmare digitalmente e ricaricare (sezione 3). Per completare il processo di deposito, attraverso la sezione 4, viene generata l'apposita ricevuta che sarà successivamente trasmessa da AINOP alla casella di posta elettronica certificata del soggetto conferente".

A conclusione della procedura, la ricevuta rilasciata dalla piattaforma viene, poi, notificata dalla DIV 1 della Direzione generale per la digitalizzazione, i sistemi informativi e statistici del MIT alla Direzione generale per le Strade del medesimo MIT. A titolo esemplificativo, l'Amministrazione ha trasmesso la ricevuta di deposito della documentazione afferente a un'opera specifica del programma (documentazione tecnica, fotografica, piano di manutenzione, ecc.) e, soprattutto, ha rammentato che "*Le visure eseguite confermano l'alimentazione della banca dati da parte di ANAS per i progetti oggetto di trattazione*".

Ad ogni modo, il MIT non ha trascurato di evidenziare come le procedure di deposito "progetti", avviate dal 2020, debbano necessariamente coordinarsi con i tempi di intervento e realizzazione delle opere ANAS le quali richiedono importanti archi temporali e che, pertanto, i risultati dell'intero processo e, in particolare, l'impatto sulla programmazione degli interventi potranno cogliersi "*integralmente dopo il consolidamento degli strumenti indicati e sulla base delle esperienze maturate da tutti gli operatori del settore coinvolti*". MIT ha reso evidente, inoltre, che ha ripetutamente segnalato l'opportunità di una reingegnerizzazione della piattaforma informatica al fine di consentirne una migliore funzionalità.

Quanto allo stato di attuazione della sperimentazione del sistema di monitoraggio dinamico di ponti e viadotti, di cui all'art 14 co.3 del D.L n. 109/2018, il MIT ha informato i Magistrati istruttori di nuove circostanze e dettagli precedentemente non rappresentati che hanno contribuito a rendere maggiormente comprensibile il quadro sistematico.

Anzitutto, l'Amministrazione ha fornito un inquadramento generale della tematica. Come noto, il Decreto Ministeriale n. 578 del 17/12/2020 approvativo delle *Linee*

guida, individua, tra l'altro, le modalità di realizzazione e gestione in via sperimentale di un sistema di monitoraggio dinamico da applicare sulle infrastrutture gestite da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali che presentano particolari condizioni di criticità in relazione all'intensità del traffico di mezzi.

Il Centro di competenza del Dipartimento della protezione civile, Consorzio interuniversitario ReLUIS, sarebbe il soggetto attuatore della sperimentazione, e in quanto tale, titolare di una serie di compiti delineati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che ha, al contempo, individuato anche i criteri e gli obiettivi della sperimentazione.

L'Atto convenzionale, stipulato tra il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Consorzio ReLUIS reca, invece, le modalità di svolgimento dei compiti, il Piano delle Attività, la durata di validità della stessa, le attività di verifica e coordinamento da parte del Consiglio Superiore, i referenti, le modalità di erogazione del contributo a favore di ReLUIS e le modalità di rendicontazione delle spese.

Ai fini di indirizzare e monitorare la sperimentazione, presso il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, è stata istituita, ha riferito il MIT, un'apposita Commissione che oltre a definire i compiti del soggetto attuatore, i criteri e gli obiettivi della sperimentazione ne sovraintende l'indirizzo, gestione e realizzazione e trasmette al Presidente del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, con cadenza semestrale, gli esiti del monitoraggio delle attività sperimentali, unitamente a una relazione esplicativa.

Quanto poi al merito della sperimentazione, MIT ha affermato che "*sulla base delle analisi condotte*" si è evinto un rallentamento della sperimentazione a causa di un contenzioso amministrativo instaurato dall'Ordine degli Ingegneri di Roma sulle disposizioni riportate nel paragrafo 1.8 delle *Linee guida.*

Nell'ambito del richiamato contenzioso sarebbero state emanate due ordinanze di sospensiva cautelare emesse dal Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio

(ord. 2232 e ord. 2235 del 15 aprile 2021) e, infine, sentenza n. 3132/2022 con cui lo stesso TAR ha annullato il DM n. 578/2020.

Il MIT ha poi riferito che "*per assicurare l'adozione delle Linee guida, senza riserve, l'Assemblea Generale del Consiglio Superiore, con parere n. 29/2022 si è conformata alle pronunce giudiziarie. Ciò ha consentito di dare avvio all'attività sperimentale regolata dalla Convenzione con il Consorzio ReLUIS*."

Il 23 agosto 2022 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 196 il Decreto Ministeriale n. 204 del 1 luglio 2022 che ha previsto: "*a) l'estensione dell'adozione delle Linee guida, già adottate con D.M. 578 del 2020, a tutta la rete nazionale e quindi anche alle strade della cosiddetta viabilità locale, b) la previsione della partecipazione degli Enti Locali e Regioni alla sperimentazione, c) la definizione della relativa quota delle risorse finanziarie di cui all'articolo 5 del D.M. n. 578 del 17.12.2020 e d) l' estensione del periodo di sperimentazione di cui all'articolo 2, comma 3, del D.M. n. 578 a 48 mesi e) la rideterminazione dei termini dell'accordo con il Consorzio ReLUIS, con scadenza posticipata a fine dicembre 2024.*"

A causa di tali eventi, le attività di sperimentazione delle Linee guida risulterebbero ancora in corso di svolgimento, con valutazioni tuttavia *in itinere*, da parte del Consiglio Superiore LL.PP., circa l'opportunità di aggiornamento delle Linee guida, ai fini di una ottimizzazione delle procedure di valutazione del rischio, sulla base delle esperienze maturate.

Relativamente alla rete gestita da ANAS, il MIT ha affermato che "*sono stati conseguiti gli ulteriori obiettivi definiti dalle Linee guida consistenti nella definizione della classe di attenzione (c.d. CLA) complessiva di tutti i ponti e viadotti. A partire da tale classificazione, ANAS sta programmando il processo di censimento e sorveglianza periodica in ottemperanza alle linee guida affrontando la transizione al nuovo sistema di sorveglianza previsto dalle medesime (e segnatamente richiamato nella convenzione PVG).*"

Per l'esecuzione delle attività previste dagli ulteriori e più accurati livelli L3, L4 e L5, delle linee guida, ANAS avrebbe previsto il futuro riscorso anche all'affidamento di servizi di ingegneria ad operatori economici esterni.

3. Relativamente alla banca dati AINOP, sembrerebbe superata la criticità precedentemente delineatasi sulla base delle asserzioni rassegnate dall'Amministrazione con nota prot. CCC n. 900 del 23.09. 2024. CCC n.

In particolare, le informazioni in quella sede offerte, benché tese ad avvalorare l'espletamento dei doveri connessi alla funzione svolta da ANAS, non erano sembrate idonee a comprovarne il corretto adempimento. In questo senso, infatti, la mera elencazione delle attività compiute da ANAS appariva priva di riscontri diretti da parte del MIT nonché di dati concreti utili a formulare giudizi positivi sulla reale operatività della banca dati.

L'assunto esplicitato da ANAS, sul punto, secondo cui "*l'attuale livello di implementazione della piattaforma rispettava gli oneri di trasparenza e che il costante aggiornamento era stato verificato dai competenti uffici*" era fatto proprio da MIT ma senza evidenza di una cognizione diretta da parte di quest'ultimo e senza essere suffragato da elementi idonei a convincere della buona *performance* della banca dati; ciò aveva condotto alla cristallizzazione, nella relazione conclusiva, prot. CCC n.1072 del 22.10.2024, della criticità circa il profilo considerato, considerati anche i presupposti emersi in sede istruttoria e richiamati nella medesima relazione.

Le osservazioni formulate in quella occasione possono considerarsi, oggi, superate alla luce dell'ultimo riscontro fornito dall'Amministrazione con nota acquista al prot. CCC n. 1132 del 4.11.2024.

Occorre anzitutto rammentare le (esplicite) finalità per le quali la citata banca dati è stata configurata dal legislatore. AINOP, infatti, enuncia l'art. 13, comma 8, del D.L. 109/2018, "*è sviluppato tenendo in considerazione la necessità urgente di garantire un costante monitoraggio dello stato e del grado di efficienza delle opere pubbliche, in particolare per i profili riguardanti la sicurezza […]. Le informazioni contenute nell'AINOP consentono di pervenire ad una valutazione complessiva sul livello di sicurezza delle opere, per agevolare il processo di programmazione e finanziamento degli interventi di riqualificazione o di manutenzione delle opere stesse e la determinazione del grado di priorità dei medesimi*". Il DM n. 430 dell'08.10.2019, in attuazione dell'art. 13, comma 5 del decreto-legge

istitutivo, ha scandito le tempistiche in base alle quali i soggetti tenuti all'alimentazione della banca dati (tra cui ANAS) devono rendere disponibili i relativi dati e informazioni. In particolare, la fase 1, di cui era previsto l'avvio entro 6 mesi dall'entrata in vigore del decreto, disponeva "per le autostrade e strade statali […]" la messa a disposizione dei dati riguardanti tutte le sottosezioni di cui all'allegato A e segnatamente: a) Scheda anagrafica; b) dati tecnici; c) dati economico- finanziari; d) monitoraggio tecnico; e) manutenzioni; f) lavori in corso; g) immagini e video; h) analisi di contesto; i) segnalazioni.

Nel merito della vicenda, anzitutto, il MIT ha affermato genericamente che "*ANAS provvede a popolare ed aggiornare le informazioni richieste dalla banca dati AINOP che genera il codice IOP*". A tal fine è stato allegato un prospetto dei codici IOP degli interventi (cioè, il codice identificativo delle opere pubbliche) rientranti nel Programma oggetto di istruttoria. Tale dato rappresenta informazione necessaria, preliminare e indispensabile ma ovviamente non sufficiente a comprovare l'alimentazione completa e corretta di AINOP da parte di ANAS. In tale ultima prospettiva, milita, invece, l'allegazione della ricevuta di deposito della documentazione afferente a un intervento ricompreso nel Programma, della specie di quella richiesta dalle varie sottosezioni dell'allegato A al DM 430/2019. Decisiva per la rimozione della criticità, ad ogni modo, pare essere l'affermazione dell'amministrazione secondo cui "*le visure eseguite confermano l'alimentazione della banca dati da parte di ANAS per i progetti oggetto di trattazione*"; ciò dà conto di una reale cognizione del MIT, in quanto amministrazione che sovrintende all'attuazione del Programma, circa l'assolvimento degli obblighi *in parte qua* da parte di ANAS. Meritevole di successivo approfondimento istruttorio, che resta impregiudicato comunque anche su un eventuale riscontro diretto da parte del Collegio circa l'effettiva alimentazione della banca dati, è l'affermazione del MIT riguardo la necessità di una reingegnerizzazione della piattaforma, al fine di consentirne una migliore funzionalità.

Occorre evidenziare, poi, come la tematica relativa alla banca dati AINOP e quella del "monitoraggio dinamico per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali", appaiono strettamente legate, posta la stretta correlazione tra l'art. 13 e l'art. 14 del D.L. n. 109/2018. Se, infatti, il richiamato art. 13 ha istituito AINOP con la finalità di garantire un patrimonio informativo particolarmente dettagliato e tecnico per assicurare un costante monitoraggio dello stato, del grado di efficienza e della sicurezza delle relative infrastrutture, il successivo art. 14, nel demandare a un successivo decreto MIT l'adozione di linee guida per la "classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti" esistenti – evenienza poi concretizzatasi con l'adozione del DM 578 del 17.12.2020 – ha provveduto a creare un complesso meccanismo di monitoraggio che parte dal censimento complessivo di tutte le infrastrutture e arriva a una classificazione del grado rischio delle medesime e a una conseguente "gestione" secondo una strategia c.d. "*risk based*". Gli elementi che costituiscono AINOP e, in particolare, quelli che costituiscono la sottosezione d) "monitoraggio tecnico", sono pertanto strettamente correlati alle procedure e all'ossatura informativa delineate dalle predette Linee guida. L'art. 14, poi, ha previsto anche l'avvio di una sperimentazione di un sistema di monitoraggio dinamico da attuarsi – da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici in collaborazione con gli enti del sistema nazionale di protezione civile – su un campione di infrastrutture "critiche", attraverso l'impiego di avanzate tecnologie di controllo strumentale. Al termine della sperimentazione, la norma (cfr. art. 14, comma 3) collega l'approvazione di "*adeguamenti alle linee guida*" e la definizione di "*termini e modalità con cui i soggetti che a qualsiasi titolo gestiscono infrastrutture stradali e autostradali forniscono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i dati occorrenti per l'operatività a regime del sistema di monitoraggio dinamico, attraverso l'utilizzazione degli occorrenti apparati per il controllo strumentale costante delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stesse*". Il collegamento tra AINOP (art. 13) e "monitoraggio dinamico" (art. 14) è reso, tra l'altro, esplicito dal comma 8 dell'art. 13 laddove si prevede che "*AINOP è sviluppato […] anche tramite le informazioni rinvenienti dal sistema di monitoraggio dinamico per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali di cui*

all'art. 14" con tale riferimento intendendosi, pare, non solo la sperimentazione e i suoi esiti ma il complessivo "procedimento" delineato dalle Linee guida. Ciò posto, il DM MIT 578/2020 ha provveduto, da un lato, ad adottare le linee guida (allegato A del decreto) e dall'altro a disporre l'avvio della sperimentazione del sistema di monitoraggio dinamico per un periodo "*non superiore a ventiquattro mesi*", individuando il relativo soggetto attuatore nel Consorzio interuniversitario ReLUIS.

È alla luce del collegamento tra AINOP (la cui obbligatoria alimentazione è rimessa, tra gli altri, ad ANAS), le prescrizioni delle linee guida e gli esiti che l'art. 14, comma 3 ricollega al termine della sperimentazione (che il DM 578/2020 imponeva in 24 mesi) che doveva leggersi la richiesta istruttoria indirizzata al MIT circa gli esiti della sperimentazione e poi, attesa la mancata evasione della stessa, la relativa contestazione *in parte qua*. Le osservazioni formulate dal MIT alla relazione conclusiva mutano però il quadro istruttorio e risultano idonee, allo stato, a rimuovere anche tale aspetto critico, precedentemente evidenziato. A seguito di un contenzioso amministrativo inerente alcune disposizioni del DM 578/2020, sfociato nella sentenza TAR n. 3132/2022, il medesimo decreto è stato, infatti, in parte emendato dal DM 1° luglio 2022, n. 204 che ha previsto, per quanto di stretto interesse, la modifica di parte del contenuto delle linee guida e l'estensione del periodo della sperimentazione a 48 mesi, con conseguente rideterminazione della scadenza dell'accordo tra CC.SS.LL.PP e Consorzio ReLUIS a fine dicembre 2024. La criticità relativa agli sviluppi successivi agli esiti della sperimentazione, che stando alle tempistiche ante modifica (DM 578/2020) avrebbe dovuto essere terminata, è pertanto ora assorbita dalla dilatazione temporale del termine della sperimentazione medesima (a dicembre 2024) per l'effetto dell'art. 3 del DM 204/2022 e della conseguente modifica della convenzione tra Consorzio ReLUIS e Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il DM 204/2022 ha previsto poi, all'art. 3, comma 1, che le nuove linee guida – ora costituite dall'allegato A al medesimo decreto, che sostituisce l'allegato A del DM 578/2020 pur riprendendone in gran parte i contenuti – debbano essere applicate entro i termini riportati nella tabella 8.1 delle medesime

linee guida. Ivi si prevedeva, in particolare, che ANAS conseguisse, entro il 31 dicembre 2023, almeno il terzo livello di analisi delle infrastrutture, cioè il livello 2[1], corrispondente all'attribuzione di una classe di attenzione per ogni ponte (bassa, medio-bassa, media, medio-alta e alta) sulla base di parametri di pericolosità, vulnerabilità ed esposizione al rischio, determinati elaborando i dati dei livelli precedenti. Il livello 0 prevede infatti il censimento delle infrastrutture e il livello 1 l'esecuzione di ispezioni visive dirette e il rilievo speditivo della struttura e delle caratteristiche geo-morfologiche e idrauliche dell'area tese a individuare lo stato di degrado e potenziali condizioni di rischio. Il MIT, sul punto, ha dichiarato che ANAS avrebbe conseguito l'obiettivo richiamato (livello 2), definendo la classe di attenzione di tutti i ponti e viadotti sotto la sua gestione.

4. Complessivamente, questo Collegio ritiene che i rilievi critici relativi all'implementazione della banca dati AINOP e all'attuazione del "monitoraggio dinamico" possano considerarsi, allo stato, superati alla luce dei chiarimenti forniti. Restano ovviamente impregiudicati eventuali, successivi e, ove necessario, più approfonditi riscontri istruttori circa le tematiche trattate nonché su ulteriori aspetti, ivi compresi quelli menzionati da MIT a proposito degli stanziamenti del Programma che, esulando dal *thema decidendum* della relazione conclusiva e quindi della futura deliberazione, potranno essere oggetto di successivo controllo da parte del Collegio.

Questo Collegio, ritiene, in definitiva, di poter prendere atto dell'attuale stato di avanzamento del Programma oggetto di istruttoria rispetto ai profili oggetto di istruttoria, con riserva di verificare, *in itinere* e progressivamente, la completa ed efficace attuazione del Programma nel suo complesso.

Conseguentemente, alla luce di quanto precede e in base alla documentazione versata in atti, nonché agli esiti dell'istruttoria fin qui condotta, il Collegio ritiene che, allo stato, non ricorrano irregolarità gestionali tali da richiedere la segnalazione

[1] Le linee guida prevedono complessivamente 6 livelli di analisi delle infrastrutture (da 0 a 5).

di responsabilità dirigenziali ai sensi dell'articolo 21, co. 1, del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165, né la formulazione di specifiche raccomandazioni diverse ed ulteriori rispetto alle azioni già avviate e riferite dal MIT.

Di tali azioni, tuttavia, il Collegio ribadisce la necessaria prosecuzione ed assicurazione di efficacia.

Restano ovviamente impregiudicati ulteriori approfondimenti istruttori volti a verificare, *in itinere*, la realizzazione del Programma.

P.Q.M.

Il Collegio del Controllo Concomitante presso la Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, relativamente al "Programma di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie"

ACCERTA

nei sensi di cui in motivazione, l'attuale stato di attuazione del Programma, riservandosi ogni ulteriore verifica, all'esito della successiva fase istruttoria, dell'avanzamento procedurale, fisico e finanziario degli interventi in esso compresi.

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

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, tramite questo, ad ANAS;
- Commissione competente della Camera dei Deputati;
- Commissione competente del Senato della Repubblica.

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").

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio del 17 dicembre 2024.

I Magistrati istruttori

Gaspare Rappa

(F.to digitalmente)

Raimondo Nocerino

(F.to digitalmente)

Il Presidente

Massimiliano Minerva

(F.to digitalmente)

Depositato in Segreteria in data 18 dicembre 2024

Il funzionario preposto

Luigina Santoprete

(F.to digitalmente)