CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

PNC

STRADE SICURE: IMPLEMENTAZIONE DI UN SISTEMA DI MONITORAGGIO DINAMICO PER IL CONTROLLO DA REMOTO DI PONTI E VIADOTTI E TUNNEL A24-A25

Stato di attuazione al 31/12/2025

Deliberazione 2 marzo 2026, n. 21/2026/G



CORTE DEI CONTI

CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

STRADE SICURE: IMPLEMENTAZIONE DI UN SISTEMA DI MONITORAGGIO DINAMICO PER IL CONTROLLO DA REMOTO DI PONTI E VIADOTTI E TUNNEL A24-A25

Relatore

Consigliere Maria Rita MICCI

Ha collaborato per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati: Claudio Ricciardi

DELIBERAZIONE

Deliberazione n. 21/2026/G

CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

Collegi congiunti

Camera di consiglio del 25 febbraio 2026

Presieduta dal Presidente Lucilla Valente

Composta dai magistrati:

Presidente della Sezione: Lucilla VALENTE
Presidente aggiunto della Sezione: Massimiliano MINERVA
Consiglieri: Carlo PICUNO, Michele SCARPA, Gerardo de MARCO, Massimo BALESTIERI, Maria Rita MICCI, Francesco VITIELLO, Giuseppina VECCIA, Roberto D'ALESSANDRO;
Primi Referendari: Paola LO GIUDICE, Salvatore GRASSO, David DI MEO, Stefania GAMBARDELLA, Andrea GIORDANO (art. 9, l. n. 161/1953).

* * *

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

Vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20 e, in particolare, l'art. 3, comma 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;

Visto l'art. 7, c. 7, d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla l. 29 luglio 2021, n. 108, in base al quale "*la Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione di cui all'art. 3, c. 4, l. 14 gennaio 1994, n. 20, svolgendo in particolare valutazioni di economicità, efficienza ed efficacia circa l'acquisizione e l'impiego delle risorse finanziarie provenienti dai fondi di cui al PNRR*";

Vista la deliberazione della Sezione del 04 marzo 2025, n. 40/2025/G, con la quale è stato approvato il documento concernente il "Quadro programmatico dei controlli sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato per l'anno 2025 e nel contesto triennale 2025-2027";

Visto il rapporto, presentato dal Cons. M. R. Micci, che illustra gli esiti dell'intervento PNRR al 31 dicembre 2025 avente a oggetto "*Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24 -A25)*".

Visti i decreti n. 2/2020, e successive integrazioni e modificazioni e, da ultimo, n. 1/2026, con cui i Magistrati assegnati alla Sezione medesima sono stati ripartiti tra i diversi collegi;

Vista l'ordinanza n. 1/2026 prot. n. 316 del 22 gennaio 2026, con la quale il Presidente della Sezione ha convocato i Collegi congiunti per la camera di consiglio per i giorni 11 e 12 febbraio 2026;

Vista l'ordinanza n. 2/2026 prot. n. 673 del 4 febbraio 2026, con la quale il Presidente della Sezione ha posticipato al 24 e 25 febbraio 2026 la camera di consiglio dell'11 e 12 febbraio 2026;

Vista la nota prot. n. 578 del 30 gennaio 2026 con la quale il Servizio di segreteria per le adunanze, ha trasmesso la suddetta nota e il rapporto in oggetto ai seguenti uffici:

- *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*:

Ufficio di Gabinetto del Ministro;
Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto – Direzione generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali – Div. IV;
Commissario straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25;
Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso;

- *Ministero dell'economia e delle finanze:*

Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Viste le memorie:
nota prot. n. 123 del 03 febbraio 2026 del Commissario straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25, acquisita al prot. n. 643 in pari data;
nota prot. n. 3565 del 03 febbraio 2026, acquisita al prot. n. 655 in pari data;

Udito il relatore, Consigliere M. R. Micci;

DELIBERA

di approvare, con le indicazioni formulate in sede di camera di consiglio, il rapporto avente a oggetto: *"Strade sicure: implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel A24 e A25"*.

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 del Consiglio dei ministri, alla Presidenza della Commissione Bilancio del Senato della Repubblica, alla Presidenza della Commissione Bilancio della Camera dei deputati, al Ministro dell'economia e delle finanze, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché alle seguenti amministrazioni:

- *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:*

Ufficio di Gabinetto del Ministro;
Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto – Direzione generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali – Div.IV;
Commissario straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25;
Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso;

- *Ministero dell'economia e delle finanze:*

Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le amministrazioni interessate comunicheranno alla Corte e al Parlamento, entro quattro 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).

Le medesime, 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.

RELATORE
Maria Rita Micci
f.to digitalmente

PRESIDENTE
Lucilla Valente
f.to digitalmente

Depositata in segreteria il 2 marzo 2026

DIRIGENTE
Anna Maria Guidi
f.to digitalmente

RAPPORTO

SOMMARIO

SINTESI 15

1 Oggetto - finalità dell'indagine – quadro normativo e organizzativo 19
1.1 Oggetto e finalità dell'indagine 19
1.2 Cenni generali: A25/25 - decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77 - traforo del Gran Sasso - decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 - decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni dalla L. 14 giugno 2019, n. 55 22
1.3 Le norme concernenti l'intervento di "adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie ed interventi adeguamento infrastruttura" dell'A24-A25: Allegato Infrastrutture 2018/2020 26
1.4 Le ulteriori norme di riferimento 28
1.5 Il d.m. del 17 dicembre 2020 n. 578 del MIMS: Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti 32
1.6 Le Smart road 33
1.7 I Commissari Straordinari 36
1.7.1 Il Commissario Straordinario per far fronte all'intervento urgente per il ripristino e la messa in sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25 36
1.7.2 Il Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso 38

2 Monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere e quadro finanziario 41
2.1 Il programma generale degli interventi 41
2.2 L'avanzamento del programma nei Report della Ragioneria generale dello Stato 41
2.2.1 Avanzamento al 31 dicembre 2021 41
2.2.2 Avanzamento al 31 dicembre 2022 43
2.2.3 Avanzamento al 31 dicembre 2023 46
2.2.4 Avanzamento al 20 giugno 2025 48
2.3 Monitoraggio dinamico di 170 opere d'arte serventi il sistema autostradale e implementazione prototipo Smart road 48
2.4 Adeguamento ed efficientamento energetico del sistema impiantistico del traforo del Gran Sasso 53
2.5 Adeguamento sismico di 36 opere d'arte 58
2.5.1 Gara d'appalto per gli stralci I, II e III 59
2.5.2 Gara per gli stralci IV, V, VI 60
2.5.3 Gli stralci VII, VIII e IX 62
2.6 Stato avanzamento al 31 dicembre 2025 64
2.6.1 Riscontro nota istruttoria da parte del Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso 65
2.6.2 Riscontro nota istruttoria da parte del Commissario straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25 67
2.6.3 Stato di attuazione riferito dal Commissario straordinario ai sensi del D. lgs. 264/2006, alla data di entrata in vigore del D.L. 73/2025 71

2.6.4 Riscontro istruttoria da parte dell'Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle Finanze 74
2.6.5 Riscontro nota istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 74
2.7 Quadro finanziario 76

3 Conclusioni e raccomandazioni 87
3.1 Conclusioni 87
3.2 Raccomandazioni 89

***

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 Cronoprogramma procedurale 21
Tabella 2 Tempistica procedurale 30
Tabella 3 Stato Obiettivo – trimestri I – II - III e IV Trimestre 2022 44
Tabella 4 Stato Obiettivo – Trimestri II- III e IV 2023 46
Tabella 5 Cronoprogramma monitoraggio dinamico Smart road 53
Tabella 6 Cronoprogramma adeguamento ed efficientamento energetico Gran Sasso 58
Tabella 7 Cronoprogramma fase negoziale e di progettazione 63
Tabella 8 Classi di interventi 73
Tabella 9 Stanziamento risorse finanziarie 76
Tabella 10 Stanziamenti suddivisi per linea di intervento 76
Tabella 11 Capitolo 7701 P.G. 02 77
Tabella 12 Capitolo 7701 P.G. 04 77
Tabella 13 Quietanze P.G.02 78
Tabella 14 Quietanze P.G.04 78
Tabella 15 Spese 80
Tabella 16 Cronoprogramma procedurale e finanziario delle due linee d'intervento C5.1 e C5.2 - Fondo PNC 83
Tabella 17 Cronoprogramma procedurale e finanziario - Fondo Infrastrutture 84

INDICE DEI GRAFICI

Grafico 1 Cronoprogramma generale degli interventi 31
Grafico 2 Cronoprogramma 2024-2028 72

SINTESI

Il programma di interventi "Strade sicure, implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24 - A25)", finanziato con risorse del Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR di cui al decreto legge 6 maggio 2021, n. 59, si propone come obiettivo "la predisposizione e realizzazione di un sistema di monitoraggio dinamico per i controlli a distanza sulle strutture (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie) delle autostrade A24-A25, necessario per pianificare gli interventi di messa in sicurezza in modo economicamente vantaggioso e per migliorare i livelli di manutenzione; l'attuazione di un piano straordinario per il controllo e la messa in sicurezza delle strutture sulle autostrade A24-A25; l'adeguamento ed efficientamento energetico del sistema impiantistico del traforo del Gran Sasso", così come meglio definito con successivo decreto ministeriale 15 luglio 2021.
Il programma, inizialmente finanziato per 1.000.000.000,00 di euro, è stato in parte definanziato per euro 117.000,00, in attuazione dell'art. 8 del decreto-legge 8 agosto 2024 n. 113, e si articola in tre linee di azione:
- predisposizione e realizzazione di un sistema di monitoraggio dinamico per i controlli a distanza sulle strutture (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie) delle autostrade A24-A25, necessario per pianificare gli interventi in modo economicamente vantaggioso e per migliorare i livelli di manutenzione, sistema che integri al mero monitoraggio una stazione di elaborazione e gestione dei dati, anche a servizio di altre tratte stradali e autostradali, e la contestuale messa in servizio di un sistema di smart road attrezzato;
- attuazione di un piano straordinario di messa in sicurezza delle strutture sulle autostrade A24-A25: sulla base dei risultati via via disponibili dalle operazioni di cui al punto precedente, verranno progettati e realizzati, come previsto dalla norma (art. 206, del d.l. n. 34/2020), gli interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture, tra cui l'adeguamento del traforo del Gran Sasso, anche al fine di proteggere il bacino imbrifero;
- adeguamento ed efficientamento energetico del traforo del Gran Sasso.
Gli interventi, in ogni caso, si collocano all'interno del quadro programmatico delle opere di importanza strategica e sono, in parte, finanziati a valere anche sulle risorse del Fondo Infrastrutture di cui all'art. 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016 n. 232, come risulta dal documento, c.d. Allegato Infrastrutture, al DEF a partire dall'esercizio 2017, in cui quello in oggetto è inserito tra i progetti prioritari.
Complessivamente, dunque, l'investimento riguarda il controllo di 170 opere d'arte, l'installazione di un sistema di smart road, la realizzazione di interventi di adeguamento strutturale di 36 opere d'arte complessive, oltre all'adeguamento ed efficientamento energetico del traforo del Gran Sasso.

Soggetto attuatore degli interventi è il Commissario straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25, istituito dall'art. 206 del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020 n. 77[1]. Con propria ordinanza n. 3/2021, il Commissario straordinario ha definito nel dettaglio il cronoprogramma degli interventi e delineato puntualmente gli interventi relativi al Traforo del Gran Sasso, precisando che gli stessi dovranno riguardare l'adeguamento di cui al d.lgs. n. 264/2006.

Il rapporto ha preso in considerazione lo stato di avanzamento del cronoprogramma procedurale di ciascuna delle tre linee di intervento - così come stabilito dalla scheda di progetto allegata al d.m. 15 luglio 21 e al successivo d.m. 269/2021 ed approvato anche con ordinanza n. 3/21 dal Commissario -, confrontando quanto emerge dai rapporti trimestrali della Ragioneria dello Stato (e, quindi, sulla base dei dati di monitoraggio MOP/BDAP, ripresi anche dal sistema informativo SILOS) con la documentazione amministrativa disponibile sul sito istituzionale del Commissario, e di Italferr s.p.a. e Areacom, oltre che con i dati relativi alle movimentazioni finanziarie, questi ultimi estrapolati, oltre che dal sito istituzionale (sezione Amministrazione Trasparente, Pagamenti), dal sistema informativo SICR e confrontati con quelli forniti dallo stesso Soggetto Attuatore nell'ambito dell'istruttoria condotta dalla Sezione.

Sotto il profilo finanziario, nel bilancio dello Stato le risorse destinate al progetto di investimento sono gestite nel capitolo 7701, piano gestionale 4 (per quelle a valere sul PNC) e 2 (per quelle a valere sul Fondo infrastrutture) e confluiscono nella contabilità speciale 6260, intestata al Commissario Straordinario.

Con riferimento agli interventi relativi al Traforo del Gran Sasso, stante l'oggettivo rallentamento dell'avvio degli stessi, dovuto all'inevitabile sovrapporsi delle competenze del Commissario straordinario per il sisma A 24 – 25 ed il Commissario straordinario per l'emergenza idrica del Gran Sasso, occorre ricordare che, ad alleggerire le difficoltà derivanti dalle suddette circostanze, è intervenuto il legislatore, il quale ha provveduto a trasferire, dal Commissario straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25 al Commissario straordinario del Gran Sasso[2], le opere relative "agli interventi di adeguamento del traforo del Gran Sasso connessi all'attuazione degli obblighi derivanti dal decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264". Il Mit, inoltre, all'esito dell'istruttoria, ha riferito che è in atto una proposta di emendamento, recepita nell'ambito di un nuovo decreto-legge, di imminente approvazione, con la quale il legislatore provvederà ad integrare il testo normativo di che trattasi[3].

---

[1] Deputato all'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi, da attuare per fasi funzionali secondo livelli di priorità per la sicurezza antisismica, nel limite delle risorse che si rendono disponibili a legislazione vigente per la parte effettuata con contributo pubblico

[2] A mente dell'art. 3-quater del decreto-legge n. 73 del 21 maggio 2025, così come inserito in sede di conversione con legge n. 105 del 18 luglio 2025.

[3] Nel testo qui di seguito riportato e, precisamente, "Fermo restando quanto previsto dall'art. 3-quater del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 luglio 2025, n. 105, a decorrere dalla data

Con l'entrata in vigore del nuovo testo normativo, le funzioni saranno, pertanto, così attribuite:

- C5.1 – Ponti e viadotti – Adeguamento sismico (Commissario straordinario antisismico);
- C5.2 – Monitoraggio dinamico di viadotti serventi il sistema autostradale ed implementazione prototipo nazionale smart road (Commissario straordinario antisismico);
- C5.3 – Adeguamento ed efficientamento energetico del traforo del Gran Sasso, comprendente le attività di adeguamento ai sensi del decreto legislativo n. 264/2006, la messa in sicurezza antisismica e gli interventi di ripristino della funzionalità del traforo medesimo (Commissario straordinario del Gran Sasso).

A oggi, non è ancora stato effettuato il passaggio delle risorse tra i due Commissari.
L'avvio dei lavori relativi al Traforo del Gran Sasso saranno verosimilmente iniziati nel 2028, essendo necessari prioritari e diversi interventi all'interno della medesima area.
Per le altre due linee di intervento, era previsto l'avvio dei lavori alla fine del 2025. Dalla contabilità del Commissario straordinario antisismico A24 – 25 risulta ad oggi una spesa di ulteriori 44.316.121,42 euro, rispetto alla rendicontazione relativa al primo semestre 2025. In ogni caso, i Commissari, così come riferito dal Mit, dovranno rivedere i cronoprogrammi procedurali alla luce delle nuove competenze e delle nuove disponibilità economiche.

di entrata in vigore della presente disposizione, il Commissario straordinario di cui all'articolo 4-ter del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 subentra al Commissario straordinario di cui all'articolo 206, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 nello svolgimento dei compiti e delle funzioni relativi alle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione degli interventi di messa in sicurezza antisismica e di ripristino della funzionalità del traforo del Gran Sasso".

1 - OGGETTO - FINALITÀ DELL'INDAGINE – QUADRO NORMATIVO E ORGANIZZATIVO

Sommario: 1.1 Oggetto e finalità dell'indagine. - 1.2 Cenni generali: A25/25 - decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77 - traforo del Gran Sasso - decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 - decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni dalla L. 14 giugno 2019, n. 55. - 1.3 Le norme concernenti l'intervento di "adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie ed interventi adeguamento infrastruttura" dell'A24-A25: Allegato Infrastrutture 2018/2020. – 1.4 Le ulteriori norme di riferimento. – 1.5 Il d.m. del 17 dicembre 2020 n. 578 del MIMS: Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti. – 1.6 Le Smart road. – 1.7 I Commissari Straordinari. - 1.7.1 Il Commissario Straordinario per far fronte all'intervento urgente per il ripristino e la messa in sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25. - 1.7.2 Il Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso.

1.1 Oggetto e finalità dell'indagine

La presente indagine trova fondamento nell'art. 3, c. 4, della l. 14 gennaio 1994, n. 20, a norma del quale si svolge il controllo successivo sulla gestione da parte della Corte dei conti, anche in corso di esercizio, verificando la legittimità e la regolarità delle gestioni, nonché il funzionamento dei controlli interni a ciascuna amministrazione; esso accerta, anche in base all'esito di altri controlli, la rispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge, valutando comparativamente costi, modi e tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa stessa.

In attuazione di quanto previsto nel "Quadro programmatico del controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato per l'anno 2025", approvato con deliberazione di questa Sezione del 4 marzo 2025, n. 40, è stata avviata l'attività di controllo sulla gestione dell'intervento XIV/25: "Strade sicure implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24 -A25)", finanziato con risorse del Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, di cui al decreto legge 6 maggio 2021, n. 59, "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti".

L'investimento si propone come obiettivo "la predisposizione e realizzazione di un sistema di monitoraggio dinamico per i controlli a distanza sulle strutture (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie) delle autostrade A24-A25, necessario per pianificare gli interventi di messa in sicurezza in modo economicamente vantaggioso e per migliorare i livelli di manutenzione; l'attuazione di un piano straordinario per il controllo e la messa in sicurezza delle strutture sulle autostrade A24-A25;

l'adeguamento ed efficientamento energetico del sistema impiantistico del traforo del Gran Sasso"[4].

Il programma, finanziato originariamente per 1.000.000.000,00 di euro, si articola in tre linee di azione:

- la predisposizione e realizzazione di un sistema di monitoraggio dinamico per i controlli a distanza sulle strutture (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie) delle autostrade A24-A25, necessario per pianificare gli interventi in modo economicamente vantaggioso e per migliorare i livelli di manutenzione, sistema che integri al mero monitoraggio una stazione di elaborazione e gestione dei dati, anche a servizio di altre tratte stradali e autostradali, e la contestuale messa in servizio di un sistema di smart road attrezzato;

- l'attuazione di un piano straordinario di messa in sicurezza delle strutture sulle autostrade A24-A25: con progettazione e realizzazione di interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture, tra cui l'adeguamento del traforo del Gran Sasso, anche al fine di proteggere il bacino imbrifero;

- l'adeguamento ed efficientamento energetico del traforo del Gran Sasso.

Complessivamente, l'investimento riguarda il controllo di 170 opere d'arte, l'installazione di un sistema di smart road, la realizzazione di interventi di adeguamento strutturale di 36 opere d'arte complessive, oltre all'adeguamento ed efficientamento energetico del traforo del Gran Sasso.

Con il d.m. 15 luglio 2021 è stato declinato nel dettaglio il coacervo degli interventi da realizzare e, altresì, individuato il soggetto attuatore degli interventi nel Commissario straordinario, istituito dall'art. 206 del d.l. n. 34/2020, ed è stato definito il cronoprogramma, come da tabella qui sotto riportata e contenuta nella scheda progetto di cui al d.m. 15 luglio 2021.

[4] Scheda progetto allegata al d.m. MEF 15 luglio 2021 in attuazione dell'art. 1, comma 7 del d.l. n. 59/2021.

Tabella 1 - Cronoprogramma procedurale

Trimestre			
	PONTI E VIADOTTI	**SMART ROAD**	**TRAFORO GRAN SASSO**
III 2021	Definizione del programma generale degli interventi del Commissario Straordinario	Pubblicazione del bando	
IV 2021	Redazione del progetto di monitoraggio dinamico		Avvio progettazione interventi
I 2022	Avvio della procedura di affidamento per operazioni di monitoraggio dinamico		
II 2022	Aggiudicazione del contratto per le attività di monitoraggio dinamico	Aggiudicazione del contratto	
III 2022	- Redazione del progetto Interventi adeguamento 16 ponti e viadotti; - Avvio lavori di installazione dispositivi di monitoraggio	Avvio dei lavori di installazione dispositivi per smart road	
IV 2022	20 ponti e viadotti monitorati		Pubblicazione del bando di gara per l'esecuzione dei lavori di adeguamento ed efficientamento
I 2023	+ 20 ponti e viadotti monitorati a trimestre (80 nel 2023 e ulteriori 70 nel 2024)		Aggiudicazione del contratto
II 2023			Avvio dei lavori
III 2023			
IV 2023	Avvio della procedura di affidamento (interventi strutturali)		
I 2024	Aggiudicazione del contratto (interventi strutturali)		
II 2024	Avvio dei lavori (interventi strutturali)		
III 2024			
IV 2024	Completamento intervento di monitoraggio: 170 opere d'arte monitorate	Attivazione dispositivi Smart road sulle prime tratte	
I 2025			
II 2025	9 ponti e viadotti sottoposti ad intervento di adeguamento strutturale		
III 2025			
IV 2025	11 ponti e viadotti sottoposti ad intervento di adeguamento strutturale		Collaudo/messa in esercizio
I 2026			
II 2026	16 ponti e viadotti sottoposti ad intervento di adeguamento strutturale Raggiungimento obiettivi finali: - Completamento intervento monitoraggio: 170 ponti monitorati - Centrale di analisi completata e monitoraggio interamente funzionante - Completamento intervento adeguamento: 36 ponti e viadotti sottoposti ad intervento di adeguamento sismico, idrologico e dinamico		
III 2026			
IV 2026		Completamento istallazione e attivazione dei dispositivi di Smart road sul sistema autostradale	

Fonte: Mit.

La presente indagine ha come obiettivo quello di monitorare, anche in chiave prospettica in relazione alle scadenze stabilite, lo stato di avanzamento, fisico e finanziario, del programma alla data del 31 dicembre 2025.

1.2 Cenni generali: A25/25 - decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 - traforo del Gran Sasso - decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 - decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni dalla L. 14 giugno 2019, n. 55

Gli interventi finanziati dal Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, oggetto del presente rapporto, riguardano la tratta autostradale che unisce il litorale tirrenico con quello del Mar Adriatico, tagliando trasversalmente la penisola e la catena montuosa degli Appennini e intersecandosi, per oltre 10 km, con la struttura montuosa della vetta più alta della catena appenninica. Le autostrade A24 e A25, infatti, rappresentano i principali collegamenti stradali che attraversano il Centro Italia da Roma a Pescara, un territorio particolarmente vulnerabile, specie nella parte appenninica, per le attività sismiche. Le opere a servizio delle autostrade A24 e A25 presentano criticità statiche significative, a causa della sismicità dell'area, ma anche dell'usura e del deterioramento nel tempo, nonché, per alcuni tratti, di progettazioni e realizzazioni avvenute su territori non segnalati come sismici nella programmazione del tempo. Si sono, quindi, resi necessari investimenti significativi per il miglioramento e la messa in sicurezza di tali strutture. La diramazione A24 è caratterizzata anche dalla ulteriore particolarità, di attraversare il massiccio del Gran Sasso (galleria di oltre 10 km di lunghezza, aperta nel 1984), nucleo strategico di raccolta idrica, sede dei Laboratori sotterranei dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare. Un territorio, delicato, vulnerabile, strategico, che necessariamente richiede una costante attività di monitoraggio, rilevazione, manutenzione. L'autostrada A24, il cui primo tratto è stato inaugurato il 10 luglio 1969, ha inizio dalla Tangenziale Est di Roma, all'altezza della stazione Tiburtina, attraversa il quadrante nordest della Capitale, fino all'intersezione con il Grande Raccordo Anulare, e si estende per 281,4 km verso Teramo e Pescara. In corrispondenza dello svincolo direzionale di Torano (Km 71 400), la rete si biforca in due rami: uno prosegue verso L'Aquila-Teramo (A24) e l'altro verso Chieti-Pescara (A25). La A24 termina a Teramo, al Km 159,2, immettendosi sulla S.S. 80 per Giulianova, mentre la A25, lunga 114,9 km, termina a Pescara, al Km 186,4, collegandosi con l'Autostrada A14. Il percorso è caratterizzato da 175 ponti e viadotti, per uno sviluppo complessivo di circa 118,8 km: con la peculiarità di viadotti che superano i 100 metri di altezza dal piano di campagne e 55 gallerie, con uno sviluppo complessivo di circa 70,8 km, che rappresentano il 12,6% del percorso autostradale, tra l'altro, ben otto di queste gallerie hanno lunghezze variabili fra 2.000 e 10.000 metri. Tutta la rete autostradale è caratterizzata da due carreggiate, ognuna composta di due corsie, marcia e sorpasso, e di una terza corsia di emergenza nei tratti all'aperto. La rete autostradale è stata gestita dal concessionario "Strada dei Parchi s.p.a.", dopo un breve periodo di gestione da parte di ANAS s.p.a. (2023).

Il legislatore ha sempre riservato una particolare attenzione all'area di che trattasi, così,

ad esempio, con particolare riferimento al traforo del Gran Sasso, occorre ricordare che con il decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, di "*Attuazione della direttiva 2004/54/CE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea*", il traforo del Gran Sasso è stato incluso tra le strutture già in esercizio, rientranti nell'elenco delle gallerie da monitorare ed eventualmente adeguare ai requisiti richiesti dalla legge, ad opera dalla Commissione istituita presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), indicata, dall'art. 4 del medesimo decreto legislativo, come l'autorità amministrativa, prevista nella direttiva 2004/54/CE per la sicurezza di tutte le gallerie situate sulla rete transeuropea (rete TERN), ricadente nel territorio nazionale[5]. Il d.lgs. n. 264/2006 prevedeva l'adeguamento delle gallerie in esercizio appartenenti alla rete TERN e lunghe più di 500 mt., entro il 30 aprile 2019.

Alla data del 26 gennaio 2021[6], 333 gallerie su 406 dovevano ancora essere ultimate, per quanto concerne le opere di adeguamento. A fronte di questa generalizzata situazione di inadempienza, ne è derivato l'avvio della procedura di infrazione da parte dell'unione Europea nei confronti del nostro Paese (Procedura d'infrazione n. 2019/2279). La Commissione ANSFISA nel 2020 ha proceduto con le dovute ispezioni all'accertamento dell'esistenza o meno dei requisiti minimi di sicurezza, previsti dall'all. 2 del d.lgs. n. 264/2006. Le eventuali inadempienze riconosciute hanno imposto interventi di riqualificazione e adeguamento, oltre alla immediata limitazione dell'esercizio. Il Traforo del Gran Sasso è stato oggetto d'ispezione da parte di ANSFISA, in data 18 settembre 2020.

Con il decreto-legge 16 settembre 2024, n. 131, convertito con modificazioni dalla l. 14 novembre 2024, n. 166, il Governo ha approvato le "*Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi derivanti da atti dell'Unione europea e da procedure di infrazione e pre-infrazione pendenti nei confronti dello Stato italiano*", ha modificato il testo dell'art. 10 bis del d.lgs. n. 264/2006 assegnando nuovi termini per l'adeguamento strutturale delle gallerie e la trasmissione della richiesta di messa in servizio, che non può essere presentata oltre il 31 dicembre 2027; con particolare riferimento alla galleria del Gran Sasso, il termine ultimo per l'adeguamento delle strutture è indicato nell'all. 4 *quater* del d.lgs. n. 264/2006, ed è individuato nella data del 31 dicembre 2026.

Un elemento di rilevante importanza da tenere in considerazione nel presente

---

[5] Importanti norme di riferimento per la sicurezza nelle gallerie stradali della rete TERN sono costituite dal Regolamento di prevenzione incendi emanato con il decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n.151, che ha assoggettato ai procedimenti di prevenzione incendi le gallerie stradali di lunghezza superiore ai 500 metri annoverandole in categoria A. Le direttive operative circa le segnalazioni certificate di inizio attività (SCIA) sono state oggetto di specifica indicazione del Ministero dell'Interno e del Consiglio superiore dei lavori pubblici nelle Circolari esplicative nn. 1, 2 e 3 DCPREV/CSLLPP rispettivamente dell'anno 2013, 2016 e 2020. Infine, degna di evidenza è la disposizione di cui all'art. 49 del D.L. 16/07/2020 n.76, convertito con L. 11/09/2020, n. 120 che prevede la predisposizione di "Linee guida sulle attività di indagine, ispezioni, manutenzione e messa in sicurezza delle gallerie stradali esistenti".

[6] Data di presentazione al Parlamento, da parte del Ministero delle infrastrutture, della "*Relazione concernente lo stato di attuazione degli interventi relativi all'adeguamento delle gallerie stradali della rete transeuropea*" ai sensi dell'articolo 15, comma 4, D.lgs. 264/2006,

rapporto è l'insieme delle conseguenze dannose derivanti dai noti eventi sismici del 2009 (epicentro L'Aquila), del 2016 e 2017 (epicentro nei Monti Sibillini), con inevitabile minaccia anche per la stabilità della tratta autostradale.

Con il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni dalla l. 14 giugno 2019, n. 55, concernente le "*Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici*", art. 4-ter, è stata disciplinata la nomina del Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso, "*con il compito di sovraintendere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi indifferibili ed urgenti volti a fronteggiare la situazione di grave rischio idrogeologico e conseguire adeguati standard di qualità delle acque e di sicurezza idraulica del sistema idrico del Gran Sasso*"[7]. Successivamente, con l'art. 206 decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito con modificazioni dalla l. 17 luglio 2020, n. 77, concernente le "*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*", il legislatore ha provveduto a disciplinare gli Interventi urgenti per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle tratte autostradali A24 e A25 e della strada statale n. 4, a seguito degli eventi sismici del 2009, 2016 e 2017, nonché per la realizzazione di nuove infrastrutture autostradali e al fine di accelerare le attività di messa in sicurezza antisismica e il ripristino della funzionalità delle Autostrade A24 e A25, il necessario coordinamento dei lavori per l'adeguamento alla normativa tecnica nazionale ed europea. Con successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, è stata prevista la nomina di un Commissario straordinario per l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi, da attuare per fasi funzionali secondo livelli di priorità per la sicurezza antisismica, nel limite delle risorse che si rendono disponibili a legislazione vigente per la parte effettuata con contributo pubblico. Il Commissario doveva durare in carica fino al 31 dicembre 2025.

Le autostrade A24 e A25, come è noto, sono inserite nel quadro delle opere infrastrutturali strategiche, in relazione alle quali la normativa ha subito nel tempo un'evoluzione complessa e per stratificazioni, a partire dalla c.d. "legge obiettivo" (l. 21 dicembre 2001 n. 443).[8]

---

[7] Atti di nomina: DPCM del 5 novembre 2019 e DPCM 4 settembre 2023.

[8] La legge di contabilità pubblica, poi, (l. n. 196 del 31 dicembre 2009), aveva previsto che, in allegato al DEF, fosse presentato il Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) predisposto ai sensi della legge n. 443 del 2001, nonché lo stato di avanzamento del medesimo Programma relativo all'anno precedente.
Successivamente sono intervenuti i decreti legislativi n. 228 e n. 229 del 2011, concernenti, rispettivamente, la valutazione degli investimenti relativi alle opere pubbliche e le procedure di monitoraggio sul loro stato di attuazione.
Con l'entrata in vigore del Codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. 50/2016 e del successivo decreto legislativo correttivo (d.lgs. 56/2017), nonché con la presentazione dell'Allegato Infrastrutture «Connettere l'Italia» al DEF 2017, l'esperienza della legge obiettivo (l. 443/2001) veniva definitivamente conclusa e superata e, con essa, anche quella del PIS, il principale contenitore della politica infrastrutturale nazionale avviato nel 2002.

L'art. 39 del nuovo Codice dei contratti pubblici, d.lgs. n. 36/2023, disciplina la programmazione e la progettazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale, in netta discontinuità con l'impostazione pianificatoria e programmatoria del precedente Codice (art. 202, che istituiva specifico fondo per le opere infrastrutturali), che prevedeva un Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e un Documento pluriennale di pianificazione (DPP) (quest'ultimo, peraltro, mai adottato). Il regime disciplinato dall'art. 39 prevede, inoltre, l'istituzione presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, di un apposito Comitato speciale per l'esame dei progetti relativi alle infrastrutture strategiche o di preminente interesse nazionale (art. 39, comma 6), e l'introduzione di un meccanismo di superamento dei dissensi qualificati[9], eventualmente registrati dalla conferenza dei servizi, con l'emanazione di un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa deliberazione del CIPESS, integrato dai Presidenti delle Regioni o delle Province autonome interessate, sentita la Conferenza unificata, con il quale il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera è approvato, producendosi gli stessi effetti indicati al comma 10 dell'art. 38 del Codice (art. 39, comma 8).[10] All'interno di questo quadro sono, poi, intervenute anche le previsioni dell'art. 4, commi 1-5, del d.l. n. 32/2019 (cd. decreto "sblocca cantieri"), modificato dall'art. 9 del d.l. n. 76/2020 (cd. decreto "semplificazioni") e, successivamente, dall'art. 52 del d.l. n. 77/2021 (cd. decreto "semplificazioni-bis"), che ha introdotto una procedura a termine (in quanto valida non oltre il 31 dicembre 2021) per l'individuazione[11] di interventi infrastrutturali, per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari, in quanto caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale; da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa; da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha, quindi, adottato, nel giugno 2017, in attuazione del D.lgs. n. 228/2011, le Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche, approvate dal CIPE, che definiscono le procedure e i criteri per la valutazione ex ante e la selezione degli interventi da includere nel DPP (vedi infra).

In particolare, il Codice del 2016 (art. 217) ha previsto, tra l'altro, l'abrogazione dei commi da 1 a 5 dell'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cd. legge obiettivo) e della previgente disciplina speciale relativa alla progettazione, all'approvazione dei progetti e alla realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale. La ratio dell'innovazione normativa si basava sull'adozione dei due strumenti di pianificazione e programmazione, rappresentati dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) – cui era demandato il compito di definire le linee strategiche delle politiche della mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese – e dal Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), chiamato a dettare l'elenco degli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità fosse valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL.

[9] Riguardanti le amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali o alla tutela della salute e della pubblica incolumità dei cittadini

[10] Ossia l'approvazione del progetto, il perfezionamento ad ogni fine urbanistico ed edilizio dell'intesa tra gli enti territoriali interessati anche ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensatrici.

[11] Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri da adottare previo parere delle competenti Commissioni parlamentari e previa intesa con il presidente della Regione interessata in caso di opere di rilevanza esclusivamente regionale o locale.

economico a livello nazionale, regionale o locale.
Con riferimento specifico alle opere prioritarie PNRR (o, come nel caso in esame, PNC) che sono state anche commissariate, il quadro programmatorio subisce un ulteriore fattore di complessità, stante la possibile sovrapposizione tra livelli di programmazione e anche tra le discipline applicabili alle fasi di progettazione, affidamento ed esecuzione dei lavori, e ciò tenuto conto che per le opere PNRR si applicano le semplificazioni previste dall'art. 48 del d.l. n. 77/2021. Inoltre, il d.lgs. n. 36/2023[12] reca una norma (art. 225, comma 8) che salvaguarda l'applicazione delle norme, già previste dal d.l. n. 77/2021, alle procedure di affidamento e ai contratti riguardanti investimenti pubblici, anche suddivisi in lotti, finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR o dal PNC.

1.3 Le norme concernenti l'intervento di "adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie ed interventi adeguamento infrastruttura" dell'A24-A25: Allegato Infrastrutture 2018/2020.

Gli interventi oggetto del presente rapporto sono attinenti ad un'opera infrastrutturale strategica e, come tali, sono stati inseriti nel c.d. Allegato Infrastrutture al DEF. Ai fini dell'inquadramento, sotto il profilo finanziario, della presente indagine, sono stati presi in considerazione i documenti allegati al DEF nel periodo 2018-2021, immediatamente antecedente all'inserimento tra quelli (in parte) finanziati dal PNC.
Già nel Documento di Finanza Pubblica per il 2017 (DEF 2017) è stata programmata una serie di interventi anche per le tratte compromesse o comunque messe a rischio da eventi sismici. Tra queste vi era l'adeguamento sismico di viadotti e gallerie, nonché interventi di messa in sicurezza, ripristino e potenziamento del sistema della viabilità delle aree terremotate.
Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018[13], è inserito l'intervento "Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura", identificato dal codice 3.1.
Nel successivo Allegato Infrastrutture al DEF 2019 per il programma "Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico" tra i quali rientra l'intervento "Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura", si rileva un costo complessivo di 11.256,42 milioni, un ammontare di risorse disponibili di 4.514,90 milioni di euro e un fabbisogno residuo di 6.741,52 milioni di euro.

[12] Nuovo Codice dei contratti pubblici.
[13] Capitolo IV. Lo stato di attuazione degli interventi programmati, paragrafo IV. 3 Strade e autostrade, tabella programmi prioritari invarianti – modalità: strade e autostrade.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2020[14], è inserito l'intervento "3 Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture, con particolare attenzione per quelle a rischio sismico - Sicurezza delle infrastrutture, con particolare attenzione per quelle a rischio sismico Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura", con un costo di 3.140,00 milioni di euro, un ammontare di risorse disponibili di 1.990,90 milioni di euro e un fabbisogno residuo di 1.149,10 milioni di euro.
Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021[15], è inserito l'intervento "3 Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture, con particolare attenzione per quelle a rischio sismico - Autostrade A24 e A25 monitoraggio tecnologico, adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura e smart road" (Concessione Strada dei Parchi S.p.A. (Commissario Straordinario) PNRR), con un costo di 3.190,00 milioni di euro, con una copertura finanziaria di 2.990,90 milioni di euro e un fabbisogno di 199,10 milioni di euro.
Come si è detto, il d.l. n. 59/2021, ha istituito il Fondo complementare al PNRR, finalizzato a integrare, con risorse nazionali, gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), con una dotazione complessiva di 30,6 miliardi di euro, per gli anni dal 2021 al 2026, ripartendolo tra i Ministeri competenti.
Ai sensi dell'art. 1, c. 2, lett. c, sono stati assegnati 9.760 milioni di euro al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), dei quali 1.000 milioni di euro sono destinati al programma "Strade sicure - Messa in sicurezza e implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24-A25)".
Con d.m. del 15 luglio 2021, adottato ai sensi del c. 7 dell'art. 1 del d.l. n. 59/2021, sono individuati, per ciascun intervento o programma, gli obiettivi iniziali, intermedi e finali, determinati in relazione al cronoprogramma finanziario e coerenti con gli impegni assunti nel PNRR con la Commissione europea, sull'incremento della capacità di spesa collegata all'attuazione degli interventi del Piano nazionale per gli investimenti complementari.
Con d.m. del 6 agosto 2021, sono assegnate le risorse del PNRR in favore di ciascuna Amministrazione titolare degli interventi e definiti i traguardi e gli obiettivi che concorrono alla presentazione delle richieste di rimborso semestrale alla Commissione europea.

[14] Denominato "#italiaveloce - L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture" - Capitolo V. Il sistema integrato dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture: interventi e programmi prioritari per lo sviluppo del Paese, paragrafo V.3 Le strade e le autostrade, tabella V.3.1: elenco programmi prioritari.
[15] Denominato "Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti – Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente" - Appendice: dettaglio degli interventi e programmi prioritari per lo sviluppo del Paese, parte A.2 Le strade e le autostrade, Tabella A.2.1. Programmi prioritari strade ed autostrade.

1.4 Le ulteriori norme di riferimento

Il d.l. n. 59/2021 ha approvato il Piano Nazionale per gli Investimenti Complementari (PNC), volto a integrare, con risorse nazionali, gli interventi previsti dal PNRR per il periodo 2021-2026.

Tali interventi sono ammessi al finanziamento statale nell'ambito delle risorse del Piano Complementare, di cui all'art. 1, comma 2, lettera c), punto 5, del d.l. n. 59/2021, nei limiti delle annualità stanziate a bilancio.

Per quanto qui di interesse, le risorse stanziate per il programma di intervento in esame, ammontanti a euro 1.000 milioni sono destinate a finanziare i seguenti ambiti:

- attuazione del piano straordinario per il controllo e la messa in sicurezza delle opere d'arte sulle autostrade A24 e A25;
- predisposizione e realizzazione di un sistema di monitoraggio dinamico per i controlli tecnologici delle opere d'arte serventi il sistema autostradale A24 e A25 con l'uso del prototipo di smart road nazionale;
- adeguamento ed efficientamento del sistema impiantistico del traforo del Gran Sasso.

Con decreto del Ministero delle infrastrutture n. 369 del 29.9.2021, il Commissario straordinario per la sicurezza antisismica, nominato in attuazione dell'art. 206 del d.l. n. 34/2020, è stato confermato come soggetto attuatore dell'intervento, già individuato in virtù del d.m. 15 luglio 2021, e allo stesso sono state formalmente affidate le attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi, al fine della completa realizzazione del programma (art. 2).

Il monitoraggio degli interventi, da effettuarsi mediante la banca dati MOP-BDAP, è affidato allo stesso soggetto attuatore "ovvero al titolare del CUP" (art. 3, in conformità con quanto già previsto dall'art. 2 del d.m. 15 luglio 2021), mentre la Direzione generale per le strade e le autostrade e l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza del Mit provvede al trasferimento delle risorse direttamente al soggetto attuatore.

Il mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma e la mancata alimentazione del sistema di monitoraggio di cui all'art. 3 comportano (art. 4), ai sensi dell'art. 1 del decreto-legge n. 59/2021, la revoca del finanziamento qualora non risultino assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti.

Così come previsto dal d.m. Mit n. 369 del 29 settembre 2021, il finanziamento complessivo di 1 miliardo di euro è stato assegnato nella misura di:

- 150 milioni di euro per l'anno 2021;
- 150 milioni di euro per l'anno 2022;
- 90 milioni di euro per l'anno 2023;
- 337 milioni di euro per l'anno 2024;
- 223 milioni di euro per l'anno 2025;

- 50 milioni di euro per l'anno 2026.

È, infine, intervenuto il decreto-legge del 9 agosto 2024 n. 113, convertito con modificazioni dalla legge 7 ottobre 2024, n. 143, in attuazione del quale è stato disposto il definanziamento dell'intervento di un importo pari ad € 117.000.000,00.
Il decreto del Mit 369/2021 quindi, ha ricordato le tipologie di interventi finanziati con la misura in esame, e precisamente:

a) attuazione del piano straordinario per il controllo e la messa in sicurezza delle opere d'arte sulle autostrade A24 e A25;

b) predisposizione e realizzazione di un sistema di monitoraggio dinamico per i controlli a tecnologici delle opere d'arte serventi il sistema autostradale A24 e A25 e prototipo di *smart road* nazionale;

c) adeguamento ed efficientamento del sistema impiantistico del traforo del Gran Sasso.

L'allegato 1 del decreto ribadisce le tempistiche procedurali, riepilogate nella sottostante tabella, allo stato non aggiornata, che riporta le tappe procedurali e gli obiettivi intermedi (*milestone*).

Tabella 2 - Tempistica procedurale

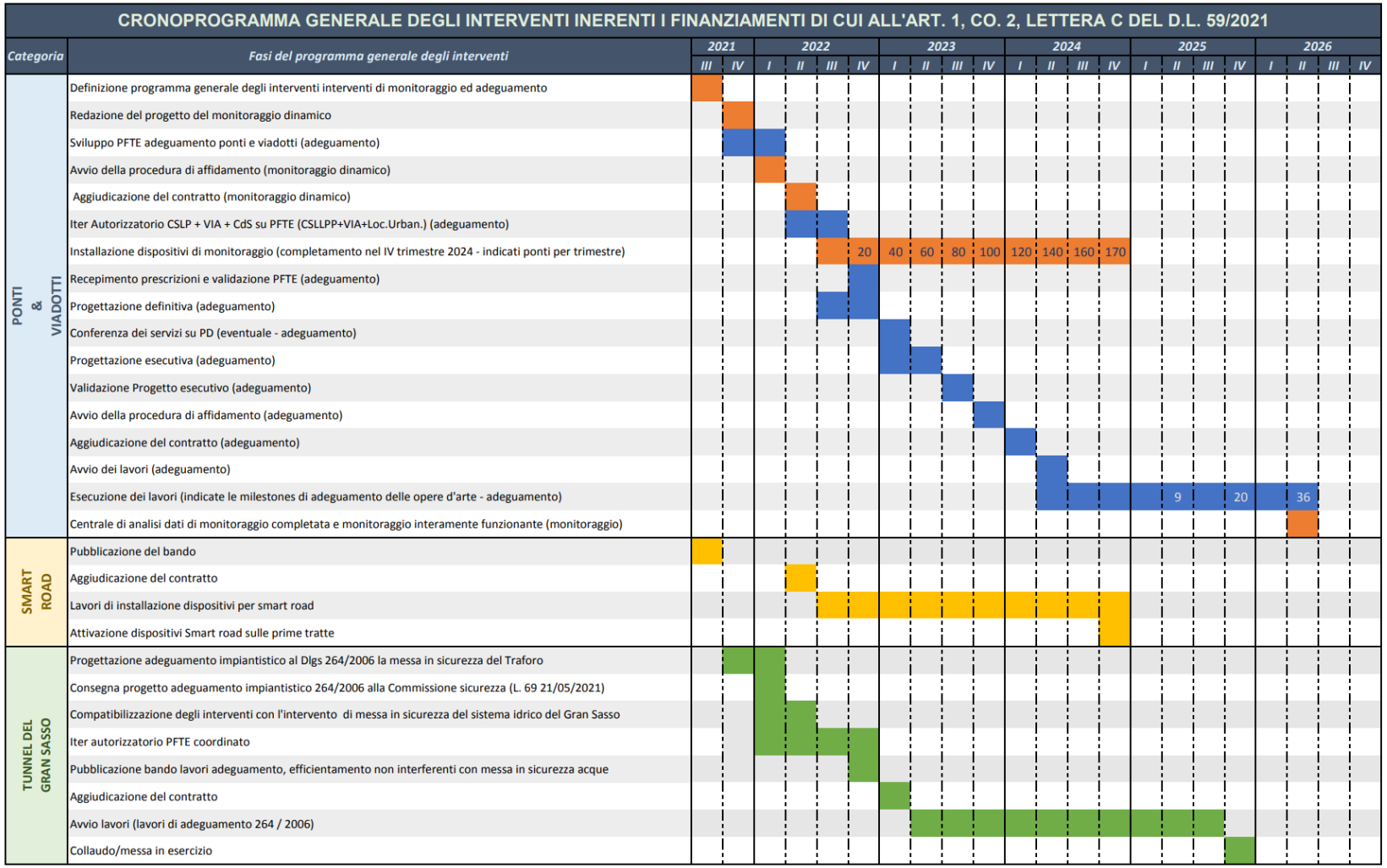
Macrocategoria di intervento	Cronoprogramma procedurale		Obiettivi intermedi e finali	
	Anno	Trimestre	Tipologia	Descrizione
Ponti e Viadotti monitoraggio tecnologico e Adeguamento strutturale	2021	III	*Milestone*	Definizione del programma generale degli interventi
		IV	*Milestone*	Redazione progetto monitoraggio dinamico
	2022	I	*Milestone*	Avvio procedura di affidamento delle operazioni di monitoraggio dinamico
		II	*Milestone*	Aggiudicazione del contratto per le attività di monitoraggio dinamico
		III	*Milestone*	Avvio installazione dispositivi di monitoraggio
			Milestone	Redazione progetto interventi di adeguamento 16 ponti e viadotti
		IV	*Milestone*	20 ponti e viadotti monitorati
	2023	I	*Milestone*	+ 20 ponti e viadotti monitorati a trimestre (80 nel 2023 e ulteriori 70 nel 2024
		IV	*Milestone*	Avvio della procedura di affidamento (interventi strutturali)
	2024	I	*Milestone*	Aggiudicazione del contratto (interventi strutturali)
		II	*Milestone*	Avvio dei lavori (interventi strutturali
		IV	*Milestone*	Completamento intervento di monitoraggio: 170 opere d'arte monitorate
	2025	II	*Milestone*	9 ponti e viadotti sottoposti ad interventi di adeguamento strutturale
		IV	*Milestone*	11 ponti e viadotti sottoposti ad interventi di adeguamento strutturale
	2026	II	*Milestone*	16 ponti e viadotti sottoposti ad interventi di adeguamento strutturale
			Target	Monitorati 170 ponti e viadotti
			Target	Centrale di analisi completata e monitoraggio interamente funzionante
			Target	Adeguamento strutturale (sismico, idrogeologico, dinamico) di 36 ponti e viadotti
Implementazione "smart road"	2021	III	*Milestone*	Pubblicazione bando
	2022	II	*Milestone*	Aggiudicazione del contratto
		III	*Milestone*	Avvio lavori di installazione dispositivi
	2024	IV	*Milestone*	Attivazione dispositivi Smart road sulle prime tratte
	2026	IV	**Target**	**Completamento istallazione e attivazione dispositivi di Smart road**
Traforo del Gran Sasso	2021	IV	*Milestone*	Avvio progettazione interventi
	2022	IV	*Milestone*	Pubblicazione bando di gara per lavori di adeguamento ed efficientamento
	2023	I	*Milestone*	Aggiudicazione del contratto
		II	*Milestone*	Avvio dei lavori
	2025	IV	***Target***	**Collaudo/ messa in esercizio**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti aggiornata alla data del 24/04/2025.

Con ordinanza n. 3 del 30 settembre 2021, il Commissario Straordinario, cui è stata affidata la realizzazione delle opere, ha approvato il "Programma generale degli interventi relativi all'utilizzo delle somme stanziate sul Piano Nazionale per gli investimenti complementari per la messa in sicurezza e implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel delle autostrade A24 – A25".

Il piano generale, rappresentato nel diagramma allegato all'ordinanza e qui di seguito riportato, è stato adottato nelle more dell'acquisizione dei progetti e delle valutazioni tecniche assegnate a Italferr S.p.a., nell'ambito della convenzione sottoscritta, ai sensi del primo comma dell'art. 206 del d.l. n. 34/2020, e ricalca quello allegato al d.l. n. 59/2021, il cui cronoprogramma procedurale è allegato al d.m. 15 luglio 2021.

Grafico 1 - Cronoprogramma generale degli interventi



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati ricavati da ord. Comm. str. n. 3/21.

Appare utile evidenziare come, con l'approvazione del cronoprogramma definitivo a opera del Commissario straordinario, si sia nel concreto disciplinata la tipologia di opere ricadenti nel programma di che trattasi; in sede di approvazione del PNC (d.l. n. 59/2021), infatti, la misura aveva a oggetto unicamente l'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24 -A25), per poi declinarsi, anche, nella scheda progetto allegata al d.m. 15 luglio 2021, tra l'altro, in una generica previsione di opere di adeguamento ed efficientamento energetico del traforo del Gran Sasso. Da ultimo, con l'ordinanza commissariale n. 3/2021, per il traforo del Gran Sasso sono state espressamente qualificate, nel cronoprogramma approvato, le opere di adeguamento, fino a quel momento genericamente definite come opere di adeguamento ed efficientamento energetico del traforo del Gran Sasso e ora espressamente riferite alle opere di adeguamento impiantistico, previste dal D.lgs. 264/2006 e per la messa in sicurezza del traforo; per dette opere, richieste dall'Unione Europea, l'Italia era rimasta indietro, con conseguente coinvolgimento in procedura di infrazione europea (Procedura d'infrazione n. 2019/2279).
Nelle premesse del provvedimento, ne viene prevista la trasmissione ad Italferr S.p.a. "*in modo tale che la società possa basare le proprie attività anche nel rispetto delle pietre miliari e degli obiettivi in esso contenuti, al fine del corretto monitoraggio degli investimenti da parte della competente struttura del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e di evitare la revoca dei finanziamenti in caso di mancato rispetto dei termini ivi previsti*".

1.5 Il d.m. del 17 dicembre 2020 n. 578 del Mims: Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti

In tema di monitoraggio di ponti, viadotti e tunnel, con il decreto ministeriale 17 dicembre 2020 n. 578, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha adottato le linee guida per la gestione del rischio dei ponti esistenti e per la definizione del sistema di *smart road*, monitoraggio dinamico, che assicurano l'omogeneità della classificazione e gestione del rischio, della valutazione della sicurezza di ponti, viadotti, cavalcavia gestiti da ANAS S.p.a. o da concessionari autostradali, anche al fine di coordinarne l'interoperabilità dei dati, di prevenire il danno e rendere accettabile il rischio.
È stata eseguita un'analisi sull'intero patrimonio infrastrutturale esistente per definire la classe di attenzione di ogni opera d'arte, con diversi livelli di analisi, sulla base dei quali viene stabilita la priorità degli interventi.
Gli standard di sicurezza sono garantiti da una banca dati digitale, aperta, di tutti i ponti e viadotti, da rendere disponibile agli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, iniziando da quelle opere che presentano una classe di attenzione più alta e procedendo verso la completa digitalizzazione delle infrastrutture di che trattasi,

nella quale dovranno confluire i dati rilevati dal sistema di sorveglianza e monitoraggio, il cui modello comprende attività d'ispezione periodica e il monitoraggio delle opere, condotto con metodologie tradizionali o innovativa, e ha lo scopo di consentire la valutazione dello stato di condizione dell'opera stessa con un processo di diagnosi con riferimento alla sua idoneità all'uso previsto comprendente sia gli aspetti di sicurezza strutturale e fondazionale sia quelli relativi alle eventuali pericolosità di natura ambientale, e di stimarne le tendenze evolutive, una sorta di prognosi. Tutti i parametri raccolti, insieme allo studio dei dati della storia dell'infrastruttura raccolti nel censimento, sono alla base del miglioramento della conoscenza dell'opera, aggiornamento della valutazione del rischio, pianificazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

1.6 Le Smart Road

Con l'art. 1, comma 72, della legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (c.d. legge di Bilancio 2018)[16], il legislatore ha autorizzato "*la sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica*", demandando a un successivo decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministero dell'interno, la disciplina delle "*modalità attuative e gli strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica*".
Il decreto del Ministero delle infrastrutture 28 febbraio 2018 (c.d. Decreto Smart Road) ha, da un lato, disciplinato la realizzazione di strade connesse e, dall'altro, la sperimentazione delle auto a guida autonoma.
L'art. 2 del decreto definisce "Smart Road" "*le infrastrutture stradali per le quali è compiuto, secondo le specifiche funzionali di cui all'art. 6, comma 1, un processo di trasformazione digitale orientato a introdurre piattaforme di osservazione e monitoraggio del traffico, modelli di elaborazione dei dati e delle informazioni, servizi avanzati ai gestori delle infrastrutture, alla pubblica amministrazione e agli utenti della strada, nel quadro della creazione di un ecosistema tecnologico favorevole all'interoperabilità tra infrastrutture e veicoli di nuova generazione*".
Il processo di trasformazione digitale di cui sopra è finalizzato (art. 3):

a) alla conoscenza dei flussi e delle condizioni di deflusso ai fini del miglioramento: 1) della sicurezza stradale e della assistenza al viaggio ed alla guida;

[16] Art. 1, comma 72, della legge del 27 dicembre 2017, n. 205**:** "*Al fine di sostenere la diffusione delle buone pratiche tecnologiche nel processo di trasformazione digitale della rete stradale nazionale (Smart Road) nonché allo scopo di promuovere lo sviluppo, la realizzazione in via prototipale, la sperimentazione e la validazione di soluzioni applicative dinamicamente aggiornate alle specifiche funzionali, di valutare e aggiornare dinamicamente le specifiche funzionali per le Smart Road e di facilitare un'equa possibilità di accesso del mondo produttivo ed economico alla sperimentazione, è autorizzata la sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica. A tale fine, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'interno, sono definiti le modalità attuative e gli strumenti operativi della sperimentazione. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa di un milione di euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019*".

2) della gestione del traffico; 3) della informazione avanzata ai viaggiatori; 4) della resilienza delle reti e della gestione degli scenari ordinari e di intervento;

b) alla sicurezza stradale con l'introduzione di soluzioni e servizi innovativi abilitati dalle tecnologie;

c) alla interoperabilità con i veicoli di nuova generazione e alla messa in esercizio di servizi C-ITS, a partire da quelli denominati «Day-1» dalla piattaforma europea C-ITS.

Relativamente all'ambito di applicazione della norma, l'art. 4 del decreto prevede che "*il processo di trasformazione digitale è applicato alle infrastrutture stradali della TEN-T, core e Comprehensive, nonché a nuove infrastrutture di collegamento tra elementi della rete TEN-T, e progressivamente a tutte le infrastrutture appartenenti al primo livello dello SNIT, secondo le tempistiche e le modalità di cui al presente decreto*", precisando che "*la identificazione dei livelli SNIT è quella definita dal PGTL del 2001, come adeguata nell'allegato «Connettere l'Italia» al Documento di economia e finanza 2017*"[17].

Il riferimento è all'utilizzo di tecnologie quali:

- IoT, Internet *of Things*, letteralmente, internet delle cose, un sistema di dispositivi sempre connessi e dotati di sensori, che possono rilevare una gran quantità di dati e li trasmettono ad altri sistemi, che li elaborano in una centrale di controllo, che a sua volta invia *l'output* ai tabelloni elettronici e ai computer di bordo sulle auto. Questi dispositivi sono posizionati lungo la strada e monitorano il traffico, il numero di autoveicoli che sono presenti, la velocità, le condizioni dell'aria, della

[17] Nel Def 2018 si legge che "*L'iniziativa "smart road" nasce dal presupposto che la valorizzazione delle strade attraverso l'utilizzo delle tecnologie digitali rappresenti non solo un doveroso adeguamento alla tendenza in atto a livello europeo e globale ma anche un'incredibile opportunità, sia per i costi degli interventi di upgrading e digitalizzazione, marginalmente bassi rispetto ai costi globali dell'infrastruttura, sia per il contributo che la digital transformation può offrire in termini di abilitazione della interoperabilità con i futuri veicoli connessi e di miglioramento della sicurezza stradale e dell'efficienza della mobilità, nonché degli stessi processi di gestione dell'opera nel tempo. Il progetto, promosso dal MIT ha l'obiettivo di avviare e guidare la nuova stagione della trasformazione digitale delle infrastrutture e della mobilità, individuando a livello nazionale requisiti funzionali di riferimento, attraverso un percorso condiviso con i principali stakeholder del settore e i soggetti concessionari di servizi dello Stato. Nell'ambito di gruppi di lavoro istituiti presso la Struttura Tecnica di Missione (STM), è stato attivato un progetto per la definizione di requisiti funzionali e modalità di adeguamento tecnologico della rete stradale primaria nazionale (Smart Road), comprensivo della introduzione di soluzioni C-ITS (Cooperative Intelligent Transportation Systems). Attingendo a tale lavoro di condivisione, la STM ha individuato un set di funzionalità minime e indici di performance in grado di caratterizzare una smart road, affinché siano applicate alle infrastrutture di nuova costruzione ed estese alle strade esistenti. L'implementazione di tali funzionalità ed il processo di digital trasformation avverrà attraverso direttive alle strutture ministeriali ed agli organi ministeriali di controllo sulle concessioni stradali e autostradali, affinché indirizzino i gestori stradali, per quanto possibile, ad aderire alle specifiche messe a punto. Funzionalità e indici di performance sono riferiti alla rete delle infrastrutture stradali, comprensiva delle infrastrutture dello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) e delle infrastrutture stradali della rete TEN-T, oltre ad altre infrastrutture di completamento da identificare. La rete primaria è a sua volta classificata in sottolivelli gerarchici differenti ai quali può essere applicato un set diverso di funzionalità minime. In altri termini, infrastrutture appartenenti a differenti livelli gerarchici dalla rete primaria potranno essere classificate come smart ove rispettino le funzionalità minime associate al livello gerarchico cui appartengono. Sulla base dell'art. 1, comma 72, della legge del 27 dicembre 2017, n. 205, è stato emanato il decreto ministeriale n. 70 del 28 febbraio 2018, in cui è prevista la possibilità per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di autorizzare la sperimentazione su strada di veicoli a guida automatica. In particolare, sono stati individuati i soggetti che possono chiedere l'autorizzazione (costruttore del veicolo equipaggiato con le tecnologie di guida automatica, nonché istituti universitari e enti pubblici e privati di ricerca), l'istruttoria che deve essere compiuta, le modalità con cui l'autorizzazione viene rilasciata ed i controlli cui è soggetta l'attività di sperimentazione, con lo scopo di assicurare che la sperimentazione venga realizzata in condizioni di assoluta sicurezza*".

temperatura, l'umidità e i livelli di inquinamento, condizioni meteo, potenziali incidenti e deviazioni;

- il 5G che consente lo scambio di dati ad altissima velocità, quasi istantanea, e permette di garantire una connettività di un gran numero di dispositivi, oggetti e sensori;
- comunicazione *wireless* V2V, una tecnologia che consente a un veicolo di dialogare con l'ambiente circostante, tra veicoli e con le infrastrutture stradali. La tecnologia DSRC, *Dedicated Short Range Communications* ed è utilizzata per le comunicazioni a corto raggio tra un'auto e altri veicoli;
- sistemi di gestione e sicurezza stradale, con illuminazione intelligente che si adattano alle condizioni ambientali, quindi aumentano la luminosità in caso di presenza di pedoni, e la diminuiscono, nel caso non sia necessaria, per ottimizzare i consumi e migliorare il risparmio energetico. Inoltre, i segnali stradali elettronici si aggiornano in tempo reale per fornire avvisi agli automobilisti e consentire una guida più sicura soprattutto in caso di code, rallentamenti e incidenti;
- l'Intelligenza Artificiale e i *Big Data* consentiranno di estrarre dall'analisi dei dati, informazioni utili, per risolvere problemi di traffico e consentiranno di monitorare e pianificare la riparazione delle infrastrutture stradali. In sintesi, le Smart Road sono un'evoluzione del sistema viario, che nel futuro permetterà la guida autonoma e che renderà le infrastrutture sempre più sicure e affidabili, con una notevole riduzione degli incidenti, possibilità di sviare il traffico verso percorsi alternativi che riducono code, miglioramenti anche dal punto di vista ambientale con riduzione di consumo di energia ed un abbattimento complessivo delle emissioni di gas serra e della CO2.

L'autostrada A24-A25 è una struttura rientrante nel primo livello dello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti)[18]; rientra, quindi, nell'ambito di applicazione dell'art. 3, comma 2, del decreto, ai sensi del quale "*il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vigila in modo tale che tutti gli interventi relativi alle infrastrutture viarie di nuova costruzione e tutti gli interventi di rinnovo, innovazione tecnologica, costruttiva e funzionale e manutenzione, aventi o meno carattere straordinario, delle infrastrutture viarie esistenti della rete primaria nazionale, si adeguano ai canoni funzionali delle Smart Road, nonché ai relativi canoni implementativi, conformemente a quanto previsto dal presente decreto e dagli atti normativi e applicativi che ne derivano*".

Ai sensi dell'art. 2, comma 3, per le *Smart Road* di tipo I e di tipo II, è, inoltre, previsto l'avvio "*coerentemente con la necessità di garantire la proporzionalità tra costi sostenuti e benefici ottenibili*" di "*un processo di integrazione della rappresentazione cartografica in linea*

[18] Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti rappresenta l'insieme di infrastrutture necessarie allo sviluppo del trasporto passeggeri e merci italiano ed include, oltre a 30.600 Km di rete stradale e autostradale di rilevanza nazionale ed internazionale, 48 direttrici ferroviarie, estese su circa 8.800 km, pari al 44% dell'intera rete nazionale; le connessioni ciclabili nel Paese e la loro dimensione urbana; 16 Autorità di Sistema Portuale preposte ai 58 porti di rilevanza nazionale e non solo; 38 strutture aeroportuali; i terminal multimodali per lo sviluppo del trasporto intermodale e della logistica.

con gli standard e i criteri di interoperabilità vigenti, di realizzazione di una modellistica di tipo BIM, nonché di un sistema di monitoraggio geotecnico e per la sicurezza strutturale".

1.7 I Commissari straordinari

1.7.1 Il Commissario straordinario per far fronte all'intervento urgente per il ripristino e la messa in sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25

Al Commissario straordinario nominato con il c.d. "Decreto Rilancio" n. 34/2020, già citato, sono assegnati compiti di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi da attuare, per fasi funzionali, secondo livelli di priorità per la sicurezza antisismica, al fine di accelerare il ripristino e la sicurezza delle autostrade suddette, oltre che per la costruzione e realizzazione di nuove infrastrutture: ponti, viadotti, autostrade.
Le risorse assegnate sono limitate a quelle disponibili a legislazione vigente relativamente al bilancio dello Stato.
La durata dell'incarico è prevista fino al 31 dicembre 2025 e il compenso, determinato dal decreto di nomina, è posto a carico del quadro economico dell'opera.
Il Commissario straordinario, al quale non è stata assegnata una specifica struttura tecnico-amministrativa, può avvalersi, per il relativo supporto, di una società pubblica per la gestione dei lavori, Italferr s.p.a., sulla base di apposita convenzione e può essere coadiuvato da un numero massimo di 10 consulenti, anche estranei alla PA e di comprovata esperienza nel settore delle opere pubbliche, i cui costi sono posti a carico delle risorse disponibili per l'opera, nel limite complessivo del 3%.
Il Commissario straordinario si avvale, altresì, per le attività connesse all'espletamento delle procedure di gara - anche in questo caso su base convenzionale - di Areacom, Agenzia regionale per l'Abruzzo di Committenza.
Al fine di condurre efficacemente la realizzazione dei lavori, il Commissario ha il potere di assumere ogni determinazione ritenuta necessaria sia per il ripristino dei lavori sospesi, sia per l'avvio o la loro prosecuzione, tenendo in considerazione le soluzioni economicamente più vantaggiose, e il riavvio di progetti non ancora appaltati, facendosi supportare dai Provveditorati interregionali delle opere pubbliche, da istituti universitari e da società di progettazione altamente specializzate con l'applicazione delle migliori pratiche.
Il Commissario straordinario approva i progetti d'intesa con i Presidenti delle regioni interessate e tale approvazione "sostituisce ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori", a eccezione di quelli relativi alla tutela ambientale e dei beni culturali e paesaggistici, definisce il Programma di riqualificazione delle autostrade A24 e A25, entro 30 giorni dalla nomina, con il piano degli interventi di messa in sicurezza

antisismica e adeguamento delle nuove norme tecniche, individuando i compiti che devono essere espletati dal concessionario, sempre tenendo conto della soluzione economicamente più vantaggiosa, procede, poi, entro 90 giorni alla definizione del programma e ai progetti da appaltare e definisce il fabbisogno finanziario e il cronoprogramma dei lavori, per fasi, secondo il livello di priorità antisismica, affida i lavori e sovraintende alla gestione degli stessi, per tutta la durata del suo mandato, ed emana d'intesa, con il concessionario, tutte le norme necessarie alla regolamentazione del traffico stradale. Ai fini, poi, della progettazione ed esecuzione dei lavori il Commissario straordinario, assume le funzioni di stazione appaltante e opera in deroga alle norme di legge relative ai contratti pubblici, nel rispetto del codice antimafia e le norme derivanti dall'Unione europea. Per le opere urgenti, le occupazioni e le espropriazioni necessarie, il Commissario ha il potere di emanare decreti e provvedere alla redazione del verbale relativo allo stato di consistenza e del verbale di immissione in possesso con la presenza di due rappresentanti della Regione senza ulteriori adempimenti.

Il concessionario autostradale ha facoltà di continuare nella gestione ordinaria, riscuotendo i pedaggi dovuti per l'uso della infrastruttura, e propone l'atto aggiuntivo alla convenzione e il nuovo Piano economico finanziario aggiornato, entro 30 giorni, al concedente.

Il Commissario straordinario, per la realizzazione degli interventi urgenti, è autorizzato a usare un'apposita contabilità speciale a lui intestata. Italferr S.p.A., di contra, ha come obiettivi principali quelli di realizzare investimenti infrastrutturali secondo elevati standard di qualità e sostenibilità, garantendo il presidio di tutte le attività tecniche e gestionali per la pianificazione, la progettazione, l'esecuzione, il collaudo e la messa in esercizio delle opere[19].

[19] Italferr S.p.A. nata il 25 ottobre 1984 con l'obiettivo di promuovere l'eccellenza dell'ingegneria ferroviaria italiana sul mercato nazionale ed internazionale. Oggi Italferr opera per la realizzazione delle opere infrastrutturali strategiche in Italia e per il completamento delle linee Alta Velocità, oltra alla definizione di standard di sicurezza sempre migliori e omogenei su tutta la rete a gestione RFI. Italferr S.p.a. è tra le prime società di ingegneria italiana ad adottare la nuova metodologia BIM - *Building Information Modeling* - nelle progettazioni architettoniche, strutturali ed impiantistiche e tra le poche nel mondo ad averne avviato l'applicazione nei progetti infrastrutturali; detto sistema di progettazione è stato espressamente richiesto nella scheda tecnica dei progetti PNC. Con particolare riferimento alla menzionata AeraCom, occorre ricordare che la stessa nasce nel 2000 come Agenzia regionale per l'informatica e la telematica (Arit) per concorrere al perseguimento degli obiettivi della politica informatica, telematica e di comunicazione regionale per l'Abruzzo. Nel 2016, con legge regionale n. 34/2016, l'ente ha cambiato denominazione diventando Agenzia regionale di informatica e committenza (Aric). In aggiunta a quelle attribuite dalla legge istitutiva del 2000, con la legge regionale n. 34/2016 soni state attribuite all'Aric le funzioni di centrale di committenza, di stazione unica appaltante e di soggetto aggregatore, in favore della Regione Abruzzo e di altri soggetti pubblici aventi sede nel territorio regionale. Quindi, con legge regionale n. 25/2023 l'Aric si è trasformata in Agenzia regionale dell'Abruzzo per la Committenza (AreaCom), con ulteriore ampliamento e sviluppo delle funzioni attribuite con legge n. 34/2016.
Oggi la AreaCom, in particolare:

- promuove lo sviluppo del *green public procurement* nel territorio regionale in stretto raccordo con le competenti direzioni regionali;
- garantisce il monitoraggio dei livelli qualitativi dei lavori, beni e servizi, relativamente alle procedure di gara aggregata direttamente gestite;

1.7.2 Il Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso

Il Commissario straordinario di cui all'articolo 4-ter del d.l. n. 32/2019 citato, avrebbe dovuto essere nominato, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, con l'assegnazione di una struttura di supporto posta alle sue dirette dipendenze, costituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e composta da un contingente massimo di undici unità di personale, di cui una unità di livello dirigenziale non generale e dieci unità di personale non dirigenziale, scelto tra il personale delle amministrazioni pubbliche di cui all'art. 1, c. 2, del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165, con esclusione del personale docente, educativo ed amministrativo-tecnico-ausiliario delle istituzioni scolastiche.
Il Commissario straordinario può nominare, con proprio provvedimento, fino a due sub-commissari, il cui compenso è determinato in misura non superiore a quella indicata all'art. 15, c. 3, del citato d.l. n. 98 del 2011. L'incarico di sub-commissario ha durata massima non superiore a quella del Commissario e nei limiti delle risorse individuate al comma 12.
Per l'esercizio dei compiti assegnati, il Commissario straordinario può avvalersi, sulla base di appositi protocolli d'intesa, di personale dell'ANAS S.p.a.[20]
Per la realizzazione dei lavori di completa messa in sicurezza dell'acquifero del Gran Sasso, il Commissario straordinario può assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e opera in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea e con i poteri di cui all'articolo 4, commi 2, 3, 3-bis e 5, del decreto. Al

- gestisce e sviluppa la piattaforma regionale per l'e-procurement, l'elenco fornitori telematico regionale e altri strumenti innovativi di acquisto;
- assicura le modalità di approvvigionamento più convenienti per la Regione e per altri i soggetti del territorio regionale, propone e progetta soluzioni innovative per l'acquisizione di lavori, beni e servizi e cura la gestione dei relativi contratti;
- assicura, per le iniziative di acquisto, la rilevazione, il monitoraggio e l'analisi dei livelli di consumo e di spesa regionale, in particolare degli enti del servizio sanitario regionale, segnalando eventuali criticità e proponendo le possibili soluzioni.

Con la legge regionale n. 25/2023 si è consolidato il profilo dell'Agenzia di punto di riferimento per la razionalizzazione degli acquisti e la digitalizzazione dei servizi pubblici in Abruzzo.

[20] È importante ricordare, inoltre, che è costituita una Cabina di coordinamento, presieduta dal Presidente della regione Abruzzo, con compiti di comunicazione ed informazione nei confronti delle popolazioni interessate, nonché di coordinamento tra i diversi livelli di governo coinvolti e di verifica circa lo stato di avanzamento degli interventi di messa in sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso. La Cabina di coordinamento è composta dai presidenti delle amministrazioni provinciali di L'Aquila e Teramo, dai sindaci dei comuni di L'Aquila e Teramo, da due rappresentanti dell'Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI), uno per la provincia di L'Aquila e uno per la Provincia di Teramo, dal presidente del Parco nazionale del Gran Sasso e dei Monti della Laga, da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, uno del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e uno del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, nonché da un rappresentante, rispettivamente, per l'Azienda sanitaria locale di Teramo e per quella di L'Aquila. Il Presidente della Cabina di coordinamento relaziona periodicamente al Presidente del Consiglio dei ministri. Per la partecipazione alla Cabina di coordinamento non spettano gettoni di presenza, indennità o emolumenti comunque denominati. Gli eventuali rimborsi di spese sono posti a carico delle amministrazioni di appartenenza.

Commissario si applicano, altresì, le disposizioni di cui all'art. 10, c. 5, del d.l. 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla l. 11 agosto 2014, n. 116[21].
Con decreto del Ministro dell'interno, da adottare entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto legge istitutivo, sono individuate speciali misure amministrative di semplificazione per il rilascio della documentazione antimafia, anche in deroga alle relative norme.
Per la specificità del sistema di captazione delle acque drenate a tergo delle gallerie autostradali del Traforo autostradale del Gran Sasso e all'interno dei laboratori dell'Istituto nazionale di fisica nucleare (INFN), al fine di garantire la tutela dell'acquifero del Gran Sasso e l'uso potabile della risorsa idrica captata dallo stesso, contemperando la coesistenza e la regolare conduzione delle gallerie autostradali e dei laboratori stessi, non si applica, relativamente alle captazioni idropotabili delle gallerie stesse, lato Teramo e L'Aquila, l'art. 94, c. 3, del d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, relativamente alla previsione secondo cui la zona di tutela assoluta deve essere adibita esclusivamente a opere di captazione o presa e ad infrastrutture di servizio. La protezione dei punti di captazione deve essere garantita dall'esecuzione degli interventi di messa in sicurezza determinati dall'attività del Commissario straordinario, cui compete altresì la messa in sicurezza delle infrastrutture quali le gallerie autostradali e i laboratori. Nelle zone di rispetto delle captazioni idropotabili delle gallerie autostradali, individuate ai sensi del citato articolo 94, sono consentiti gli interventi di raccolta, trasporto e recupero di rifiuti prodotti a seguito degli interventi di messa in sicurezza, come determinati dall'attività del Commissario straordinario. La messa in sicurezza delle attività preesistenti, quali le gallerie autostradali e i laboratori, è garantita dagli interventi determinati dal Commissario straordinario.
Per la realizzazione degli interventi, è autorizzata l'apertura di apposita contabilità speciale intestata al Commissario straordinario, sulla quale confluiscono le risorse pubbliche all'uopo destinate o risorse di altra natura.
Agli oneri derivanti dalla costituzione e dal funzionamento della struttura di supporto, provvede il Commissario straordinario nel limite delle risorse disponibili nella contabilità speciale. A tal fine, è autorizzata la spesa di complessivi euro 700.000 per l'anno 2019 e di euro 1.400.000 per ciascuno degli anni 2020 e 2021. Per la definizione dei progetti e per la realizzazione degli interventi strutturali di completa messa in sicurezza dell'acquifero del Gran Sasso e del sistema di captazione delle acque potabili, i cui oneri sono stati stimati dai rispettivi quadri economici, è autorizzata la spesa di euro 20 milioni per l'anno 2019, 50 milioni per l'anno 2020 e 50 milioni per l'anno 2021.
Agli atti del Commissario straordinario si applicano, ove compatibili, le disposizioni di cui all'art. 36 del d.l. 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla l.

[21] Gli impianti di compostaggio in esercizio sul territorio nazionale possono aumentare la propria autorizzata capacità ricettiva e di trattamento sino all'8%.

15 dicembre 2016, n. 229 , in materia di "*Interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici del 2016*"[22].

In sede di conversione del c.d. "Decreto Infrastrutture", d.l. n. 73/2025, ad opera della l. 18 luglio 2025, n. 105, è stato inserito l'art. 3-quater "*Disposizioni urgenti in materia di messa in sicurezza e di adeguamento del traforo del Gran Sasso*", il quale dispone che: "*A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i compiti e le funzioni relativi agli interventi di adeguamento del traforo del Gran Sasso connessi all'attuazione degli, attribuiti al Commissario straordinario di cui all'articolo 206, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono trasferiti al Commissario straordinario di cui all'articolo 4-ter del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55*".

Del passaggio di funzioni si parlerà meglio più avanti.

[22] Art. 36 – "Disposizioni in materia di trasparenza e di pubblicità degli atti" – "***1.*** *Tutti gli atti del Commissario straordinario relativi a nomine e designazioni di collaboratori e consulenti, alla predisposizione dell'elenco speciale di cui all'articolo 34, comma 1, nonché alle relative iscrizioni ed esclusioni, alla programmazione di lavori, opere, servizi e forniture, nonché alle procedure per l'affidamento di appalti pubblici di servizi, forniture, lavori e opere ed alle erogazioni e concessioni di provvidenze pubbliche per la ricostruzione privata, ove non considerati riservati ai sensi dell'articolo 112 ovvero secretati ai sensi dell'articolo 162 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono pubblicati e aggiornati sul sito istituzionale del commissariato straordinario, nella sezione «Amministrazione trasparente» e sono soggetti alla disciplina di cui al decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 e successive modificazioni. Nella medesima sezione, e sempre ai sensi e per gli effetti del predetto decreto legislativo n. 33 del 2013, sono altresì pubblicati gli ulteriori atti indicati all'articolo 29, comma 1, del decreto legislativo n. 50 del 2016".*

2 – MONITORAGGIO SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE E QUADRO FINANZIARIO

Sommario: 2.1 Il programma generale degli interventi. - 2.2 L'avanzamento del programma nei Report della Ragioneria generale dello Stato. - 2.2.1 Avanzamento al 31 dicembre 2021. - 2.2.2 Avanzamento al 31 dicembre 2022. – 2.2.3 Avanzamento al 31 dicembre 2023. – 2.2.4 Avanzamento al 20 giugno 2025. - 2.3 Monitoraggio dinamico di 170 opere d'arte serventi il sistema autostradale e implementazione prototipo Smart road. - 2.4 Adeguamento ed efficientamento energetico del sistema impiantistico del traforo del Gran Sasso. - 2.5 Adeguamento sismico di 36 opere d'arte. - 2.5.1 Gara d'appalto per gli stralci I, II e III. – 2.5.2 Gara per gli stralci IV, V, VI. – 2.5.3 Gli stralci VII, VIII e IX. – 2.6 Stato avanzamento al 31 dicembre 2025. - 2.6.1 Riscontro nota istruttoria da parte del Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso. - 2.6.2 Riscontro nota istruttoria da parte del Commissario straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25. - 2.6.3 Stato di attuazione riferito dal Commissario straordinario ai sensi del d.lgs. 264/2006, alla data di entrata in vigore del d.l. n. 73/2025. - 2.6.4 Riscontro istruttoria da parte dell'ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle finanze. - 2.6.5 Riscontro nota istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. – 2.7 Quadro finanziario.

2.1 Il programma generale degli interventi

Come esposto nel capitolo che precede, con ordinanza n. 3 del 30 settembre 2021, il Commissario Straordinario ha approvato il "Programma generale degli interventi relativi all'utilizzo delle somme stanziate sul Piano Nazionale per gli investimenti complementari per la messa in sicurezza e implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel delle autostrade A24 – A25". Sarà, quindi, ripercorso l'esito dei monitoraggi periodici che hanno interessato la misura di che trattasi, fino all'aggiornamento ultimo, relativo al II semestre 2025.

2.2 L'avanzamento del programma nei Report della Ragioneria generale dello Stato

2.2.1 Avanzamento al 31 dicembre 2021

Il cronoprogramma iniziale prevedeva due adempimenti al 31.12.2021, il primo relativo alla linea di intervento "ponti e viadotti" e consistente nella "redazione del progetto di monitoraggio dinamico", e il secondo, inerente alla linea di intervento sul traforo del Gran Sasso, consistente nell'avvio della progettazione degli interventi.
Per entrambi, il Report n. 2 (al IV trimestre 2021) sull'attuazione del Piano nazionale degli interventi complementari al PNRR della Ragioneria Generale dello Stato indica lo stato di "conseguito".

Nel primo caso, l'obiettivo sarebbe stato raggiunto in quanto è stato dato atto della pubblicazione del "*Bando e progetto di monitoraggio dinamico predisposti e approvati con determina a contrarre del commissario firmata in data 22.12.2021*"[23].
La determina del Commissario straordinario del 22.12.2021[24] è una determina a contrarre che, tuttavia, ha unicamente a oggetto la gara per l'aggiudicazione dell'"*Accordo Quadro per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei sistemi SMART ROAD E MONITORAGGIO DINAMICO sulle autostrade A24-A25 comprensivi degli apparati tecnologici di telecomunicazione, degli impianti elettrici di distribuzione e alimentazione, degli impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili e degli impianti meccanici, nonché delle opere civili funzionali connesse (Canalizzazioni, Green Island e Fabbricati Tecnologici)*".
Nel secondo caso, invece, la "progettazione Italferr" risulterebbe "*avviata e certificata dal verbale del 10.11.21 tra Italferr e Struttura commissariale Gran Sasso*", intercorrendo con quest'ultima il "*protocollo di intesa operativo del 30.11.21*", approvato con ordinanza del Commissario.
Tra il Commissario straordinario A24-A25 e il Commissario straordinario per la sicurezza idrica del Gran Sasso[25] è stata sottoscritta una convenzione, datata 21 luglio 2021, finalizzata ad avviare un "*rapporto di collaborazione volto a favorire azioni di coordinamento e concertazione*", nella realizzazione dei rispettivi mandati (art. 2), mediante, tra l'altro, "*attività di concertazione in termini di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione*" e il "*coordinamento nello svolgimento dei lavori che saranno oggetto degli affidamenti*" (art. 2, lett. a) e b)).
Il medesimo Protocollo d'intesa stabilisce, inoltre, che: "*le modalità attuative degli obiettivi di cui al presente protocollo verranno definite attraverso accordi integrativi/attuativi*" (art. 2, comma 2).
In data 30 novembre 2021, è stato, quindi, sottoscritto un accordo attuativo con il quale le parti, atteso il comune interesse a "*procedere, nelle attività di progettazione con un unico soggetto tecnico, al fine di elaborare un progetto coordinato ed integrato, al fine di facilitare l'individuazione delle aree di macro-interferenza, in modo da ottimizzare la progettazione e la realizzazione degli interventi*", hanno convenuto di "*avviare un'interlocuzione congiunta per verificare l'interesse e l'impegno economico necessario allo svolgimento delle attività sopra citate da parte di Italferr S.p.a. – Gruppo Ferrovie dello Stato, società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.a.*"[26]

---

[23] Bando pubblicato: il 27.12.2021 su GUUE il 29.12.2021 su GURI, sito commissario, sito Italferr, "La Repubblica", "Il Giornale", "Il Messaggero", "Il Centro".
[24] Testo consultabile nel sito istituzionale (*www.commissario.a24-a25.it*).
[25] Ai sensi dell'art. 4 ter, comma 1, del D.L. 18 aprile 2019 n. 32 il Commissario straordinario per la sicurezza idrica del Gran Sasso ha il "*compito di sovraintendere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi indifferibili ed urgenti volti a fronteggiare la situazione di grave rischio idrogeologico e conseguire adeguati standard di qualità delle acque e di sicurezza idraulica del sistema idrico del Gran Sasso*".
[26] In particolare:
- per il Commissario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso, "*un'attività di supporto alla progettazione (PFTE), avente ad oggetto le specifiche tecniche di cui agli atti approvati con decreto n. 82 del 18 giugno 2021" e, quindi, a) elaborazione della Progettazione di Fattibilità Tecnica ed Economica per la messa in sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso*

2.2.2 Avanzamento al 31dicembre 2022

Numerosi erano gli adempimenti previsti dal cronoprogramma procedurale nel corso del 2022, prevalentemente riferiti alla linea di intervento "ponti e viadotti".
Di seguito si riproducono, per estratto, le schede riepilogative, distinte per trimestre, riportate nei Rapporti della Ragioneria generale dello Stato, dalle quali si evince che alla scadenza del secondo trimestre sarebbero stati conseguiti gli obiettivi relativi all'"aggiudicazione del contratto per le attività di monitoraggio dinamico" di ponti e viadotti, nonché di quello per la linea di intervento "smart road", i cui lavori sarebbero stati avviati nel corso del terzo trimestre.
L'obiettivo relativo alla progettazione degli interventi strutturali su 16 viadotti, posticipato dal terzo al quarto trimestre, sarebbe stato, invece, solo parzialmente conseguito (così nel Report), essendo stati avviati unicamente i lavori d'installazione dei dispositivi di monitoraggio, mentre il bando per la progettazione e l'esecuzione dei lavori è stato pubblicato solo nel mese di dicembre.
Non conseguito, invece, risulta l'obiettivo di pubblicazione del bando di gara per l'esecuzione dei lavori di adeguamento ed efficientamento del traforo del Gran Sasso.

---

da restituirsi in modalità BIM, oltre che su supporto digitale e cartaceo, consistente nella produzione, sotto il controllo, della stazione appaltante dei seguenti elaborati minimi e prestazioni professionali richieste (…); b) predisposizione in termini qualitativi, tecnici ed economici delle possibili alternative progettuali, al fine di valutare quale sia la soluzione migliore anche sotto sotto il profilo della compatibilità ambientale; c) definizione delle prime indicazioni per la stesura dei piani di coordinamento della sicurezza in fase di progettazione dei lavori, ai sensi dell'art. 100 del D.lgs. 81/2008";
- per il Commissario per la sicurezza antisismica, "*relativamente alle attività di competenza da svolgere nel traforo del Gran Sasso, le seguenti attività: a) analisi istruttoria del progetto di adeguamento al D. l.gs. 264/2006 e ss.mm.ii. e di manutenzione straordinaria della Galleria Gran Sasso; b) definizione del sistema di cantierizzazione per consentire gli interventi di adeguamento impiantistico e strutturale della Galleria mantenendo l'esercizio della Infrastruttura; c) modellazione BIM della Galleria Gran Sasso sulla base dei rilievi georiferiti e integrazione con il modello BIM del sistema idrico di progetto*"
BIM, ovvero *Building Information Modeling*, è un sistema informatico digitale dedicato alla costruzione di un modello di un'opera in formato 3D, definito dal *National Institutes of Building Science* (NIBS) come la "rappresentazione digitale delle caratteristiche fisiche e funzionali di un oggetto". Il sistema permette di realizzare un modello informativo dinamico, interdisciplinare e condiviso contenente tutte le informazioni sul ciclo di vita dell'opera, ottimizzando la pianificazione, realizzazione, e gestione delle costruzioni consentendo, di conseguenza, anche un notevole risparmio sui tempi e i costi di realizzazione e favorendo la collaborazione tra le figure coinvolte nella realizzazione dell'opera. La Direttiva 2014/24/EU dell'Unione Europea indica il sistema BIM come uno strumento utile per accrescere l'efficacia e la trasparenza delle procedure di appalto: il sistema è stato introdotto nell'ordinamento italiano che ne regola le modalità e i tempi per l'introduzione nelle opere edilizie e infrastrutture. Il Decreto del Ministero delle infrastrutture n. 560 del 1° dicembre 2017 stabilisce l'obbligatorietà del ricorso al *Building Information Modeling* a partire dall'anno 2019 per le opere di importo a base di gara pari o superiore a 100 milioni di euro, soglia che, nel tempo, si è progressivamente abbassata. Da ultimo, con l'entrata in vigore del nuovo codice appalti (d.lgs. 36/2023, art. 43) dal 1° gennaio 2025 l'adozione del BIM è obbligatoria per opere di nuova costruzione e interventi su costruzioni esistenti con un valore stimato superiore a 2 milioni di euro ovvero per interventi su edifici classificati come beni culturali con un valore superiore alla soglia comunitaria di 5.538.000 euro.

Tabella 3 - Stato Obiettivo – trimestri I – II - III e IV Trimestre 2022

Codice univoco e Programma/investimento/ intervento	Amm.	Importo (mln euro)	Adempimenti previsti al I trimestre 2022	Stato obiettivo al 31 marzo 2022	Prossimo adempimento e relativa scadenza (trimestre/anno)
I Trimestre					
C.5.1 - Ponti e viadotti	MIMS	1.000,00	Avvio della procedura di affidamento per operazioni di monitoraggio dinamico	**Conseguito.** Bando e progetto di monitoraggio dinamico predisposti e approvati con determina a contrarre del commissario firmata in data 22.12.2021. Bando pubblicato: il 27.12.2021 su GUUE; il 29.12.2021 su GURI. Termine per il ricevimento delle offerte o delle domande di partecipazione il 15.02.2022. È in corso la procedura di valutazione delle offerte.	II/2022 Aggiudicazione del contratto per le attività di monitoraggio dinamico
C.5.2 - Smart Road	MIMS		Nessun adempimento		II/2022 Aggiudicazione del contratto
C.5.3 - Traforo del Gran Sasso	MIMS		Nessun adempimento		IV/2022 Pubblicazione del bando di gara per l'esecuzione dei lavori di adeguamento ed efficientamento

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dai rapporti della Ragioneria generale dello Stato.

.

II Trimestre					
C.5.1 - Ponti e viadotti	MIMS	1.000,00	Aggiudicazione del contratto per le attività di monitoraggio dinamico	**Conseguito.** La Commissione aggiudicatrice ha completato le operazioni di gara e il RUP ha approvato la proposta di aggiudicazione in data 05.07.22, con lieve ritardo rispetto a quanto previsto.	III/2022 Redazione del progetto Interventi adeguamento 16 ponti e viadotti Avvio lavori di installazione dispositivi di monitoraggio
C.5.2 - Smart Road	MIMS		Aggiudicazione del contratto	**Conseguito.** La Commissione aggiudicatrice ha completato le operazioni di gara e il RUP ha approvato la proposta di aggiudicazione in data 05.07.22, con lieve ritardo rispetto a quanto previsto.	III/2022 Avvio dei lavori di installazione dispositivi per smart road
C.5.3 - Traforo del Gran Sasso	MIMS		Nessun adempimento		IV/2022 Pubblicazione del bando di gara per l'esecuzione dei lavori di adeguamento ed efficientamento

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dai rapporti della Ragioneria generale dello Stato.

III Trimestre

C.5.1 - Ponti e viadotti	MIMS	770,00 di cui: - 130,00 per monitoraggio dinamico; - 640,00 per interventi di adeguamento di ponti e viadotti	Redazione del progetto Interventi adeguamento 16 ponti e viadotti Avvio lavori di installazione dispositivi di monitoraggio	**Posticipato.** Sono in fase di installazione i dispositivi di monitoraggio sui ponti e viadotti. Relativamente agli interventi strutturali il Commissario ha confermato l'allineamento delle attività in corso con il raggiungimento degli obiettivi previsti entro il 31.12.2022 e in particolare ha confermato la predisposizione del progetto per gli interventi di adeguamento strutturale di 16 viadotti.	IV/2022 20 ponti e viadotti monitorati
C.5.2 - Smart Road	MIMS	130,00	Avvio dei lavori di installazione dispositivi per smart road	**Conseguito**. Sono in fase di installazione i dispositivi di monitoraggio del sistema di smart road.	IV/2024 Attivazione dispositivi Smart road sulle prime tratte
C.5.3 - Traforo del Gran Sasso	MIMS	100,00	Nessun adempimento		IV/2022 Pubblicazione del bando di gara per l'esecuzione dei lavori di adeguamento ed efficientamento

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dai rapporti della Ragioneria generale dello Stato.

IV Trimestre

C.5.1 - Ponti e viadotti	MIT	770,00 di cui: - 130,00 per monitoraggio dinamico; - 640,00 per interventi di adeguamento di ponti e viadotti	**III trimestre 2022 (posticipato ex DM MEF 1° agosto 2022)** Avvio lavori di installazione dispositivi di monitoraggio. Redazione del progetto Interventi adeguamento 16 ponti e viadotti.	**Parzialmente conseguito.** L'obiettivo posticipato del III/2022 **risulta parzialmente conseguito:** sono stati avviati i lavori di installazione dei dispositivi di monitoraggio ed è stato pubblicato a dicembre 2022 il bando di gara per la progettazione e la realizzazione delle opere di messa in sicurezza di 16 viadotti (appalto integrato).	I/2023 + 20 ponti e viadotti monitorati a trimestre (80 nel 2023 e ulteriori 70 nel 2024)
			IV trimestre 2022 20 ponti e viadotti monitorati.	**Non conseguito.**	
C.5.2 - Smart Road	MIT	130,00	**IV trimestre 2022** Nessun adempimento.		IV/2024 Attivazione dispositivi Smart road sulle prime tratte
C.5.3 - Traforo del Gran Sasso	MIT	100,00	**IV trimestre 2022** Pubblicazione del bando di gara per l'esecuzione dei lavori di adeguamento ed efficientamento.	**Non conseguito.** Non risulta ancora pubblicato il bando di gara.	I/2023 Aggiudicazione del contratto

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dai rapporti della Ragioneria generale dello Stato.

.

2.2.3 Avanzamento al 31 dicembre 2023

Il report, al 31 marzo 2023, riporta unicamente i dati di avanzamento complessivi, che, per la misura in esame, erano relativi a 6 progetti, di cui 4 avviati (intendendosi per avviato un progetto in cui vi fosse un CIG associato al CUP), per complessivi euro 693,10 mln, pari al 69% dell'importo complessivamente assegnato di 1.000 mln. di euro.

I report relativi ai successivi trimestri riportano, invece, dati maggiormente analitici, riassunti nelle tabelle che di seguito si riproducono, e dalle quali risulta un generale ritardo nel completamento del cronoprogramma procedurale, che non ha consentito il conseguimento degli obiettivi di periodo.

Va osservato, a tale proposito, che viene dato atto che per l'attività di monitoraggio dinamico (rientrante nella linea di intervento "ponti e viadotti") e per quella relativa alla linea "*smart road*" è stato creato un unico CUP e che nella banca dati BDAP/MOP (utilizzata per il monitoraggio) non sono più presenti i due CIG precedentemente rilevati, circostanza che rende maggiormente difficoltosa l'attività di monitoraggio, tant'è che nel rapporto relativo all'ultimo trimestre dell'anno 2023, rilevato il disallineamento dei dati di monitoraggio, viene annotato che è in corso di verifica, da parte dell'amministrazione, delle relative cause.

Tabella 4 - Stato Obiettivo – Trimestri II- III e IV 2023

Codice univoco e Programma/investimento/ intervento	Amministrazione	Importo (mln euro)	Ultimo obiettivo e relativo trimestre	Stato obiettivo	Prossimo adempimento e relativa scadenza (trimestre/anno)
II Trimestre					
C.5.1 - Ponti e viadotti	MIT	770,00 di cui: - 130,00 per monitoraggio dinamico; - 640,00 per interventi di adeguamento di ponti e viadotti	**II trimestre 2023** 60 ponti e viadotti monitorati.	**Non conseguito.** Per l'investimento relativo al monitoraggio dinamico – oggetto dell'obiettivo al 30 giugno –, è stato creato 1 solo CUP (J39J20001310001, in condivisione con intervento 5.2 Smart road). In base all'ultima estrazione dati in BDAP non risultano più presenti 2 CIG rilevati in precedenza (CIG 90196545F1 per 230 milioni e 9712686A09 per 12 milioni).	IV/2023 Avvio della procedura di affidamento (interventi strutturali)
C.5.2 - Smart Road	MIT	130,00	**II trimestre 2023** Nessun adempimento.	Per l'intervento di Smart road è stato creato 1 solo CUP in condivisione con Monitoraggio dinamico Ponti e Viadotti. Si rinvia alle informazioni riportate sopra.	IV/2024 Attivazione dispositivi Smart road sulle prime tratte
C.5.3 - Traforo del Gran Sasso	MIT	100,00	**II trimestre 2023** Avvio dei lavori	**Non conseguito.** Il programma consta di 1 CUP. Non risultano pubblicati bandi di gara per cui l'obiettivo non risulta conseguito.	IV/2025 Collaudo / messa in esercizio

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dai rapporti della Ragioneria generale dello Stato.

III trimestre

C.5.1 - Ponti e viadotti	MIT	770,00 di cui: - 130,00 per monitoraggio dinamico; - 640,00 per interventi di adeguamento di ponti e viadotti	**III trimestre 2023** 80 ponti e viadotti monitorati	**Non conseguito**. L'obiettivo riferito al monitoraggio dinamico risulta non conseguito. In BDAP l'intervento è associato ad altro CUP riferito all'investimento C.5.2 Smart Road. Con riferimento agli interventi di adeguamento di ponti e viadotti, che non presentano un obiettivo nel trimestre, dal sistema di monitoraggio risultano 5 CUP cui corrisponde un finanziamento PNC di 610 milioni di euro a fronte di 640 milioni di euro previsti.	IV/2023 100 ponti e viadotti monitorati Avvio della procedura di affidamento (interventi strutturali)
C.5.2 - Smart Road	MIT	130,00	**III trimestre 2022** Avvio dei lavori di installazione dispositivi per smart road	Conseguito. Per l'intervento di Smart road è stato creato 1 solo CUP in condivisione con Monitoraggio dinamico Ponti e Viadotti. In BDAP il CUP ha una fase di esecuzione lavori comunicata. Si rinvia alle informazioni sopra riportate.	IV/2024 Attivazione dispositivi Smart road sulle prime tratte
C.5.3 - Traforo del Gran Sasso	MIT	100,00	**II trimestre 2023** Avvio dei lavori	Non conseguito. In BDAP non risultano gare pubblicate.	IV/2025 Collaudo / messa in esercizio

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dai rapporti della Ragioneria generale dello Stato.

IV trimestre

C.5.1 - Ponti e viadotti	MIT	730,00 di cui: - 135,00 per monitoraggio dinamico; - 595,00 per interventi di adeguamento di ponti e viadotti	**IV trimestre 2023** 100 ponti e viadotti monitorati Avvio della procedura di affidamento (interventi strutturali)	**Conseguito** Risultano avviate le procedure per l'affidamento per gli interventi strutturali sui ponti e viadotti. Non conseguito L'obiettivo dei 100 ponti e viadotti monitorati, non risulta ancora conseguito. Risulta bandita ed aggiudicata la gara (accordo quadro) per l'installazione dei dispositivi di Smart Road e di monitoraggio delle infrastrutture. Tuttavia, si stanno concludendo le operazioni di validazione della progettazione esecutiva. L'Amministrazione sta verificando le cause del disallineamento con il sistema di monitoraggio.	I/2024 Aggiudicazione del contratto (interventi strutturali) 135 ponti e viadotti monitorati
C.5.2 - Smart Road	MIT	120,00	III trimestre 2022 Avvio dei lavori di installazione dispositivi per smart road	Si rinvia alle informazioni sopra riportate, tenuto conto che per l'intervento smart road è stato creato un unico CUP relativo anche al sistema di monitoraggio dinamico.	IV/2024 Attivazione dispositivi Smart road sulle prime tratte
C.5.3 - Traforo del Gran Sasso	MIT	150,00	II trimestre 2023 Avvio dei lavori	Non conseguito. In BDAP non risultano pubblicate gare. L'amministrazione ha comunicato che il progetto deve ancora ottenere i pareri in Conferenza dei Servizi e che i ritardi sono da ascrivere al tentativo – senza esito – di unificare gli interventi in questione con gli interventi affidati al Commissario per la messa in sicurezza del bacino idrico del Gran Sasso. Allo stato è stato solo individuato uno stralcio funzionale per i primi lavori di sistemazione tecnologica.	IV/2025 Collaudo / messa in esercizio

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dai rapporti della Ragioneria generale dello Stato.

2.2.4 Lo stato di avanzamento al 20 giugno 2025

Con nota SCEN_GES-SCCGA-0001318 del 21 marzo 2025, sono stati richiesti dati aggiornati sullo stato di attuazione dell'attività finanziata a valere su risorse del Piano per gli interventi complementari al PNRR.
In data 15 aprile 2025, il Commissario straordinario ha dato riscontro alla nota istruttoria, fornendo le informazioni richieste, alla luce delle quali è stato possibile ricostruire, dettagliatamente, lo stato di avanzamento del cronoprogramma, riassunto nelle tabelle che si riportano nei seguenti paragrafi.

2.3 Monitoraggio dinamico di 170 opere d'arte serventi il sistema autostradale e implementazione prototipo Smart road

Il Commissario straordinario, in attuazione dell'art. 206 del d.l. n. 34 del 2020, ha individuato, in considerazione della sua natura d'impresa pubblica, Italferr S.p.a.[27], quale società di comprovata esperienza nell'ambito dei servizi d'ingegneria per la realizzazione di opere infrastrutturali, così come di gestione delle gare di appalto, alla quale affidare il servizio di supporto tecnico amministrativo.
In data 27 settembre 2021, è stata stipulata una specifica convenzione, nella forma dell'accordo quadro, tra il Commissario straordinario e Italferr S.p.a., avente ad oggetto lo sviluppo delle attività progettuali, propedeutiche alla redazione del Progetto di fattibilità tecnica ed economica, e in particolare delle attività di verifica dei dati di base e del progetto di prefattibilità redatto dal Concessionario "Strada dei Parchi" (datato febbraio 2021) e di studio delle alternative (Tratta Roma – Pescara), nonché il supporto per il Coordinamento Tecnico e Gestionale nei rapporti con il Concessionario autostradale funzionale allo sviluppo delle attività.
Tale Convenzione ha espressamente individuato tra le possibili attività oggetto di successivi affidamenti da parte del Commissario straordinario a Italferr S.p.a., da finalizzare con successivi Addendum alla Convenzione, anche il "*Supporto al Commissario straordinario per l'espletamento delle procedure di gara finalizzate all'affidamento degli appalti di lavori, servizi e forniture*".
Con decreto n. 5 del 17 dicembre 2021, è stato approvato l'*Addendum* alla Convenzione avente ad oggetto:

a) attività tecniche, di *procurement* e legali, volte alla predisposizione e pubblicazione, entro la data del 31 dicembre 2021, del Bando e degli atti di gara per l'affidamento (sulla base di tipologici e specifiche tecniche di progetto) di un Accordo Quadro, avente oggetto la "La progettazione, implementazione e realizzazione di un Sistema di "MONITORAGGIO DINAMICO" per il controllo da remoto di ponti,

[27] Italferr S.p.a., Società a socio unico soggetta a direzione e coordinamento di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., con sede in Roma, Via L. Galati n. 71.

viadotti ed opere geotecniche di sostegno e di Sistemi Tecnologici "*SMART ROAD*" per le AUTOSTRADE A24 e A25";

b) attività tecniche, di *procurement* e legali per l'espletamento delle attività di gara fino all'aggiudicazione, da esperirsi entro il 30 giugno 2022 ("Gara *Smart Road*").

Nell'offerta tecnica allegata all'Addendum (e accettata dal Commissario con nota Comm. Straor.A24A25/P/2021/00017) viene precisato che "*L'attività tecnica prevede, sulla base del quadro normativo e dei tipologici di Anas nonché delle peculiarità delle autostrade A24-A25, lo sviluppo delle specifiche tecniche, dei disegni tipologici e del prezzario di base da allegare al bando di gara per l'offerta a cura dei soggetti economici concorrenti*" e ne vengono definiti i contenuti[28].

Al fine di garantire l'autosufficienza energetica dei sistemi, sono previste delle isole di produzione di energia elettrica con fonti rinnovabili e ricarica energia (*green island*), distribuite a passo uniforme lungo l'infrastruttura autostradale.

L'offerta economica prevedeva, fino all'aggiudicazione del contratto, un corrispettivo in favore di Italferr S.p.a., di euro 631.000,00 oltre garanzie e fidejussioni, polizze assicurative dedicate, IVA e contributi CNPAIA, mentre per le eventuali attività di supporto al Commissario, per la verifica di congruità su offerte anomale, l'importo richiesto era pari a euro 50.000,00 per ciascuna verifica effettuata.

Il pagamento era previsto per il 60% all'emissione del bando di gara, per il 30% su base mensile durante i 6 mesi di assistenza alla valutazione delle offerte e alla negoziazione in 6 rate pari al 5% dell'importo e, infine, 10% all'affidamento del contratto.

Italferr ha concluso la propria attività in data 20 dicembre 2021 e, in data 22 dicembre 2021, è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento dell' "*appalto, in forma di accordo quadro, per la realizzazione di sistemi Smart Road Monitoraggio Dinamico sulle autostrade A24 e A25, per quanto definito nel Piano Nazionale per gli investimenti complementari, comprensivi degli apparati tecnologici di telecomunicazione, degli impianti elettrici di distribuzione e alimentazione, degli impianti di produzione di energia elettrica da*

---

[28] In particolare:

- "*il Monitoraggio dinamico delle opere esistenti è relativo al controllo da remoto di ponti, viadotti ed opere geotecniche di sostegno attraverso la strumentazione delle opere d'arte con sensori in grado di rilevare lo stato tensionale, deformativo e le accelerazioni delle componenti strutturali rappresentative delle opere indagate. I dati registrati sono inviati ai posti di controllo periferici e centrali che li analizzano e restituiscono in near real time, a seguito di elaborazione degli stessi mediante software dedicati, degli alert all'utente dell'infrastruttura*" (punto 2.1.1).

- mentre "*la Smart Road è un insieme di infrastrutture tecnologiche che puntano alla sostenibilità e al miglioramento della sicurezza e della fruibilità delle strade attraverso la Digital Transformation (DT), ovvero un processo dinamico che realizza servizi e soluzioni. Alla base del processo di DT è posta la realizzazione di opportune strutture/piattaforme abilitanti, di cui si vuole dotare la Smart Road, per la realizzazione di svariate funzioni e per l'erogazione dei servizi che rispondano alle moderne esigenze dell'utente della strada*".

Le due attività presentano punti di contatto, poiché "*comunemente a quanto avviene per il monitoraggio dinamico, i dati acquisiti lungo lo sviluppo dell'infrastruttura mediante strumentazione dedicata, vengono trasferiti ai posti di controllo periferici e centrali che li analizzano e restituiscono in near real time, a seguito di elaborazione degli stessi mediante software dedicati, degli alert all'utente dell'infrastruttura*" e "*gli oggetti sopra descritti condividono una dorsale tecnologica ed energetica unica e continua costituita rispettivamente da cavi in fibra ottica e cavi di alimentazione elettrica e quadri che dovranno essere previsti sull'intero sviluppo dell'autostrada e che consentono la trasmissione dell'informazione ai posti di elaborazione periferici e centrali. Sono altresì previste strumentazioni hardware caratteristiche dei due sistemi (esempio: accelerometri, estensimetri per il monitoraggio dinamico e pali, antenne per la smart road) e software specifici per l'elaborazione dati*".

fonti rinnovabili e degli impianti meccanici, nonché delle opere civili funzionali connesse" (CODICE CUP J39J20001310001 – CODICE CIG 90196545F1).

Con decreto n. 15 del 28 settembre 2022 l'appalto è stato aggiudicato "*a favore della costituenda ATI SINELEC S.p.a. (Capogruppo Mandataria), ITINERA S.p.a. (Mandante), EUROIMPIANTI S.p.a.(Mandante), GRUPPO PSC S.p.a. (Mandante) e ALPITEL S.p.a. (Mandante), progettisti incaricati RINA Consulting S.p.a. (Capogruppo mandataria) PROGER S.p.a. (Mandante), Società Iniziative Nazionali Autostradali - S.I.N.A. S.p.a. (Mandante) e CARLORATTIASSOCIATI S.r.l. (Mandante*)", prevedendo, inoltre, la consegna dei lavori in via d'urgenza ai sensi dell'art. 32, comma 8, dell'allora vigente Codice dei contratti pubblici.

Il contratto è stato stipulato in data 16 dicembre 2022: sono state definite le clausole relative ai Contratti d'Appalto applicativi che potranno essere affidati all'Appaltatore per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei sistemi SMART ROAD E MONITORAGGIO DINAMICO[29].

L'importo presunto è di euro 230.129.150,00 oltre IVA, di cui euro 3.031.616,00 per le prestazioni di progettazione esecutiva, compresa la redazione dei piani di sicurezza, euro 211.497.534,00 per le lavorazioni da compensare con i prezzi di tariffa di cui all'articolo 9, al netto degli oneri relativi alla attuazione dei piani di sicurezza, ed euro 15.600.000,00 per gli oneri relativi all'attuazione dei piani della sicurezza (non soggetto a ribasso) per una durata di 30 mesi.

In data 30 dicembre 2022, è stato sottoscritto il Contratto applicativo n. 1, per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori relativi al (solo) monitoraggio dinamico di 44 cavalcavia, ponti, viadotti ed emiviadotti, per un totale di 80 opere d'arte lungo le autostrade per l'importo presunto di euro 13.200.620,00 al netto dell'IVA, di cui euro 171.640,00 per le prestazioni progettuali da compensare a corpo, al netto degli oneri relativi al piano di sicurezza, euro 11.928.980,00 per le attività realizzative da compensare a misura al netto degli oneri relativi al piano di sicurezza, ed euro 1.100.000,00 per le attività realizzative, da compensare a corpo, relativi all'attuazione degli oneri per la sicurezza.

L'art. 6 del Contratto Applicativo prevede il versamento in anticipo del 30% dell'importo contrattuale, per un valore di euro 3.960.186,00, oltre IVA.

Con decreto n. 40 del 16 giugno 2023, è stato liquidato e autorizzato il pagamento della somma complessiva lorda di euro 4.831.426,93 (imponibile euro 3.960.185,99 + IVA euro 871.240,94), di cui euro 4.768.606,68 quale "*quota parte relativa alle attività di fornitura e posa in opera dei sistemi di monitoraggio, statico e dinamico, relativo alle 80 opere d'arte individuate negli allegati al contratto applicativo e di cui euro 62.820,25 lorde quale quota parte relativa alle attività di progettazione, a favore del RTI costituito tra le società*

[29] In particolare, è previsto che tali sistemi dovranno essere sviluppati mediante l'impiego della metodologia BIM, comprensivi degli apparati tecnologici di telecomunicazione, degli impianti elettrici di distribuzione e alimentazione, degli impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili e degli impianti meccanici, nonché delle opere civili funzionali connesse (Canalizzazioni, Green Island e Fabbricati Tecnologici).

Sinelec S.p.a., Euroimpianti S.p.a., Itinera S.p.a., Gruppo PSC S.p.A. e Alpitel S.p.a., a valere sulla Contabilità Speciale n. 6260".

Con decreto n. 18 del 2025, è stato liquidato e autorizzato il pagamento di un ulteriore acconto di euro 2.247.281,52 (imponibile euro 1.842.034,03 + IVA euro 405.247,49).

In data 7 giugno 2023, in attuazione di quanto previsto dall'art. 3, lett. d), della Convenzione Quadro stipulata con Italferr S.p.a., il Commissario ha incaricato la stessa società di svolgere le attività tecniche di verifica della Progettazione Esecutiva, afferenti al Contratto Applicativo n. 1.

Con decreto n. 34 del 24 dicembre 2024, è stato approvato l'"atto aggiuntivo al contratto applicativo n. 1 sottoscritto in data 30 dicembre 2022[30].

Anche per tali motivi, la definizione dei contenuti del progetto esecutivo relativo al Contratto Applicativo n. 1 e all'Atto Aggiuntivo al Contratto Applicativo n. 1 "*per la particolarità e complessità delle opere da realizzare, ha impegnato un arco temporale di circa due anni - dal 09 gennaio 2023 (data di avvio della fase di redazione della progettazione esecutiva) al 20 dicembre 2024 (data di consegna del progetto esecutivo da sottoporre alla procedura di verifica preordinata all'approvazione) - corrispondente a circa l'80% dell'intera durata dell'Accordo Quadro*".

Con decreto n. 21, in data 27 giugno 2025, è stato approvato l'atto aggiuntivo al contratto di Accordo Quadro sottoscritto in data 16 dicembre 2022, con il quale, dato atto che la scadenza naturale dell'Accordo Quadro, stipulato tra le parti in data 16 dicembre 2022, era fissata alla data del 09 luglio 2025, ne è stata concordata la proroga[31].

Il decreto legge del 9 agosto 2024 n. 113, convertito con modificazioni dalla legge 7 ottobre 2024, n. 143, ha disposto il definanziamento dell'intervento di un importo pari a euro 117.000.000,00 e, pertanto, l'importo complessivo relativo alla linea di finanziamento "C5.2 - Monitoraggio Dinamico di 170 viadotti serventi il sistema

---

[30] Dovuto al fatto che "*nella fase di contraddittorio volta alla approvazione del progetto, il RUP su conforme indicazione di Italferr, ha ritenuto necessario prevedere consistenti integrazioni, necessarie al completamento funzionale delle opere previste dal Contratto Applicativo n. 1 quali: a. attività di rilievo e indagini ispettive propedeutiche alla progettazione esecutiva stessa, in coerenza con quanto indicato dalle vigenti Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti, adottate con decreto ministeriale 1° luglio 2022; b. progettazione e la realizzazione delle connessioni e delle alimentazioni elettriche dei sistemi di monitoraggio*" e che pertanto "*è sorta la necessità di procedere a una variazione in aumento della prestazione perché l'importo inizialmente previsto non ha potuto tener conto delle prestazioni e delle opere aggiuntive sopra richiamate*", è stato previsto un incremento del costo dell'opera di euro 6.148.105,98 con conseguente aumento ad euro 19.348.725,98 dell'importo complessivo.

[31] "*nel rispetto del principio di risultato ed al fine di conseguire la massima tempestività nella esecuzione delle opere (…) per le motivazioni di seguito riportate:*

a) per consentire e completare gli interventi previsti nel Contratto Applicativo n.1 e nell'Atto Aggiuntivo al Contratto Applicativo n.1 per i quali si dovrà procedere ad una compiuta valutazione tecnico-economica del metodo di definizione dei valori di soglia per le attività di monitoraggio;

b) per consentire di stipulare un secondo contratto applicativo sino al raggiungimento dell'intero finanziamento stanziato per le opere, pari ad € 138.000.000,00, tenuto conto che l'importo attualmente disponibile (e, di conseguenza, i limiti entro cui definire nuovi contratti applicativi) è noto solo a far data del mese di ottobre 2024 a seguito dell'approvazione della legge n. 143/2024 di conversione del D.L. n. 113/2024;

c) in considerazione che l'attivazione di una nuova procedura di gara, per il mutato contesto economico e per le tempistiche tecniche richieste, risulterebbe particolarmente onerosa, con aggravio di costi e rallentamenti, nonché di discontinuità nelle prestazioni, in particolare ricorrendo all'individuazione di un nuovo operatore economico".

autostradale e implementazione prototipo" della Misura C5 del Piano Nazionale Complementare (PNC) al PNRR è stato ridotto alla somma complessiva di euro 138.000.000,00, rimanendo quindi sospesa.

Riscontrando la nota istruttoria della Sezione, il Commissario straordinario ha precisato che "*tutte le opere d'arte individuate ed oggetto di monitoraggio sono state individuate tra quelle non soggette ad interventi immediati di adeguamento perché insistenti su tratte che potrebbero essere interessate da varianti all'attuale percorso dell'arteria autostradale secondo il Programma Generale predisposto dal precedente Commissario ai sensi del comma 4 dell'art. 206 del sopracitato DL n. 34/2020, ad oggi privo di una formale condivisione a livello politico, necessaria per la sua piena attuazione*" e che, pertanto, "n*ell'ottica di una prudenziale salvaguardia delle risorse pubbliche, si è deciso di non attivare il contratto applicativo, relativo alla messa in esercizio del sistema Smart Road, fino a quando non saranno chiare le decisioni circa l'attuazione del programma che prevedeva di attuare delle varianti al percorso attuale. Quindi, per il momento non verrà attivato il sistema perché lo si potrebbe attivare solo nei tratti che non sono soggetti a variazioni; se fosse attivato, di fatto, si avrebbe un impatto riduttivo rispetto all'utilità di usare tale tecnologia su tutta la tratta autostradale che si era originariamente individuata*".

Nella fase di verifica della progettazione (conclusasi nel mese di giugno 2025), è stato previsto "*il coinvolgimento del gestore, in quanto il sistema di monitoraggio dovrà essere governato dal gestore responsabile delle tratte stesse*".

Il Commissario ha, inoltre, rappresentato che "*per quanto attiene la messa in esercizio del sistema Smart Road propriamente detto (che non potrebbe essere realizzato sull'intera infrastruttura autostradale ma solo, per ora, nei tratti in invarianza di tracciato riducendo notevolmente - di fatto - l'impatto di tale tecnologia nella fruizione del sistema autostradale) non si è ritenuto prudenziale, nell'ottica della salvaguardia di risorse pubbliche, attivare apposito contratto applicativo fino a quando non saranno note le sopra-ordinate decisioni circa l'opportunità di programmare varianti al percorso attuale*".

Come si evince dalla tabella sotto riportata, la fase negoziale e di progettazione del Contratto Applicativo n. 1 sono state completate.

L'avvio dei lavori, consegnati in via d'urgenza in data 9.1.2023, era stato previsto per il 1° luglio 2025.

Tabella 5 - Cronoprogramma monitoraggio dinamico Smart road

CRONOPROGRAMMA MONITORAGGIO DINAMICO SMART ROAD							
Linea di intervento	CUP	CIG	VALORE INVESTIMENTO	Linee di finanziamento			
				QUOTA PNC	QUOTA FONDO INFRAST.		
Accordo Quadro per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei sistemi SMART ROAD sulle autostrade A24-A25	J39J20001310001	90196545F1	255.000.000 (138.000.000)	255.000.000 (138.000.000)	0		
TOTALE			**255.000.000 (138.000.000)**	**255.000.000 (138.000.000)**	**0**		
FASE PROGETTAZIONE		**ATTIVITÀ NEGOZIALE**			**FASE REALIZZATIVA**		
Avvio	Validazione	Pubblicazione bando di gara	Aggiudicazione	Stipula	Consegna lavori	Avvio lavori	Ultimazione lavori
09.01.2023	30.04.2025	22.12.2021	28.09.2022	16.02.2022	09.01.2023	01.07.2025	31.05.2026

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati del MIT (24/04/2025).

2.4 Adeguamento ed efficientamento energetico del sistema impiantistico del traforo del Gran Sasso

La seconda linea di intervento del progetto riguarda l'adeguamento degli impianti di sicurezza del Traforo del Gran Sasso, per un importo complessivo di 150 milioni di euro (CUP J89J21021620001).

Con contratto di compravendita del 17 maggio 2023, il Commissario straordinario ha acquistato da Strada dei Parchi s.p.a. il progetto di adeguamento e rinforzo strutturale, nonché impiantistico per l'adeguamento del Traforo del Gran Sasso, ai sensi del d.lgs. n. 264/2006 e del progetto di demolizione e ricostruzione fuori sede del nuovo viadotto di svincolo S. Gabriele – Colledara, che aveva conseguito il parere di conformità della Commissione Permanente Gallerie, insediata in seno all'ANSFISA, con delibera del 19/12/22 n. 25, con condizioni e prescrizioni da recepire nei successivi livelli di approfondimento progettuale.

Come si legge nelle premesse dell'atto, a tale determinazione il Commissario è addivenuto "*per ragioni di economicità e di rapidità dell'azione amministrativa, in coerenza con il carattere di urgenza ed emergenzialità della sua funzione*", reputando "*più opportuno acquisire la progettazione già disponibile anziché procedere a un nuovo affidamento delle relative progettazioni e delle necessarie prove, rilievi ed indagini propedeutiche*", previa positiva verifica, da parte di Italferr S.p.A., della correttezza tecnica e della convenienza economica. L'acquisto del progetto ha, quindi, consentito il conseguimento della prima milestone del cronoprogramma.

Italferr S.p.a., infatti, ai sensi della convenzione sottoscritta il 21 gennaio 2022 (approvata con decreto n. 1 del 13 gennaio 2022), era stata incaricata del "*supporto*

tecnico amministrativo connesso alle attività di competenza da svolgere nel traforo del Gran Sasso" per "*1) analisi istruttoria del progetto di adeguamento al d.lgs. n. 264/2006 e ss.mm.ii. e di manutenzione straordinaria della Galleria Gran Sasso; 2) definizione del sistema di cantierizzazione per consentire gli interventi di adeguamento impiantistico e strutturale della Galleria mantenendo l'esercizio della Infrastruttura; 3) modellazione BIM della Galleria Gran Sasso sulla base dei rilievi georiferiti e integrazione con il modello BIM del sistema idrico di progetto*" (per un importo pari a euro 385.000,00 oltre CNPAIA pari al 4% pari a euro 15.400,00 oltre IVA al 22% per euro 88.088,00 per un totale di euro 488.488,00, a valere sulle risorse PNC).

Il corrispettivo convenuto "*in esito ad un'articolata fase di trattativa*"[32] dalle parti è pari a euro 2.569.552,33 per il progetto di adeguamento strutturale e impiantistico all'interno del Traforo del Gran Sasso, e a euro 300.000,00 per il progetto di demolizione e ricostruzione del nuovo viadotto di svincolo S. Gabriele – Colledara, ritenuto congruo da Italferr S.p.a. "*tenuto conto del grado di completezza documentale e del livello di approfondimento degli elaborati che li compongono*".

Nel riscontrare la nota istruttoria della Sezione, il Commissario ha rappresentato che "*nel corso delle attività di studio e programmazione si sono evidenziati alcuni elementi di condizionamento e criticità, spesso tra loro confliggenti e interferenti*".

In particolare, "*l'attuale sistema di captazione e distribuzione idrico potabile è estremamente vulnerabile alle contaminazioni da agenti esterni: lo stato conservativo delle reti di drenaggio e dei collettori principali di recapito dell'acqua potabile proveniente dal bacino imbrifero del Gran Sasso, non è impermeabile a possibili contaminazioni derivanti dalla esecuzione dei lavori in particolar modo da quelli interessanti la piattaforma stradale: questa circostanza è prepotentemente emersa nel corso di alcuni lavori di manutenzione condotti, negli anni scorsi, dal "Gestore" che, seppur potenzialmente di modesta entità, hanno comportato la rilevazione di agenti contaminanti nella risorsa idrica ritenuti, dagli enti preposti al controllo, a livelli meritevoli di azioni di salvaguardia. Questa circostanza è fortemente condizionante per l'esecuzione delle opere di adeguamento impiantistico D.lgs. 264/06 al punto di impedire la realizzazione di quelle interessanti la piattaforma stradale e le parti d'opera adiacenti*".

Un secondo profilo di criticità è connesso al "*necessario coordinamento e interferenze con i lavori di messa in sicurezza del sistema idrico potabile del Gran Sasso di competenza di altro Commissario Straordinario all'uopo nominato: le opere di adeguamento del sistema idrico*

[32] La cessione del progetto da parte di Strada dei Parchi s.p.a. si inserisce in un più ampio quadro di rapporti tra la società, già gestore delle autostrade A24-A25, ANAS S.p.a. ed il Ministero delle infrastrutture, caratterizzato da un complesso contenzioso, sorto a seguito della revoca della concessione ai sensi della legge del 5 agosto 2022, n.108, con contestuale subentro di ANAS S.p.a. L'art 14-bis del Decreto-legge 18 ottobre 2023, n. 145, convertito con modificazioni dalla Legge 15 dicembre 2023, n. 191, ha disposto il reintegro di Strada Dei Parchi nella Concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, di cui alla Convenzione unica del 18 novembre 2009 fino alla scadenza naturale della medesima, rideterminata tenendo conto del periodo di gestione temporanea affidata ad ANAS S.p.a., subordinatamente al verificarsi di talune condizioni e presupposti. Nelle more, la Società aveva presentato istanza di concordato preventivo -successivamente rinunciata a fronte dell'intervenuto accordo per il reintegro- al Tribunale di Roma, che, appunto, ha autorizzato la cessione del progetto.

prevedono interventi nello stesso sedime delle opere di adeguamento impiantistico ai sensi del D.lgs. 264/06 e quindi sono con esse interferenti".

Va, tuttavia, rammentato che, proprio in ragione di tale possibili interconnessioni, in data 21 luglio 2021 (con successivo Addendum del 30 novembre 2021) è stato sottoscritto uno specifico protocollo d'intesa, volto, appunto, a efficientare e funzionalizzare gli interventi di reciproca competenza, tanto più che è stata sottolineata la "*limitazione delle soggezioni sull'esercizio autostradale*", in quanto "*l'autostrada A24, in particolare il tronco Torano-Teramo, è un'arteria essenziale non solo al collegamento interno della regione Abruzzo, ma anche a quello est-ovest dell'Italia centrale: la necessaria limitazione temporale delle soggezioni, suggerirebbe, quale soluzione di minor impatto, l'esecuzione in contemporanea dei lavori di adeguamento impiantisco e di messa in sicurezza del sistema idrico*".

L'impatto degli interventi, inoltre, deve tener conto dell' "*esercizio e la sicurezza dei laboratori dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare*", oltre che di "*vincoli e condizionamenti imposti nel corso di procedimenti giudiziari in conseguenza dei quali il mantenimento in esercizio del Traforo è stato subordinato al rispetto di alcune limitazioni (utilizzo, per entrambe le canne, di una sola corsia per ogni senso di marcia lasciando l'altra sempre a disposizione dei mezzi d'emergenza, limitazione della velocità di percorrenza e della distanza reciproca tra i veicoli in transito*)", elemento quest'ultimo, "*estremamente condizionante nella programmazione dei lavori che, allo stato, comporta la necessità, quasi assoluta, di eseguire i lavori con la chiusura del Traforo al traffico autostradale*".

Nonostante l'esistenza del citato protocollo d'intesa (alla luce del quale, "*allo scopo di mitigare le criticità e i condizionamenti sopra elencati, quindi, al fine di limitare le interferenze con l'esercizio dell'infrastruttura, ridurre i tempi di esecuzione, eliminare i rischi di contaminazione del sistema di captazione idrico potabile e ottimizzare le risorse economiche, si era ritenuto che gli interventi strutturali e di adeguamento impiantistico all'interno del Traforo del Gran Sasso potessero attuarsi d'intesa e in contemporaneità con i lavori di messa in sicurezza del sistema idrico del Traforo di competenza, come detto, di altro Commissario Straordinario all'uopo nominato*"), tuttavia, "*le prime stime programmatiche sui tempi di esecuzione delle opere per la messa in sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso, rese note nel corso del 2023, prevedevano il completamento dei lavori entro il 2029, e pertanto risultavano del tutto incompatibili con i termini temporali di adeguamento impiantistico ex. D.lgs. 264/06 (anno 2025)*"[33].

Ciò ha indotto il Commissario a un mutamento "*della strategia originariamente individuata*", prevedendo la suddivisione dell'intervento in due fasi successive: "*una prima fase con la sola realizzazione delle opere che interessano la parte alta della galleria, non interferenti con i lavori per il sistema idrico, che comportano limitati condizionamenti del*

[33] Cfr., per un'analisi puntuale dell'accordo e delle successive fasi attuative antecedenti a quella presa in esame nel presente rapporto, la delibera di questa Sezione n. 36/23, avente ad oggetto l'attività del Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso, in particolare le pp. 29 e ss. e 40, oltre che la delibera n. 92/2024, pp. 66 e ss. ove sono analizzati i relativi seguiti.

traffico veicolare (senza tuttavia eliminarli del tutto) e limitati rischi di rilevante contaminazione della risorsa idrica; una seconda fase, che va necessariamente eseguita in coordinamento con i lavori di messa in sicurezza del sistema idrico, per la realizzazione dei restanti interventi di adeguamento impiantistico che interessano la piattaforma stradale".
Ne è derivato, tuttavia, in primo luogo il mancato raggiungimento, alla data attuale, delle *milestone d*el programma PNC e la prospettica impossibilità del raggiungimento dell'obbiettivo del totale adeguamento ai sensi del d.lgs. n. 264/06 entro il 2025.
In secondo luogo, l'esecuzione dell'intervento in due fasi comporterà necessariamente, da un lato, l'aumento dei costi e, dall'altro, la dilatazione della durata delle soggezioni e condizionamenti conseguente alla maggiore durata dei lavori (anche se, "*limitatamente alla prima fase, a minore impatto*").
In data 7 giugno 2024, il Commissario straordinario ha indetto una "Conferenza dei servizi sul Progetto di messa in sicurezza, ai sensi del d.lgs. n. 264/2006, e di manutenzione straordinaria mediante interventi strutturali di messa in sicurezza della Galleria Gran Sasso, per l'acquisizione delle autorizzazioni e nulla osta, comunque denominati, ai fini dell'approvazione del progetto medesimo, ai sensi dell'art. 27 del d.lgs. n. 50 del 2016, da svolgersi in forma semplificata e in modalità asincrona, ai sensi dell'art. 14-bis della l. n. 241/1990, in conformità a quanto stabilito dall'art. 48, c. 5, d.l. n. 77/2021, nonché con le accelerazioni dell'art. 13, d.l. n. 76/2020".
Nel mettere a disposizione gli elaborati progettuali, veniva precisato che "*Per quanto concerne gli interventi di adeguamento normativo degli impianti della galleria esistente ai sensi del D.lgs. 264/2006, questi prevedono l'installazione e/o messa in sicurezza degli impianti elettrico, di illuminazione, di segnaletica, di terra, di emergenza SOS, di telecontrollo e supervisione impianti, di TVCC, di rivelazione incendi, di ventilazione, di raccolta dei liquidi pericolosi e di controllo qualità dell'aria. Per quanto attiene i propedeutici interventi di manutenzione straordinaria per messa in sicurezza strutturale, si specifica che gli interventi rientrano nell'ambito del piano generale di Assessment delle gallerie appartenenti alla rete Autostradale Strada dei Parchi che prevede, sostanzialmente, una "ispezione di punto zero", consistente in un'ispezione di verifica straordinaria di tutte le gallerie, previa raccolta e analisi della documentazione disponibile, sia mediante sopralluoghi visivi, sia mediante indagini di approfondimento, finalizzata a valutare lo stato di consistenza dei rivestimenti delle gallerie e conseguentemente a definire gli eventuali interventi di messa in sicurezza che risultino necessari. Le opere interessano l'ambito della Regione Abruzzo e sono localizzate nel territorio dei Comuni dell'Aquila e Isola del Gran Sasso d'Italia, nell'ambito di competenza, rispettivamente, delle Province dell'Aquila e Teramo.*"
Con successiva nota del 9 agosto 2024, è stato disposto il differimento della Conferenza di Servizi, con proroga del termine, di cui all'art. 13, comma 1, lett. a), d.l. n. 76/2020, a tutto il 9 settembre 2024.
Nel corso della conferenza di servizi è emersa la necessità di approfondimenti progettuali e d'individuazione di soluzioni tecnico-operative, stante l'incidenza sulla realizzazione dell'intera opera, di talune prescrizioni dell'Ente Parco Nazionale del

Gran Sasso (circa la necessità di spostare taluni interventi alla seconda fase, al fine di sottoporli a valutazione di incidenza) e l'emersione del "*rischio dell'intorpidimento delle acque per uso civile in conseguenza degli interventi previsti per la realizzazione dell'opera*".
All'esito di detti approfondimenti, nel corso dei quali il Commissario straordinario si è avvalso del supporto tecnico di Italferr S.p.a., "*è emersa, quale unica soluzione efficace, l'imprescindibilità della preventiva piena funzionalità dei potabilizzatori in corso di realizzazione da parte della struttura del Commissario Straordinario per la Sicurezza del Sistema Idrico del Gran Sasso - che presumibilmente potrà raggiungersi nel II semestre dell'anno 2026 - fermo restando l'esclusione di un potenziale intorpidimento per una possibile interconnessione tra le gallerie*".
È, comunque, stata portata in conferenza dei servizi all'attenzione dei competenti Enti, la soluzione sopra prospettata, invitando gli stessi a esprimersi in ordine alla fattibilità della Fase I.
Con decreto n. 19 del 5 giugno 2025, quindi, il Commissario straordinario ha preso atto e approvato le risultanze della Conferenza di Servizi (con le specifiche tecniche di cui all'Allegato A), da ottemperare in fase di progettazione esecutiva) e ne ha determinato la positiva conclusione dei lavori[34], subordinando "*l'inizio dei lavori, ai fini di evitare ogni possibile rischio di intorpidimento delle acque ad uso civile, alla previa piena funzionalità dei potabilizzatori, di entrambi i versanti territoriali interessati, in corso di realizzazione da parte della struttura del Commissario Straordinario per la Sicurezza del Sistema Idrico del Gran Sasso, ipotizzando quale data presuntiva il II semestre dell'anno 2026, ferma restando l'esclusione di un potenziale intorpidimento per una possibile interconnessione tra le gallerie*".
Con la nota di riscontro alle richieste istruttorie della Sezione, il Commissario straordinario ha rappresentato che "*le prescrizioni ricevute rafforzano ulteriormente la necessità – più volte evidenziata al Ministero delle Infrastrutture – di unificare in capo ad una sola figura commissariale le competenze realizzative dei due interventi insistenti sul medesimo sedime e necessariamente interferenti fra loro, derivandone inoltre, come già rappresentato, la migliore organizzazione delle risorse economiche e delle modalità di attuazione. Tale unificazione, già proposta al Ministero delle Infrastrutture, consentirebbe una migliore gestione delle risorse economiche e una più efficiente attuazione degli interventi. Il Ministero ha già avviato la preparazione del testo del DPCM che dovrebbe unificare in capo a una sola figura commissariale le competenze per realizzare i due interventi che hanno come oggetto lo stesso sedime e che sono strettamente legati tra loro, per migliorare le tempistiche di esecuzione, l'organizzazione delle risorse e facilitare gli interventi*".

[34] Il provvedimento è stato adottato ai sensi degli artt. 14 comma 2 della legge n. 241/1990, art. 14 bis comma 5, art. 14 quater, art. 14 quinquies, della legge n.241/1990 e s.m.i nonché art. 48 comma 5 e comma 5-quinquies D.L. 31 maggio 2021, n. 77, convertito con L. 29 luglio 2021, n. 108, come modificato dal D.L. 25 febbraio 2023, n. 13, prendendo atto dei pareri/nullaosta/indicazioni/prescrizioni pervenuti dagli enti interessati come da richiamato allegato A parte integrante e sostanziale del provvedimento e dando atto che il progetto approvato con la chiusura della conferenza di servizi determina la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ai sensi dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.

In seguito, ha precisato che "*essendo previsto il trasferimento di questa misura totalmente in capo all'altra struttura commissariale, si stanno predisponendo le necessarie procedure per il trasferimento delle risorse*"[35].
Nelle more, il cronoprogramma dell'intervento è stato rimodulato con riferimento al completamento della sola Fase I, sia in ambito progettuale che realizzativo.

Tabella 6 – Cronoprogramma adeguamento ed efficientamento energetico Gran Sasso

CRONOPROGRAMMA ADEGUAMENTO ED EFFICIENTAMENTO ENERGETICO GRAN SASSO							
Opera	**CUP**	**CIG**	**VALORE INVESTIMENTO**	**Linee di finanziamento**			
				QUOTA PNC	**QUOTA FONDO INFRAST.**		
Progetto di messa in sicurezza ai sensi del D. Lgs 264/2006 della Galleria Gran sasso	J89j21021620001	90196545F1	150.000.000	150.000.000	0		
TOTALE			**150.000.000**	**150.000.000**	**0**		
FASE PROGETTAZIONE		ATTIVITÀ NEGOZIALE			FASE REALIZZATIVA		
Avvio	Validazione	Pubblicazione bando di gara	Aggiudicazione	Stipula	Consegna lavori	Avvio lavori	Ultimazione lavori
09.08.2027	15.09.2027	15.04.2026	15.09.2026	30.11.2026	18.01.2027	30.09.2027	21.02.2029

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati del MIT aggiornati alla data del 24/04/2025.

2.5 Adeguamento sismico di 36 opere d'arte

L'ultima linea di intervento riguarda l'adeguamento sismico di 36 ponti e viadotti nel sistema infrastrutturale.
Per raggiungere l'obiettivo del Piano Nazionale Complementare (PNC), sono state pubblicate 4 gare d'appalto (Lotti I-VI: i lotti da VII a IX sono finanziati esclusivamente dal Fondo Infrastrutture), per l'affidamento dei lavori di adeguamento su 51 viadotti, con un investimento totale di 1.012,40 milioni di euro.
Come già detto, gli interventi sono monitorati nel sistema MOP di BDAP e finanziati per un totale di 595 milioni di euro dal PNC, oltre a 417,4 milioni di euro con copertura a valere sul Fondo infrastrutture.

[35] Riguardo al coordinamento dei compiti tra i Commissari straordinari ("Gran Sasso" – "A24 e A25") è intervenuto il decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, in cui è prevista l'adozione di un apposito piano di razionalizzazione delle competenze, da attuarsi con successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri. L'art. 3, comma 2, disciplina i criteri nel rispetto dei quali è predisposto il piano di razionalizzazione, consistenti nella riduzione del numero dei commissari, l'individuazione di eventuali lotti funzionali aggiuntivi, la revoca dei commissari nominati tenuto conto dei risultati e degli obiettivi raggiunti, e la nomina di nuovi commissari, sulla base di esigenze di razionalizzazione dell'azione amministrativa dei commissari straordinari.)

Avvalendosi del potere di deroga alla vigente normativa in materia di contratti pubblici (d.lgs. n. 50/2016) a lui attribuito per legge, il Commissario straordinario ha affidato, in appalto, tutta la progettazione nei suoi livelli PFTE e PE e la conseguente realizzazione dei lavori, alla luce delle esigenze di celerità, suddivisa per stralci.

2.5.1 Gara d'appalto per gli stralci I, II e III

Con decreto del 25 novembre 2022, n. 26, nel quadro delle prestazioni di supporto previste per legge, Italferr S.p.a. è stata incaricata di predisporre i Documenti Prestazionali contenenti le Specifiche Tecniche relative alla progettazione e alla realizzazione di interventi di adeguamento strutturale dei viadotti delle Autostrade A24 e A25.
Con successivo decreto n. 3 del 27 gennaio 2023, sono stati approvati due Addendum alla predetta convenzione e stabilito il corrispettivo economico delle prestazioni, rispettivamente pari a euro 648.000,00 oltre IVA e CNPAIA per i primi 11 viadotti e pari ad euro 280.000,00 oltre IVA e CNPAIA per ulteriori 5.
Con decreto n. 35 del 24 dicembre 2022, il Commissario straordinario ha approvato, avviando la procedura ristretta, gli schemi dei relativi atti, ai sensi dell'art. 61 del d.lgs. n. 50/2016 e dell'art. 28 della direttiva 2014/24/UE, per l'appalto integrato per l'intera progettazione e l'esecuzione dei lavori di adeguamento strutturale e messa in sicurezza sismica di n 16 viadotti prioritari delle autostrade A24 e A25 – I, II e III STRALCIO (STRALCIO I - CUP: J61B21007280001 STRALCIO II - CUP: J91B21005070001 STRALCIO III - CUP: J91B21005080001), per importi rispettivamente di euro 80.600.000,00, euro 195.100.000,00 ed euro 203.100.000,00.
La scelta della procedura ristretta, di cui all'art. 61 del d.lgs. n. 50/2016, nonché quella di avvalersi dei poteri in deroga, indicendo la procedura selettiva sulla base del mero Documento Prestazionale (art. 59, comma 1, d.lgs. n. 50/2016), è stata determinata dall'"*esigenza del rispetto delle scadenze imposte dal PNC che obbligano allo svolgimento delle procedure di affidamento entro tempi strettissimi*".
Inoltre, "*data la natura prevalentemente sostitutiva degli interventi, e la conseguente marginalità del contributo architettonico*", è stato ritenuto che la progettazione da affidare all'appaltatore possa "*articolarsi in due soli livelli (Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economico e Progetto Esecutivo) anziché nei tre previsti dalla vigente normativa, in deroga all'art. 23 del D.lgs. 50/2016*".
In data 30 dicembre 2022, sono state pubblicate le procedure di gara per la fase di pre-qualifica, per l'affidamento dell'appalto integrato per l'intera progettazione e l'esecuzione dei lavori di adeguamento strutturale e messa in sicurezza sismica di n. 15 viadotti prioritari delle autostrade A24 ed A25 – I, II e III STRALCIO, fissando il termine di presentazione delle domande di partecipazione al 30 gennaio 2023, poi prorogato, previa rettifica, al 10 febbraio 2023.

Conclusa la fase di pre-qualifica, con decreto n. 23 del 4 maggio 2023, è stata avviata la seconda fase della procedura ristretta telematica per l'affidamento, ai sensi degli artt. 61 e 95 del d.lgs. n. 50/2016 e dell'art. 28 della direttiva 2014/24/UE, l'appalto integrato per l'intera progettazione e l'esecuzione dei lavori di adeguamento strutturale e messa in sicurezza sismica di n. 16 viadotti prioritari delle autostrade A24 e A25 – I, II e III Stralcio.
Con decreti in data 21 settembre 2023 (rispettivamente nn. 60, 58 e 57), sono state approvate, ai sensi dell'art. 33, comma 1, del Codice le proposte di aggiudicazione e, pertanto, sono stati aggiudicati, ai sensi dell'art. 32, comma 5, del Codice, gli appalti di "Progettazione ed esecuzione dei lavori di adeguamento strutturale per la messa in sicurezza sismica", con contestuale mandato al RUP di dare corso alla consegna, in via d'urgenza, ai sensi dell'articolo 32, comma 8, del Codice:

- di n. 6 viadotti prioritari dell'autostrada A24 A25 – Stralcio I - Numero di riferimento gara: COM2/2022, CIG 95644745A1 – CUP: J61B21007280001", in favore del R.T.I. PANGEA CONSORZIO STABILE Sc.a.r.l. (mandataria) - UBALDI COSTRUZIONI S.p.a. (mandante);
- di n. 4 viadotti prioritari dell'autostrada A25 – Stralcio II - Numero di riferimento gara: COM-3/2022 CIG 9564078ED4 CUP J91B21005070001, in favore del Consorzio Ordinario COSSI COSTRUZIONI SPA, M.G.A. SRL MANUTENZIONI GENERALI AUTOSTRADE, SPIC S.r.l.;
- di n. 5 viadotti prioritari dell'autostrada A25 – Stralcio III - Numero di riferimento gara: COM-4/2022, CIG 9564502CBA – CUP: J91B21005080001", in favore di TOTO S.p.a. COSTRUZIONI GENERALI.

Come confermato anche dal Commissario, nella relazione trasmessa in sede istruttoria, "*tutti i contratti risultano stipulati e per tutti i lotti sono in corso le attività di verifica del PFTE e/o l'iter di approvazione territoriale*".
Con decreto n. 1 del 15 gennaio 2024, è stato approvato l'Addendum alla Convenzione Quadro del 1° dicembre 2022, per l'affidamento a Italferr s.p.a. dell'Attività di Verifica Tecnica ed Economica della progettazione (PFTE e PE) – Stralci I, II e III – per la realizzazione di interventi di adeguamento strutturale di 15 viadotti delle autostrade A24 e A25, a fronte di un corrispettivo di euro 1.087.680,00 oltre IVA e CNPAIA, di cui euro 652.608,00 per la verifica tecnica del PFTE ed euro 435.072,00 per la verifica tecnica del PE.

2.5.2 Gara per gli stralci, IV, V e VI

Con decreto n. 43 del 26 giugno 2023, il Commissario straordinario ha dato "*avvio di Gara Europea a procedura aperta per l'affidamento, con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità prezzo, ai sensi degli artt. 60 e 95 del D.Lgs. 18 aprile 2016 n. 50, dell'appalto integrato per l'intera progettazione ed*

esecuzione dei lavori di adeguamento strutturale per la messa in sicurezza sismica di n. 12 viadotti prioritari delle autostrade A24 e A25 suddivisi in lotti denominati stralci – IV, V, VI STRALCIO (CUP J99J21014960001, CIG 9920815387 (STRALCIO IV) CIG 9920872291 (STRALCIO V) CIG 9920938906 (STRALCIO VI)", per importi rispettivamente di euro 158.100.000,00, euro 205.800.000,00 ed euro 111.600.00,00.

Anche in questo caso, Italferr S.p.a., sulla base dell'Addendum (approvato con decreto n. 20 del 24 aprile 2023) alla Convenzione quadro 1 dicembre 2022, ha svolto l'attività di predisposizione di documentazione tecnica per la pubblicazione di bandi di gara per il secondo gruppo viadotti (n. 9 viadotti) e per il terzo gruppo viadotti (n. 3 viadotti) a fronte di un corrispettivo di euro 369.600,00 oltre IVA e CNPAIA per il secondo gruppo di viadotti e di euro 195.300,00 oltre IVA e CNPAIA per il terzo gruppo di viadotti.

Anche in questo caso, "*per la celerità e l'emergenza proprie della funzione commissariale, nonché per la natura specifica degli interventi*" affidando "*all'appaltatore la redazione del progetto in tutte le sue fasi di approfondimento, ivi compresa quella iniziale del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, indicendo la procedura di gara sulla base di un mero Documento recante Specifiche Tecniche elaborato dal committente Commissario Straordinario, in deroga all'art. 59, comma 1, del Codice*". "*Data la natura prevalentemente sostitutiva degli interventi, e la conseguente marginalità del contributo architettonico, la progettazione da affidare all'appaltatore*" può articolarsi "*in due soli livelli (Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economico e Progetto Esecutivo) anziché nei tre previsti dalla attuale normativa, in deroga all'art. 23 del Codice*".

Con Convenzione del 1° giugno 2023, il Commissario straordinario, "*al fine di accelerare e rendere maggiormente efficiente l'attuazione degli interventi urgenti per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle tratte autostradali A24 e A25*", ha affidato all'Agenzia Regionale di Informatica e Committenza della Regione Abruzzo ("A.R.I.C.") le attività di centrale di committenza ai fini della gestione delle procedure di gara volte all'aggiudicazione degli appalti di lavori, di prestazione di servizi, di acquisto di beni e forniture, per la realizzazione dei compiti assegnatigli.

Con decreto n. 2 del 27 gennaio 2024, è stata approvata l'aggiudicazione dell'appalto di "Progettazione ed esecuzione dei lavori di adeguamento strutturale per la messa in sicurezza sismica dei viadotti prioritari Pescara 2, Pescara 3, San Cassiano, Pescara 4, Alba dell'Autostrada A25 –Stralcio V - CIG 9920872291 – CUP J99J21014960001", in favore di Toto S.p.a. Costruzioni Generali.

Con decreto n. 15 del 4 aprile 2025, è stata approvata "*l'aggiudicazione (…) dell'appalto di progettazione ed esecuzione dei lavori di adeguamento strutturale per la messa in sicurezza sismica dei viadotti prioritari Pescara 1, Brecciarola, Ponte sul Pescara, Ponte sul Nora delle Autostrade A24 e A25 - Stralcio IV - in favore del RTI Costruzioni Edili Baraldini Quirino S.p.A. – Vittadello S.p.a. - CUP J99J21014960001*".

Con decreto n. 16 del 4 aprile 2025, è stata approvata "*l'aggiudicazione (…) dell'appalto di progettazione ed esecuzione dei lavori di adeguamento strutturale per la messa in sicurezza*

sismica dei viadotti prioritari Pettino e Rampa Teramo – Aquila Ovest, San Giacomo delle Autostrade A24 e A25 – Stralcio VI – in favore del Consorzio Stabile Medil Società Consortile per Azioni Esecutrice Ovres Company S.r.l. – I.C.G. Impresa Costruzioni generali S.r.l. - CUP J99J21014960001".

Anche in questo caso, come nel precedente, i contratti sono stati stipulati e sono in corso le verifiche tecniche sulla progettazione.

La verifica tecnica[36] della Progettazione (PFTE e PE) di n. 12 viadotti – Stralci IV, V e VI – è svolta, sulla base dell'Addendum (approvato con decreto n. 16 del 23 aprile 2024) alla Convenzione Quadro, per un corrispettivo di euro 941.798,00 oltre IVA e CNPAIA, da Italferr S.p.a.[37].

2.5.3 Gli stralci VII, VIII e IX

Con decreto n. 64 del 18 ottobre 2023, è stato approvato l'Addendum alla Convenzione Quadro, da stipularsi tra Commissario straordinario e Italferr S.p.a, per la predisposizione di documentazione tecnica per la pubblicazione di bandi gara per la progettazione e la realizzazione di interventi di adeguamento strutturale del quarto gruppo di viadotti delle autostrade A24 e A25, a fronte di un corrispettivo di euro 505.400,00 oltre IVA e CNPAIA.

Con decreto n. 14 del 10 aprile 2024, è stato dato "Avvio di Gara Europea a procedura aperta per l'affidamento, con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, individuata sulla base del miglior rapporto qualità prezzo, ai sensi degli artt. 71 e 108 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36, dell'appalto integrato di "Progettazione ed esecuzione dei lavori di adeguamento strutturale per la messa in sicurezza sismica di n. 12 viadotti

[36] In caso di affidamento congiunto di progettazione ed esecuzione, secondo le disposizioni di legge pro tempore vigenti, la verifica del progetto redatto dall'aggiudicatario è effettuata dal committente prima dell'inizio dei lavori ed è finalizzata all'accertamento della conformità della soluzione progettuale prescelta alle specifiche funzionali, prestazionali, normative e tecniche poste a base d'affidamento, rispondendo pertanto ai requisiti di cui all'articolo 26, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50 e del successivo articolo 42, comma 1, del decreto legislativo 31 marzo 2023 n. 36. L'esito positivo dell'attività di verifica assolve a tutti gli obblighi di deposito e di autorizzazione per le costruzioni in zone sismiche, nonché di denuncia dei lavori all'ufficio del genio civile a norma dell'articolo 42, comma 3 del decreto legislativo 31 marzo 2023 n. 36 e dell'articolo 5, comma 2 ter, del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136.

[37] L'affidamento di tale categoria di servizi a Italferr. S.p.a. è avvenuto, come da decreto n. 20 del 9 maggio 2024, in deroga l'art. 26, comma 6 del decreto legislativo 18 aprile 2016 n.50 e l'Allegato I.7 dell'articolo 42, comma 5, del decreto legislativo 31 marzo 2023 n. 36, che indicano i soggetti che possono svolgere la verifica della progettazione con le relative fasce di importo. Sulla base di tali disposizioni, le attività di verifica avrebbero dovuto essere affidate ad un organismo di tipo C, attraverso apposite gare pubbliche di servizi. Le relative tempistiche si appalesavano incompatibili con le esigenze di celerità della funzione commissariale, nonché generanti maggiori e rilevanti costi per le prestazioni professionali affidate all'esterno, di talché, consentendo la Convenzione quadro stipulata con Italferr S.p.A. l'affidamento alla medesima dell'attività di verifica tecnico-economica della progettazione dei lavori affidati dal Commissario Straordinario, e del supporto al RUP per le attività tecnico ingegneristiche, e quindi comprende l'attività di verifica tecnico-economica della progettazione ai fini della validazione ad opera del RUP di tutti i lavori affidati dal Commissario Straordinario, con il succitato decreto e sebbene Italferr S.p.A. fosse organismo di tipo B delle norme ISO/IEC 17020:2012 accreditato con certificato 0035ISP, il Commissario ha ritenuto di poter affidare in deroga l'attività, avendo tra l'altro Italferr s.p.a. "*dimostrato piene capacità tecniche e adeguata professionalità nello svolgimento dei compiti affidati ed è pertanto in grado di eseguire le prestazioni di verifica dei progetti prima della loro approvazione da parte del Commissario Straordinario e della loro messa in esecuzione*".

prioritari dell'Autostrada A25 - Stralci – VII, VIII, e IX", per l'importo di euro 425.100.000,00.

Come per le precedenti procedure, anche in questo caso "*per la celerità e l'emergenza proprie della funzione commissariale, nonché per la natura specifica degli interventi*" è stato ritenuto "*opportuno avvalersi del potere di provvedere in deroga alla vigente normativa*" affidando "*all'appaltatore la redazione del progetto in tutte le sue fasi di approfondimento, ivi compresa quella iniziale del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, indicendo la procedura di gara sulla base di un mero Documento recante Specifiche Tecniche elaborato dal committente Commissario Straordinario, in deroga all'art. 44, comma 1, del Codice*".

Con decreto n. 13 del 25 marzo 2025, è stata approvata "*l'aggiudicazione della gara comunitaria a procedura a procedura aperta finalizzata alla stipula di un contratto per l'affidamento di "Progettazione, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione dei lavori di adeguamento strutturale per la messa in sicurezza sismica di n. 12 viadotti prioritari dell'autostrada A25 - Stralci VII, VIII e IX - CUP J31B23000460001*", in favore dei seguenti operatori economici:

- Lotto 1 - Stralcio VII: RTI Monaco S.p.a. - IRCOP S.p.a. - De Sanctis Costruzioni S.p.a.- CUP J31B23000460001;
- Lotto 2 - Stralcio VIII: TOTO S.p.a. - CUP J31B23000460001;
- Lotto 3 - Stralcio IX: ICM S.p.a. - CUP J31B23000460001.

Di seguito, si riporta il cronoprogramma procedurale, relativo ai primi sei lotti, aggiornato al 24 aprile 2025.

Tabella 7 - Cronoprogramma fase negoziale e di progettazione

CRONOPROGRAMMA MONITORAGGIO DINAMICO, SMART ROAD					
OPERA	CUP	CIG	VALORE INVESTIMENTO	Linee di finanziamento	
				QUOTA PNC	QUOTA FONDO INFRAST.
LOTTO I: Adeguamento sismico viadotti svincolo di Tornimparte, Piletta (dx e sx), Emiviadotto Fuggetto, Le Monache (dx e sx), Rosciano (dx e sx), Santa Maria D'Arabona (dx e sx)	J61B21007280001	9564474541	85.200.000,00	85.200.000,00	0
LOTTO II: Adeguamento sismico viadotti svincolo di Celano (dx e sx), Cerchio (dx e sx), Collarmele (dx e sx) e Della Valle (dx e sx)	J91B21005077771	9564078ED4	206.900.000,00	206.900.000,00	0
LOTTO III: Adeguamento sismico viadotti Della Foce (dx e sx), Acquaviva (dx e sx), Capocroce (dx e sx), Valle dei Fiori (dx e sx), Castellucci (dx e sx)	J91B21005080001	9564502CBA	215.400.000,00	215.400.000,00	0
LOTTO IV: Adeguamento sismico viadotti Pescara 1 (dx e sx), Brecciarola (dx e sx), Ponte sul Pescara (dx e sx), Ponte sul Nora (dx e sx)	J99J21014960001	9920815387	504.900.000,00	87.500.000,00	417.400.000,00
LOTTO V: Adeguamento sismico viadotti Pescara 2 (dx e sx), Pescara 3 (dx e sx), San Cassiano (dx e sx), Pescara 4 (dx e sx), Alba (dx e sx)		9920872291			
LOTTO VI: Adeguamento sismico viadotti Rampa PE - AQ, Pettino (dx e sx), San Giacomo (dx e sx)		9920938906			
TOTALE			**1.012.400.000,00**	**595.000.000,00**	**417.400.000,00**

segue

OPERA	FASE PROGETTAZIONE		ATTIVITÀ NEGOZIALE			FASE REALIZZATIVA		
	Ultimazione	Validazione	Pubbl.ne bando di gara	Aggiud.ne	Stipula	Consegna lavori	Avvio lavori	Ultimaz. lavori
LOTTO I	31.10.2025	30.11.2025	30.12.2022	25.09.2023	16.04.2024	01.12.2025	01.12.2025	26.12.2026
LOTTO II	31.10.2025	30.11.2025	30.12.2022	21.09.2023	12.03.2024	01.12.2025	01.12.2025	30.04.2027
LOTTO III	31.08.2025	30.09.2025	30.12.2022	21.09.2023	15.02.2024	01.10.2025	01.10.2025	28.02.2027
LOTTO IV	30.11.2025	30.01.2026	30.06.2023	29.01.2024	17.12.2024	02.02.2026	02.02.2026	27.02.2027
LOTTO V	31.10.2025	30.11.2025	30.06.2023	29.01.2024	19.04.2024	01.12.2025	01.12.2025	31.05.2027
LOTTO VI	31.10.2025	30.11.2025	30.06.2023	29.01.2024	20.05.2024	01.12.2025	01.12.2025	26.12.2026

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati del MIT aggiornati alla data del 24/04/2025.

2.6 Stato di avanzamento al 31 dicembre 2025

Con nota del 15 dicembre 2025, questa Sezione ha richiesto aggiornamenti in merito all'indagine relativa al programma di interventi denominato "*Strade sicure implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24-A25)*", finanziato con risorse del Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, di cui al d.l. 6 maggio 2021, n. 59.
Gli interventi che interessano il traforo del Gran Sasso sono stati meglio indicati nella ordinanza commissariale n. 3/2021, come lavori di progettazione adeguamento impiantistico ex d.lgs. n. 264/2006, la messa in sicurezza del Traforo e lavori di efficientamento. Occorre ricordare che in sede di conversione del c.d. "Decreto Infrastrutture", d.l. n. 73/2025, ad opera della l. 18 luglio 2025, n. 105, è stato inserito l'art. 3-quater, rubricato "*Disposizioni urgenti in materia di messa in sicurezza e di adeguamento del traforo del Gran Sasso*", il quale ha disposto che: "*A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione (….), i compiti e le funzioni relativi agli interventi di adeguamento del traforo del Gran Sasso connessi all'attuazione degli obblighi derivanti dal decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, attribuiti al Commissario straordinario di cui all'articolo 206, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono trasferiti al Commissario straordinario di cui all'articolo 4-ter del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55*". La Sezione, pertanto, ha chiesto chiarimenti in ordine all'esatta perimetrazione delle opere da eseguire, ripartite tra i due Commissari, anche al fine di meglio interloquire con le competenti amministrazioni. E' stato chiesto, quindi, un aggiornamento generale sui pagamenti effettuati e su eventuali modifiche del cronoprogramma in essere.

2.6.1 Riscontro nota istruttoria da parte del Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso

Il Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso[38], ha confermato di aver acquisito unicamente le attività relative all'adeguamento impiantistico ed efficientamento energetico del traforo del Gran Sasso, precisando di aver già avuto, nell'ambito del suo mandato, la progettazione per il *Sistema di Supporto alle Decisioni (Decision Support Systems – DSS),* già previsto in riferimento ai dati ambientali per le acque potabili, alla manutenzione continua delle parti costituenti i sistemi di sicurezza, alla gestione di situazioni di alert e a quella della obsolescenza dei materiali e dei sensori ecc. Il DSS è ipotizzato quale elemento fondamentale per la gestione e la sicurezza futura del complesso sistema delle infrastrutture proprie dei diversi soggetti o interessi coinvolti (Sistema Idrico Integrato per il potabile, l'intero acquifero per la salvaguardia ambientale, i Laboratori Nazionali del Gran Sasso – INFN per le attività di alta ricerca, l'Autostrada A24 per la viabilità) e già presenti all'interno delle gallerie autostradali e in quelle dei Laboratori sotto il Gran Sasso e, pertanto, fra loro direttamente o indirettamente connesse. Il Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso, quindi, al fine di meglio chiarire la portata degli interventi allo stesso affidati, ha richiamato succintamente la normativa tecnica di riferimento, evidenziando che il d.lgs. n. 264/2006, di "*Attuazione della direttiva 2004/54/CE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea*", è specificamente riferito alla sicurezza impiantistica e stradale ai fini di tutela degli utenti e che, con il d.m. n. 247/2022, sono state approvate, da parte del Mims, "*le linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle gallerie esistenti lungo le strade statali o autostrade gestite da Anas S.p.a. o da concessionari autostradali*" che hanno "*carattere complementare alle altre norme che afferiscono alla sicurezza stradale di cui al Decreto legislativo 15 marzo 2011, n.35 e alla sicurezza antincendio nelle gallerie della rete transeuropea di cui al Decreto legislativo 5 ottobre 2006, n.264*", già ricordate. La procedura definita nelle linee guida, attraverso un approccio di *controlli multilivello* ad approfondimento crescente, prevede che, per risultati di rischio medio/alto, si realizzi un'analisi dettagliata della sicurezza strutturale, che analizzi, con la modellazione strutturale dinamica, il comportamento sismico della struttura e quindi i relativi adempimenti stabiliti dalle norme tecniche delle costruzioni (NTC2018 - *Adeguamento o Miglioramento*). Il Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso ha, altresì, precisato, per quanto attiene le risorse discendenti dal trasferimento relativo "*all'adeguamento ed efficientamento energetico del traforo del Gran Sasso*", di aver richiesto[39] informazioni sulle scadenze temporali del PNC, non ritenendo possibile attivare gli interventi prima del

[38] Nota del 29 dicembre 2025 prot. n. 508812.
[39] Con propria nota prot. n. 0342113/25 del 27 agosto 2025.

2028. Infatti, a partire da tale data, sarebbe prevista, nel programma di azione per il Gran Sasso, l'entrata in funzione degli impianti di potabilizzazione per garantire in sicurezza la continuità dell'alimentazione idropotabile delle comunità servite con le acque scaturenti dalle gallerie stesse. Il Commissario straordinario per il Gran Sasso ha riferito, altresì, che successivamente alla l. n. 105/2025, è stato redatto un nuovo *Quadro Esigenziale complessivo* delle attività da svolgersi a cura dello stesso, così da assicurare l'unificazione di tutte le progettazioni e, quindi, l'intervento unitario di quanto discendente dal d.l. n. 32/2019 e delle nuove attività trasferite. Il nuovo Quadro Esigenziale è stato emesso con il decreto n. 175 dell'11 dicembre 2025, richiamando anche il decreto 28 marzo 2024, n. 34, con cui era stato approvato il precedente "*Quadro Esigenziale per la progettazione degli interventi per la messa in sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso*", con la premessa necessaria data dal fatto che, essendo l'attività commissariale, riferita ad un quadro conoscitivo non definito al momento dell'avvio delle attività, ne deriverebbe un probabile, costante arricchimento del quadro delle situazioni in essere, con la necessità di sviluppare riflessioni e interazioni tra i diversi soggetti che partecipano a diverso titolo nei procedimenti.
Con decreto n. 171 del 3 dicembre 2025, sarebbe stato approvato il Quadro Economico aggiornato per le sole attività di messa in sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso. Tale quadro andrà successivamente aggiornato con le attività discendenti dalla legge n. 105/2025, una volta che le stesse siano trasferite. Il Commissario straordinario per il Gran Sasso ha precisato, quindi, che, alla data di agosto 2025, le risorse non erano ancora state trasferite, di talché non è stata ancora organizzata la contabilità speciale come Commissario subentrante. Il medesimo Commissario straordinario per il Gran Sasso, a settembre 2025,[40] ha riconfermato che l'avvio delle opere di adeguamento che interessano la galleria, è subordinato all'entrata in esercizio dei potabilizzatori di sicurezza esterni alle gallerie, ed è *conditio sine qua non* per effettuare gli interventi in galleria. L'utilizzo delle risorse da trasferire, pertanto, secondo le indicazioni offerte dal Commissario straordinario per il Gran Sasso, troverà concreta attuazione a partire dal 2028 e fino al 2032. Di conseguenza, sulla somma di euro 145.975.314,95 il Commissario ha ipotizzato un fabbisogno di cassa pari a:

- esercizio 2028, fabbisogno di cassa pari a 25 M €;
- esercizio 2029, fabbisogno di cassa pari a 25 M €;
- esercizio 2030, fabbisogno di cassa pari a 35 M €;
- esercizio 2031, fabbisogno di cassa pari a 35.975.314,95 €;
- esercizio 2032, fabbisogno di cassa pari a 25 M €.

[40] Nota prot. n. 0360803 dell'11 settembre 2025.

2.6.2 Riscontro nota istruttoria da parte del Commissario straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25

Con la nota di aggiornamento al 31 dicembre 2025[41], il Commissario straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25 ha ulteriormente precisato come, in merito alla linea PNC riferita esclusivamente all'adeguamento ed efficientamento del sistema impiantistico del Traforo del Gran Sasso, l'obiettivo sia oggettivamente più complesso per caratteristiche legate alla natura dell'opera e per una serie di circostanze, riferite dal medesimo Commissario, quali, ad esempio, l'avvicendamento di due distinti soggetti a ricoprire il ruolo di Commissario straordinario A24-A25 e la continua necessità di gestire il coordinamento tecnico e temporale delle rispettive attività, assegnate ai due diversi Commissari straordinari (A24–A25 e Gran Sasso), in vista del necessario rispetto delle scadenze di legge. A tale difficoltà sembrerebbe avere ovviato l'art. 3-quater del d.l. 21 maggio 2025, n. 73, convertito con modificazioni dalla l. 18 luglio 2025, n. 105, ha disposto – a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione – il trasferimento al Commissario straordinario per la messa in sicurezza idrica del Traforo del Gran Sasso delle funzioni relative agli interventi di adeguamento impiantistico prima attribuite al Commissario straordinario, di cui all'art. 206, c. 1, del d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla l. 17 luglio 2020, n. 77. La stessa disposizione ha onerato il Commissario uscente alla trasmissione, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, al Commissario subentrante, nonché al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione Generale per le Autostrade – e al Ministero dell'economia e delle finanze di una relazione recante:

- lo stato di attuazione degli interventi trasferiti;
- gli impegni finanziari assunti nell'esecuzione dell'incarico;
- la ricognizione delle risorse disponibili.

Il Commissario straordinario A24–A25 ha provveduto, con nota 18 agosto 2025, assicurando di proseguire, senza soluzione di continuità, le attività necessarie alla prosecuzione dell'opera. Il Commissario ha ricordato come il Traforo del Gran Sasso costituisca un'infrastruttura strategica della rete autostradale nazionale e rappresenti l'asse di collegamento principale tra il versante tirrenico e quello adriatico. Per le sue caratteristiche dimensionali – oltre 10 km per ciascuna canna – e per la collocazione all'interno della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), il traforo è soggetto agli obblighi di adeguamento stabiliti dal D.lgs. 5 ottobre 2006, n. 264, in attuazione della Direttiva 2004/54/CE, che impongono specifici standard di sicurezza e dotazioni impiantistiche. Gli interventi di messa in sicurezza impiantistica previsti – oltre ai

[41] Nota prot. n. 38 dell'11 gennaio 2026.

propedeutici interventi manutentivi strutturali dei rivestimenti delle due canne – comprendono, in sistema unitario e integrato, le seguenti componenti:

• Impiantistica elettrica di potenza e distribuzione:
- cabine MT/BT;
- quadri BT in galleria;
- cabine di media tensione e gruppi elettrogeni all'esterno;
- linee e canalizzazioni principali e secondarie (vie cavo).

• Impianti di illuminazione e segnalazione:
- illuminazione permanente e di sicurezza;
- illuminazione di rinforzo;
- segnaletica luminosa e pannelli a messaggio variabile (PMV).

• Impianti di protezione e comunicazione:
- Impianto di terra;
- stazioni SOS;
- telecontrollo e supervisione (SCADA) dei sottosistemi;
- TVCC per la sorveglianza; rivelazione incendi.

• Impianti di ventilazione e tutela ambientale interna:
- ventilazione di galleria, sanitaria ed emergenza;
- raccolta dei liquidi infiammabili (presidi per sversamenti e liquidi pericolosi);
- controllo della qualità dell'aria.

L'insieme dei sottosistemi impiantistici sopra elencati è progettato per operare in maniera coordinata, attraverso il telecontrollo, e per assicurare il monitoraggio continuo dei parametri di sicurezza (tra cui illuminamento, ventilazione, qualità dell'aria, allarmi incendio, stato vie cavo e presidi di emergenza). La progettazione e l'esecuzione di tali interventi richiedono il coinvolgimento di più soggetti istituzionali e tecnici che, a vario titolo e con intenti diversi – tra questi ANSFISA, Vigili del Fuoco, Ministeri competenti, Regione Abruzzo, gestori dei servizi idrici, enti locali, nonché organismi di controllo e tutela del patrimonio paesaggistico e ambientale – sono stati interessati al procedimento. L'intervento come intrapreso dal Commissario uscente, è identificato dal CUP J89J21021620001, ed è finanziato nell'ambito del Piano Nazionale Complementare (PNC) al PNRR – Missione M3C1, per un importo di 150.000.000,00 euro.

Per accelerare al massimo l'adempimento dei compiti commissariali e recuperare, almeno in parte, i tempi dell'intervento, il Commissario ha ritenuto più rapido e vantaggioso utilizzare i progetti già predisposti dal Concessionario pro tempore, Strada dei Parchi S.p.a.

Il Commissario si è dato tre obiettivi non derogabili:

1. garantire la continuità del servizio idrico potabile;
2. preservare la sicurezza della circolazione autostradale;
3. salvaguardare la piena operatività dei Laboratori INFN.

Le analisi hanno evidenziato:

- la vulnerabilità del sistema di captazione e adduzione rispetto a possibili fenomeni di intorpidimento/contaminazione connessi a lavorazioni su piattaforma e sottoservizi;
- i vincoli gestionali del traforo (mantenimento di almeno una corsia per senso di marcia, limitazioni di velocità e di distanza tra i veicoli), che restringono le finestre utili di cantierizzazione;
- la necessità di coordinare strettamente tempi e modalità di intervento con la messa in sicurezza della risorsa idrica.

In un primo momento, il Commissario straordinario ha voluto ricorrere ad un unico appalto integrato (adeguamenti impiantistici e lavorazioni in piattaforma in contestualità con gli interventi di messa in sicurezza del sistema idrico), al fine di limitare le interferenze reciproche e ottimizzare le risorse economiche, ma a seguito delle prime stime programmatiche delle opere idriche rivelatesi incompatibili con i termini dell'adeguamento impiantistico ex d.lgs. n. 264/2006. Si è deciso di articolare il lavoro per fasi funzionali, che avrebbe consentito di anticipare le opere non interferenti con il sistema idrico, e di programmare le restanti in coerenza e coordinamento con lavori di messa in sicurezza del sistema idrico.

Fase I: interventi nella parte alta della galleria e, più in generale, tutte le lavorazioni non interferenti con imbrifero del Gran Sasso e con il sistema di captazione e gestione della risorsa idrica. Vi rientrano, a titolo esemplificativo, gli adeguamenti impiantistici, che interessano la parte alta del rivestimento (illuminazione, rivelazione/allarme, telecontrollo e comunicazioni di emergenza, predisposizioni per la ventilazione ove non incidenti sulla piattaforma) e gli interventi manutentivi del rivestimento che non coinvolgono canalizzazioni o drenaggi connessi alla falda. L'esecuzione delle opere e la loro cronologia sono da attuarsi in modo da limitare condizionamenti sul traffico e minimizzare i rischi per la risorsa idrica, nel rispetto delle prescrizioni che sarebbero state formulate in Conferenza di Servizi.

Fase II: lavorazioni in piattaforma e sui sottoservizi (adeguamenti dell'impianto idrico antincendio, vie cavo sotto beole, sistemi di raccolta liquidi pericolosi e drenaggi, eventuali interventi manutentivi strutturali sul rivestimento potenzialmente interferenti con la risorsa idrica). Per loro natura, le opere di Fase II sono intrinsecamente interferenti con il sistema idrico e si è ritenuto dovessero essere eseguite in coordinamento con i lavori per la messa in sicurezza del sistema idrico.

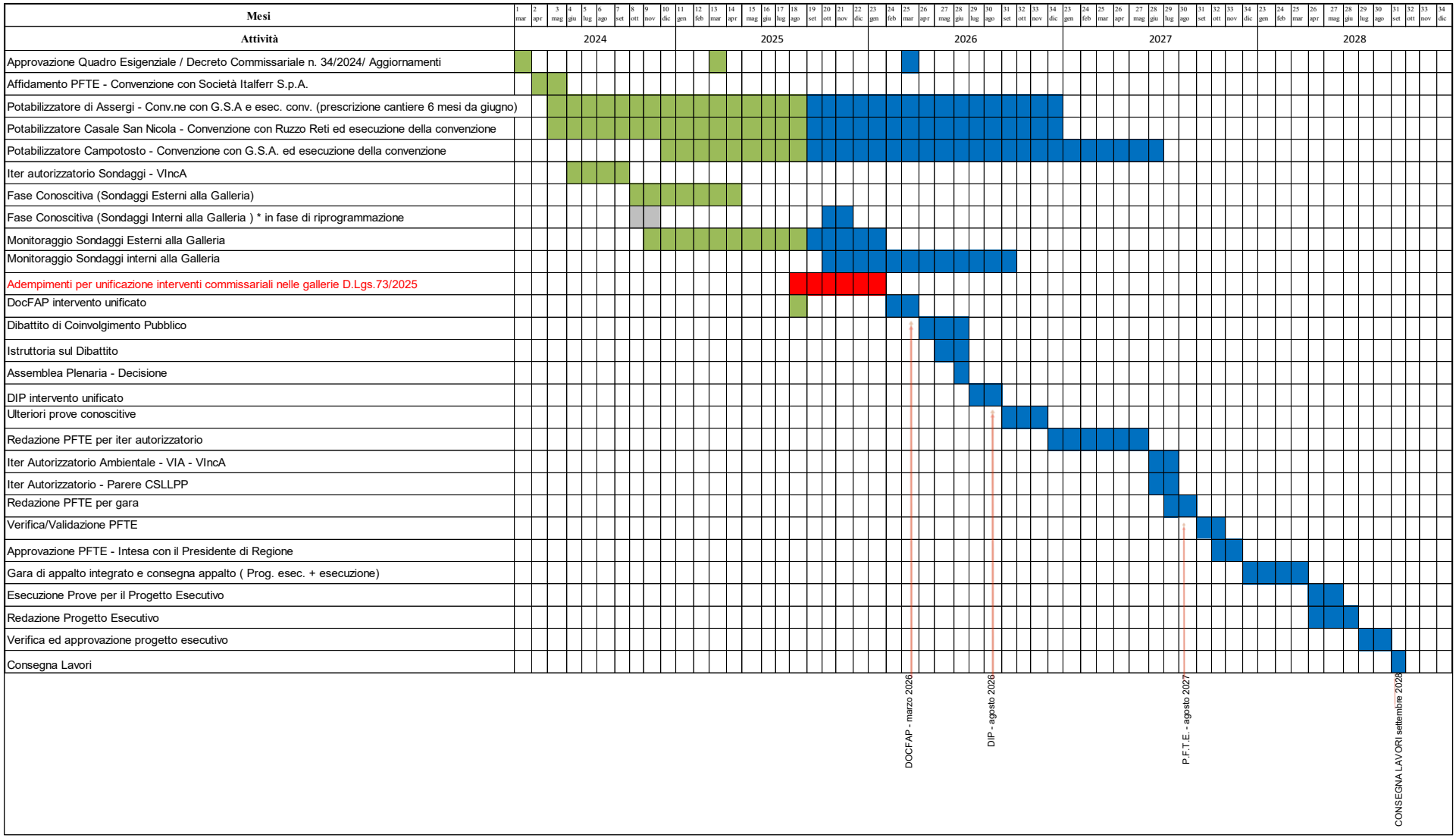
La strategia per fasi appena descritta è stata ritenuta – ove effettivamente attuabile – l'unica perseguibile, per consentire l'avvio dei lavori di messa in sicurezza impiantistica, ai sensi del d.lgs. n. 264/2006, senza la contemporanea esecuzione delle opere di messa in sicurezza del sistema idrico e l'esecuzione delle propedeutiche opere, finalizzate alla salvaguardia dei livelli di servizio idrico alla comunità. L'esecuzione per fasi, seppure più rapida, non ha, comunque, consentito il

raggiungimento del pieno adeguamento al d.lgs. n. 264/06, entro i termini temporali imposti, e comporta un incremento dei costi. Il Commissario straordinario per adeguamento sismico A24 – 25 ha, infatti, spiegato che ai fini di dare concreto avvio alle attività di Fase I, con il supporto di Italferr S.p.a., sono state individuate - per linee e canalizzazioni di distribuzione - soluzioni costruttive alternative rispetto a quelle iniziali previste nel progetto Strada dei Parchi, da realizzarsi nella parte alta del rivestimento delle canne, evitando, pertanto – in questa fase – la demolizione delle banchine e la ricostruzione dei cavidotti integrati nei marciapiedi. ANSFISA, in via preliminare, ha confermato la fattibilità della "fasizzazione" e delle soluzioni tecniche proposte, a condizione che l'installazione aerea dei cavi in bassa tensione, in cavedio protetto, avesse carattere transitorio. Ciò implica che, all'avvio dei lavori di fase II, in coordinamento quelli del sistema idrico, i cavi dovranno essere collocati nella posizione originariamente prevista (rimuovendoli quindi dalla loro posizione provvisoria con dismissione delle opere realizzate in Fase I). Come noto, quindi, per l'ottenimento dei pareri e autorizzazioni necessari a dare corso alla nuova "fasizzazione", è stata indetta la Conferenza di Servizi (C.d.S.), ai sensi degli artt. 14 ss. l. n. 241/1990, in forma semplificata. All'esito, le posizioni emerse sono state, nel complesso, favorevoli alla realizzazione della Fase I, ma condizionate da prescrizioni rilevanti. In particolare, è stato richiesto di subordinare l'avvio dei lavori al completamento delle opere compensative di realizzazione e adeguamento degli impianti di potabilizzazione, a carico del Commissario Straordinario per la Sicurezza del Sistema Idrico. Tale condizione è stata motivata dalla necessità di garantire, in ogni fase del cantiere, la possibilità di trattare e rendere potabile l'acqua captata, anche nell'eventualità di eventi di contaminazione accidentale. Questa prescrizione comporterebbe il differimento dell'avvio dei lavori di fase I, presumibilmente alla fine del 2026. Altre prescrizioni hanno riguardato il rispetto di specifiche modalità di cantierizzazione e gestione dei flussi veicolari, l'adozione di ulteriori cautele per la tutela dei laboratori INFN (quali il monitoraggio continuo delle vibrazioni e della qualità dell'aria), la predisposizione di piani di emergenza integrati con i servizi di soccorso e la definizione di un sistema di comunicazione tempestiva tra tutti i soggetti operativi in caso di incidenti o criticità durante i lavori. L'Ente Parco e la Soprintendenza hanno espresso osservazioni sulle opere provvisionali e sui cantieri esterni, richiedendo specifiche misure d'inserimento paesaggistico e mitigazione ambientale. L'istruttoria della Conferenza di Servizi si è formalmente conclusa, con l'adozione del Decreto del Commissario n. 19/2025, completo di "Allegato A", che ne costituisce parte integrante e sostanziale.

2.6.3 Stato di attuazione riferito dal Commissario straordinario ai sensi del d.lgs. n. 264/2006, alla data di entrata in vigore del d.l. n. 73/2025

Il Commissario straordinario antisismico ha riferito, altresì, che, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del d.l. n. 73/2025, l'intervento si trovava in una fase avanzata sotto il profilo della progettazione e dell'iter autorizzativo, mentre non erano ancora iniziate le attività di appalto, né, quindi, quelle di cantiere. Relativamente alla Fase I, completato l'iter autorizzativo, è da avviarsi la progettazione esecutiva, in recepimento delle prescrizioni scaturite dalla Conferenza di Servizi (a partire da quella riguardante la conclusione preventiva delle opere di potabilizzazione su entrambi i versanti). Per la Fase II, da eseguirsi comunque in coordinamento con le attività di messa in sicurezza del sistema idrico, la progettazione esecutiva sarà da svilupparsi in coerenza e coordinamento con le succitate opere di messa in sicurezza idrica e con gli esiti VIA/VIncA di livello, richiesto in Conferenza di Servizi. L'aggiornamento dell'Analisi di Rischio dovrà accompagnare le scelte di configurazione transitoria e finale, nel rispetto delle prescrizioni della Commissione Permanente Gallerie. Le modalità di attuazione delle gare d'appalto e, quindi, i livelli di progettazione da porre a base di gara, non sono stati definiti. Il Commissario ha evidenziato che il differimento della data di avvio delle opere di Fase I, scaturito dalla Conferenza di Servizi, comporterebbe la necessità di una rivalutazione delle lavorazioni attualmente in programma, in considerazione delle mutate condizioni poste alla base della suddivisione in fasi delle attività, in particolare la presenza dei potabilizzatori e l'eventuale possibilità di eseguire le opere in concomitanza con quelle previste per la messa in sicurezza del sistema idrico.

Grafico 2 - Cronoprogramma 2024-2028



Fonte: Mit.

Tabella 8 – Classi di interventi

VALORIZZAZIONE INTERVENTI IN GALLERIA	CLASSE DI ATTENZIONE										STIMA DEI COSTI					PROGRAMMAZIONE			
	PER CONCI					PER LUNGHEZZA (m)					COSTI PARAMETRICI LAVORI €/m		Importo lavori per galleria (€)		Quadro Tecnico Economico				
	CONCI	ALTA	MEDIO-ALTA	MEDIO-BASSA	BASSA	LUNGHEZZA	ALTA	MEDIO-ALTA	MEDIO-BASSA	BASSA	6.500,00	3.000,00				GALLERIA	Prior	I	II
27dx_Dello Stonio	63	9	54			1.240	177	1.063			1.151.428,57	3.188.571,43	4.340.000,00	8.711.000,00	13.502.050,00	Dello Stonio	II	-	13.502.050,000
27sx_Dello Stonio	60	9	51			1.240	186	1.054			1.209.000,00	3.162.000,00	4.371.000,00						
35dx_S. Chirico	11			11		202			202		-	-	-	-	-	S. Chirico	II	-	-
35sx_S. Chirico	11			11		202			202		-	-	-						
42dx_Ara Salere	31		11	20		582		207	375		-	619.548,39	619.548,39	1.201.548,39	1.862.400,00	Ara Salere	II	-	1.862.400,000
42sx_Ara Salere	30		10	20		582		194	388		-	582.000,00	582.000,00						
75dx_Pietrasecca	57		11	46		1.120		216	904		-	648.421,05	648.421,05	1.296.842,11	2.010.105,26	Pietrasecca	II	-	2.010.105,263
75sx_Pietrasecca	57		11	46		1.120		216	904		-	648.421,05	648.421,05						
78dx_Colle Mulino	56		7	49		1.041		130	911		-	390.375,00	390.375,00	3.513.375,00	5.445.731,25	Colle Mulino	II	-	5.445.731,250
78sx_Colle Mulino	52		52			1.041		1.041			-	3.123.000,00	3.123.000,00						
81dx_Monte S. Angelo	80	5	75			1.530	96	1.434			621.562,50	4.303.125,00	4.924.687,50	9.853.611,55	15.765.778,48	Monte S. Angelo	I	15.765.778,481	
81sx_Monte S. Angelo	79	5	74			1.530	97	1.433			629.430,38	4.299.493,67	4.928.924,05						
94dx_S. Rocco	211	4	207			4.050	77	3.973			499.052,13	11.919.668,25	12.418.720,38	24.838.720,38	39.741.952,61	S. Rocco	I	39.741.952,607	
94sx_S. Rocco	210	4	206			4.050	77	3.973			501.428,57	11.918.571,43	12.420.000,00						
109dx_Genzano	40	12	28			750	225	525			1.462.500,00	1.575.000,00	3.037.500,00	6.116.447,37	9.786.315,79	Genzano	I	9.786.315,789	
109sx_Genzano	38	12	26			750	237	513			1.539.473,68	1.539.473,68	3.078.947,37						
118dx_Torrione 1°	8	8				150	150				975.000,00	-	975.000,00	1.950.000,00	3.022.500,00	Torrione 1°	I	3.022.500,000	
118sx_Torrione 1°	8	8				150	150				975.000,00	-	975.000,00						
119dx_Torrione 2°	13	13				240	240				1.560.000,00	-	1.560.000,00	3.120.000,00	4.836.000,00	Torrione 2°	I	4.836.000,000	
119sx_Torrione 2°	13	13				240	240				1.560.000,00	-	1.560.000,00						
121dx_S. Giacomo	52	12	40			1.050	242	808			1.575.000,00	2.423.076,92	3.998.076,92	7.996.153,85	12.394.038,46	S. Giacomo	I	12.394.038,462	
121sx_S. Giacomo	52	12	40			1.050	242	808			1.575.000,00	2.423.076,92	3.998.076,92						
139dx_Colle Cerreto	22	22				440	440				2.860.000,00	-	2.860.000,00	5.720.000,00	8.866.000,00	Colle Cerreto	I	8.866.000,000	
139sx_Colle Cerreto	22	22				440	440				2.860.000,00	-	2.860.000,00						
143dx_Costa Colle	25	20	5			510	408	102			2.652.000,00	306.000,00	2.958.000,00	5.901.125,00	9.146.743,75	Costa Colle	I	9.146.743,750	
143sx_Costa Colle	24	19	5			510	404	106			2.624.375,00	318.750,00	2.943.125,00						
150dx_Colledara	46	16	30			940	327	613			2.125.217,39	1.839.130,43	3.964.347,83	7.904.347,83	11.461.304,35	Colledara	II	-	11.461.304,348
150sx_Colledara	47	16	31			940	320	620			2.080.000,00	1.860.000,00	3.940.000,00						
152dx_Sodera	16	16				320	320				2.080.000,00	-	2.080.000,00	4.160.000,00	6.032.000,00	Sodera	II	-	6.032.000,000
152sx_Sodera	15	15				320	320				2.080.000,00	-	2.080.000,00						
172dx_Carestia	41	19	22			830	385	445			2.500.121,95	1.336.097,56	3.836.219,51	7.672.439,02	11.125.036,59	Carestia	II	-	11.125.036,585
172sx_Carestia	41	19	22			830	385	445			2.500.121,95	1.336.097,56	3.836.219,51						
174dx_Collurania	107	18	89			2.167	365	1.802			2.369.523,36	5.407.373,83	7.776.897,20	15.482.911,21	22.450.221,26	Collurania	II	-	22.450.221,262
174sx_Collurania	107	17	90			2.167	344	1.823			2.237.883,18	5.468.130,84	7.706.014,02						
177_Cartecchio	11			11		250			250		-	-	-	-	-	Cartecchio	II	-	
40dx_S. Domenico	229	10	219			4.600	201	4.399			1.305.676,86	13.197.379,91	14.503.056,77	28.795.196,51	44.632.554,59	S. Domenico	I	44.632.554,585	
40sx_S. Domenico	229	7	222			4.600	141	4.459			913.973,80	13.378.165,94	14.292.139,74						
45dx_S. Agapito	20	20				400	400				2.600.000,00	-	2.600.000,00	5.200.000,00	8.060.000,00	S. Agapito	I	8.060.000,000	
45sx_S. Agapito	23	23				400	400				2.600.000,00	-	2.600.000,00						
53dx_Monte S. Cosimo	23	23				300	300				1.950.000,00	-	1.950.000,00	3.900.000,00	6.045.000,00	Monte S. Cosimo	I	6.045.000,000	
53sx_Monte S. Cosimo	24	24				300	300				1.950.000,00	-	1.950.000,00						
68dx_Colle Castiglione	45	45				800	800				5.200.000,00	-	5.200.000,00	10.400.000,00	16.120.000,00	Colle Castiglione	I	16.120.000,000	
68sx_Colle Castiglione	45	45				800	800				5.200.000,00	-	5.200.000,00						
220u_Svincolo di Bussi - Rampa Chieti - Bussi	5		5			40		40			-	120.000,00	120.000,00	240.000,00	528.000,00	Svincolo di Bussi	II	-	528.000,000
220i_Svincolo di Bussi - Rampa Bussi - Roma	4		4			40		40			-	120.000,00	120.000,00						
															252.833.732,38			**178.416.883,67**	**74.416.848,71**

Fonte: Mit.

2.6.4 Riscontro istruttoria da parte dell'Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle Finanze

Con nota prot. 314 del 9 gennaio 2026, l'ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle finanze ha riscontrato alle richieste istruttorie della Sezione, ricordando la portata e il cronoprogramma della misura che, complessivamente, riguarda il controllo di 170 opere d'arte, l'installazione di un sistema di *smart road*, la realizzazione di interventi di adeguamento strutturale di ponti e viadotti, oltre all'adeguamento ed efficientamento energetico del Gran Sasso. Per quanto attiene alle contabilità speciali, l'Ufficio Centrale di Bilancio ha riferito di aver avuto dei colloqui con l'IGEPA, Ispettorato Generale per la Finanza delle Pubbliche, che ha trasmesso le movimentazioni relative alle contabilità speciali:
- n. 6169 (titolarità commissario Gran Sasso Pierluigi Caputi);
- n. 6260 (titolarità commissario Marco Corsini – A24 e A25);
e che, a oggi, non sono intervenuti movimenti tra le due contabilità speciali.
Si precisa, inoltre, che le stesse contabilità speciali hanno ricevuto i seguenti trasferimenti da capitoli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui si rimettono in allegato i rispettivi decreti:

- importo: euro 25.000.000,00 – da cap. 7701 pg. 02 – in favore della contabilità speciale n. 6260, come da decreto 181 del 10.11.2025;
- importo: euro 1.263.500,00 – da cap.1081 pg. 01 –in favore contabilità speciale n. 6169, come da decreto n. 267 del 30.04.2025;
- importo: euro 152.000,00 – da cap.1081 pg. 02 –in favore contabilità speciale n. 6169 come da decreto n. 672 del 22.10.2022.

2.6.5 Riscontro nota istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha riscontrato le richieste istruttorie della Sezione[42], formulate con nota 15 dicembre 2025, rappresentando che, in relazione ai compiti e alle funzioni trasferite dal Commissario straordinario di cui all'art. 206, c. 1, del d.l. n. 34/2020 (di seguito: Commissario straordinario antisismico) al Commissario straordinario di cui all'art. 4-ter del d.l. n. 32/2019 (di seguito: Commissario straordinario del Gran Sasso), pur facendo il testo dell'art. 3-quater, del d.l. n. 73/2025, con riferimento unicamente "*agli interventi di adeguamento del traforo del Gran Sasso connessi all'attuazione degli obblighi derivanti dal decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264*", è in atto una proposta di emendamento, recepita nell'ambito di un nuovo decreto-legge, di imminente approvazione con la quale il legislatore provvederà a integrare il testo normativo di che trattasi, così come qui di seguito riportato e,

[42] Nota prot. 561 del 9 gennaio 2026.

precisamente, "*Fermo restando quanto previsto dall'art. 3-quater del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 luglio 2025, n. 105, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Commissario straordinario di cui all'articolo 4-ter del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 subentra al Commissario straordinario di cui all'articolo 206, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 nello svolgimento dei compiti e delle funzioni relativi alle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione degli interventi di messa in sicurezza antisismica e di ripristino della funzionalità del traforo del Gran Sasso*". La proposta emendativa in questione, inoltre, relativamente al traforo del Gran Sasso, attribuisce al Commissario straordinario ulteriori compiti e attività inerenti alla programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione di interventi di manutenzione straordinaria, nonché agli adempimenti di cui all'art. 10-ter, c. 1, del d.lgs. 5 ottobre 2006, n. 264, aggiuntivi rispetto a quelli contemplati dall'art. 1, c. 2, lett. c), numero 5, del d.l. n. 59/2021 e dal decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 369/2021. Per garantire la copertura di tali ultimi interventi, sono state individuate, infatti, nuove risorse, ulteriori rispetto ai contributi previsti nell'ambito del PNC per il finanziamento della misura di cui all'oggetto.
Con l'entrata in vigore del nuovo testo normativo, le funzioni saranno, pertanto, così attribuite:

- C5.1 – Ponti e viadotti – Adeguamento sismico (Commissario straordinario antisismico);
- C5.2 – Monitoraggio dinamico di viadotti serventi il sistema autostradale e implementazione prototipo nazionale smart road (Commissario straordinario antisismico);
- C5.3 – Adeguamento ed efficientamento energetico del traforo del Gran Sasso, comprendente le attività di adeguamento ai sensi del decreto legislativo n. 264/2006, la messa in sicurezza antisismica e gli interventi di ripristino della funzionalità del traforo medesimo (Commissario straordinario del Gran Sasso).

Con riferimento alle risorse da trasferire tra i due Commissari straordinari, si rappresenta, inoltre, che risulta in fase di definizione il decreto del Mef per l'individuazione delle risorse disponibili da trasferire al Commissario straordinario del Gran Sasso.

2.7 Quadro finanziario

Lo stanziamento iniziale a carico delle risorse PNC, relativo al programma degli interventi, ammontava, come detto, a 1.000.000,00 di euro, ripartito così come rappresentato nella seguente tabella:

Tabella 9 - Stanziamento risorse finanziarie

CRONOPROGRAMMA DEGLI STANZIAMENTI DELLE RISORSE MESSE A DISPOSIZIONE DAL PNC							
IMPORTO A VALERE SUL FNC	**RIPARTIZIONE RISORSE IN MLD**						
1,00	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
		0,15	0,15	0,09	0,337	0,223	0,05

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dal decreto 369/2021.

Le risorse così stanziate erano suddivise tra le tre linee d'intervento, come da tabella che segue, nella quale sono stati anche riportati i dati relativi agli impegni di spesa assunti e ai titoli di pagamento emessi (dati forniti dal Soggetto Attuatore al 30 giugno 2025):

Tabella 10 - Stanziamenti suddivisi per linea di intervento

PROGETTO STRADE SICURE A 24 A25						
PNC	IMPORTO REGISTRATO IN BDAP	ONERE FINANZIARIO DELL'INTERV.	IMPEGNI DI SPESA	TITOLI DI PAGAMENTO EMESSI	QUOTA RESIDUA DI IMPEGNO	QUOTA RESIDUA SU QE
SMART ROAD (*)	255.000.000	280.757.563	31.616.874,65	5.869.728,87	25.747.145,78	223.383.125,35
GRAN SASSO	150.000.000	150.000.000	844.956,29	324.748,29	520.208,00	149.155.043,71
GARA 1, stralcio I	85.200.000	85.200.000	62.400.006,27	1.202.509,90	1.197.496,37	22.799.993,73
GARA 1, stralcio II	206.900.000	206.900.000	167.063.789,05	2.779.416,17	164.284.372,89	39.836.210,95
GARA 1, stralcio III	215.400.000	215.400.000	167.172.132,03	7.168.804,25	160.003.327,78	48.227.867,97
Quota parte Gara 2, stralci IV, V, VI (**)	87.500.000	87.500.000	396.867.914,56	5.685.229,17	391.182.685,39	309.367.914,56
Totale PNC	**1.000.000.000**	**1.025.757.563**				
Residuo PNC	**0**					

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati trasmessi dal Commissario straordinario.

Va, tuttavia, precisato che, a seguito del definanziamento di euro 117.000.000,00 (dell'art. 8 del d.l. 9 agosto 2024, n. 113), lo stanziamento relativo alla linea di intervento "monitoraggio dinamico/Smart Road" è stato ridotto a euro 138.000.000,00.
Come sopra riferito, gli interventi di che trattasi sono finanziati sia da risorse PNC che da risorse provenienti dal Fondo Infrastrutture. Tutte le risorse sono allocate sul capitolo 7701 del Mit, sul Piano Gestionale 04, a valere sui Fondi PNC e sul Piano

Gestionale 02, a valere sul Fondo Infrastrutture, come riportato nelle tabelle che seguono:

Tabella 11 – Capitolo 7701 P.G. 02

CAP. 7701 Piano gestionale 02 – FONDO OPERE - ULTERIORI SOMME DA ASSEGNARE PER L'ADEGUAMENTO E MESSA IN SICUREZZA DELL'INTERO COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE A24-A25 - RIPARTO FONDO INVESTIMENTI 2018 - COMMA 1072										
Anno finanziario	Stanziamento iniziale	Variazioni	Stanziamento definitivo	Residui	Impegni c/c	Impegni c/residui	Impegni totali	Pagato c/c.	Pagato c/residui	Pagato totale
2021	40.000.000	0	40.000.000	20.000.000	0	2.000.000	2.000.000	0	2.000.000	2.000.000 ***
2022	29.100.000	0	29.100.000	58.000.000	0	49.000.000	49.000.000	0	49.000.000	49.000.000
2023	60.000.000	0	60.000.000	38.100.000	0	0	0	0	0	0
2024	75.000.000	0	75.000.000	89.100.000	0	0	0	0	0	0
2025	37.950.000	0	37.950.000	75.000.000	0	25.000.000	25.000.000	0	25.000.000	25.000.000
2026*	50.140.000	++	50.140.000	87.950.000	0	0	0	0	0	0
Totale	**292.190.000**		**292.190.000**							

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dal SICR. -

*Alla data del 9 gennaio 2026. Esercizio in corso.

Tabella 12 – Capitolo 7701 P.G. 04

CAP. 7701 -P.G. 04 – FONDO OPERE - RISORSE PER IL PROGRAMMA STRADE SICURE -MESSA IN SICUREZZA E IMPLEMENTAZIONE DI UN SISTEMA DI MONITORAGGIO DINAMICO PER IL CONTROLLO DA REMOTO DI PONTI, VIADOTTI E TUNNEL (A24-A25). RISORSE DEL PIANO NAZIONALE PER GLI INVESTIMENTI COMPLEMENTARI AL PNRR. (il P.G. 04 è stato istituito nel 2021)										
Anno finanziario	Stanziamento iniziale	Variazioni	Stanziamento definitivo	Residui	Impegni c/c	Impegni c/residui	Impegni totali	Pagato c/c.	Pagato c/residui	Pagato totale
2021	150.000.000		150.000.000							0,00
2022	150.000.000	0	150.000.000	150.000.000	0	150.000.000	150.000.000	0	150.000.000	150.000.000 ***
2023	90.000.000	0	90.000.000	150.000.000	0	0	0	0	0	0
2024	337.000.000	-220.000.000	117.000.000	240.000.000	0	0	0	0	0	0
2025	51.500.000	0	51.500.000	117.000.000	0	117.000.000	117.000.000	0	117.000.000	117.000.000
2026*	25.000.000	**	25.000.000	51.500.000	0	0	0	0	0	0
Totale	**803.500.000**		**583.500.000**							

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dal SICR.

*Alla data del 9 gennaio 2026. Esercizio in corso.

**Il Mit, nella nota del 9 gennaio 2026 prot. n. 561, ha riferito che la legge di bilancio n. 199/2025 ha disposto l'ulteriore definanziamento della misura in questione, per un importo complessivamente pari a euro 240.000.000,00. Pertanto, l'importo totale delle risorse per il finanziamento della misura in oggetto, al netto del sopracitato definanziamento, ammonta a euro 643.000.000,00. Di detta circostanza, tuttavia, non vi è riscontro al S.I. SICR.

***Con nota prot. 123 del 3 febbraio 2026 il Commissario straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25 ha ritenuto erronea l'indicazione della somma di euro 2.000.000,00 come imputata al Fondo Infrastrutture anziché al PNC. Detta somma sarebbe correttamente indicata nelle tabelle della pagina 79 del rapporto ove risulta imputata al PNC. Il Commissario ha riferito che la somma era stata trasferita nella contabilità speciale del precedente Commissario straordinario nel 2021, come comunicato per le vie brevi dal Mit, ed utilizzata per l'avvio delle procedure di gara relative alla Smart Road, finanziate per intero con fondi PNC.

L'intervento è finanziato attraverso la contabilità speciale n. 6260, intestata al Commissario straordinario, denominata "Commissario straordinario ex art. 206, comma 7, del D.L. 34/2020".
Su tale conto 6260, il Ministero delle infrastrutture trasferisce le risorse stanziate dal bilancio dello Stato, provenienti da entrambi i piani gestionali del capitolo 7701, senza ulteriore separazione: l'imputazione all'una o all'altra linea di finanziamento dei pagamenti deriva dalla natura dell'opera per la quale si procede alla liquidazione della spesa.
Da interrogazioni sui dati contabili disponibili al sistema SICR-RGS, risultano n. 6 quietanze, di cui n. 4 imputate al PG. 02 e n. 2 al P G. 04, come riassunte nelle tabelle che seguono:

Tabella 13 – Quietanze P.G. 02

Data movimento	importo netto in euro	oggetto spesa	ragione sociale	Competenza /residui	centro esecutivo spesa	zona di intervento
23/04/2021	2.000.000,00	Opere di messa in sicurezza sismica tratte A24 e A25	COM.STR. A24A25 DL34-20 A206 C7	Residui E.P. 2020	COORD. SVILUPPO TERRIT. POLITICHE PERS.	00018 -ABRUZZI
04/07/2022	18.000.000,00	Opere di messa in sicurezza sismica tratte A24 e A25	COM.STR. A24A25 DL34-20 A206 C7	Residui E.P. 2020	COORD. SVILUPPO TERRIT. POLITICHE PERS.	00018 -ABRUZZI
04/07/2022	31.000.000,00	Opere di messa in sicurezza sismica tratte A24 e A25	COM.STR. A24A25 DL34-20 A206 C7	Residui E.P. 2021	COORD. SVILUPPO TERRIT. POLITICHE PERS.	00018 -ABRUZZI
19/11/2025	25.000.000,00	Interventi di messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25	COM. STR. ART 206 CO 7 DL 34-20	Residui E.P. 2024	CAPITANERIE DI PORTO	00018-ABRUZZI
TOTALE	**76.000.000,00**					

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dal SICR.

Tabella 14 – Quietanze P.G. 04

Data movimento	importo netto in euro	oggetto spesa	ragione sociale	Competenza /residui	centro esecutivo spesa	zona di intervento
04/07/2022	150.000.000,00	Opere di messa in sicurezza sismica tratte A24 e A25	COM.STR.A24A25 DL34-20 A206 C7	Residui E.P. 2021	COORD. SVILUPPO TERRIT. POLITICHE PERS.	00018 -ABRUZZI
06/05/2025	117.000.000,00	Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR Accantonamenti ai sensi del decreto-legge n. 113-2024 art. 1, c. 2 e 3	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Residui E.P. 2024	CAPITANERIE DI PORTO	66666-ITALIA
TOTALE	**267.000.000,00**					

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dal SICR.

Il Commissario straordinario antisismico ha riportato aggiornamenti anche dal punto di vista contabile, ricordando che la missione veniva originariamente finanziata complessivamente per 2,995 miliardi di euro, di cui 1 miliardo di euro a valere sui Fondi PNC, iscritti sul piano di gestione 04 del capitolo di spesa 7701, e 1,995 miliardi di euro a valere sul Fondo Infrastrutture, iscritti sul piano di gestione 02 del capitolo di spesa 7701. Il Commissario straordinario ha ricordato, altresì, i tagli della disponibilità dei fondi PNC già ricordati solo, per effetto dell'art. 3-quater del d.l. 21 maggio 2025, n. 73, è stata trasferita al Commissario straordinario per la messa in sicurezza idrica del Traforo del Gran Sasso, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, la quota residuata di euro 145.975.314,95 del quadro economico indicato in BDAP (euro 150.000.000,00), destinata all'esecuzione degli interventi di adeguamento impiantistico del traforo del Gran Sasso, secondo l'ultima linea di finanziamento PNC.

Alla data entrata in vigore della legge di conversione del d.l. n. 73/2025, con riferimento alla linea di intervento relativa al Traforo del Gran Sasso, risultano impegnate risorse per le seguenti voci principali:

- servizi di verifica tecnico-economica, spese per studi, analisi e approfondimenti tecnici specialistici affidati a Italferr S.p.a.;
- costi di acquisizione del progetto;
- costi per la gestione della Conferenza di Servizi;
- attività di coordinamento tecnico e RUP.

Totale somme impegnate: euro 4.024.685,05;

Totale somme liquidate: euro 3.738.570,65;

Totale somme da liquidare: euro 286.114,40.

Nella nota di riscontro alle richieste istruttorie, il Commissario straordinario antisismico ha aggiornato i dati contabili relativi alle spese di contabilità speciale dallo stesso sostenute. Le spese, al 30 giugno 2025, erano pari ad euro 34.636.358,70, come meglio risulta dal precedente rapporto. Nel secondo semestre 2025, sono stati, pertanto, spesi euro 44.316.121,42 (78.952.480,12 - 34.636.358,70).

Alla data del 31 dicembre 2025 risultano impegnati e liquidati:*

Anno	Fondo Infrastrutture €	PNC €	Totale uscite €
TAì 2022	77.031,58	3.118.704,06	3.195.735,64
2023	500.693,36	9.654.284	10.154.977,87
2024	1.772.742,69	10.188.414,53	11.961.157,22
2025	38.963.216,05	14.677.393,34	53.640.609,39
TOTALE	41.035.720,24	37.916.759,88	78.952.480,12

***Tabella aggiornata con nota Commissario Straordinario antisismico prot. 123 del 3 febbraio 2026.**

Ammontare complessivo entrate/uscite della Contabilità speciale*

Risorse	Entrate €	Uscite €	Residuo €
FONDO INFRASTRUTTURE	74.000.000,00	41.313.683,68	32.686.316,33
PNC	152.000.000,00	37.638.796,44	114.361.203,56

***Tabella aggiornata con nota Commissario Straordinario antisismico prot. 123 del 3 febbraio 2026.**

Tabella 15 - Spese

Periodo	Beneficiari	Causale	Quota FI	Quota PNC	CUP J39J20001310001 Smart Road	CUP J81B21014250001 Colledara	CUP J89J21021620001 Gran Sasso	CUP J61B21007280001 Gara 1-Stralcio I	CUP J91B21005070001 Gara 1-Stralcio II	CUP J91B21005080001 Gara 1-Stralcio III	CUP J99J21014960001 Gara 2-Stralcio IV	CUP J99J21014960001 Gara 2-Stralcio V	CUP J99J21014960001 Gara 2-Stralcio VI
dal 26/07/2022 al 29/12/2025	VARI	**Totale per CUP**		**37.916.759,88**	**13.199.487,96**	**375.148,84**	**577.450,34**	**1 .241.018,91**	**2.781.702,76**	**8.744.819,05**	**1.955.240,66**	**7.574.838,66**	**1.467.052,72**
		Totale erogato su PNC		**37.916.759,88**									

Fonte: Mit.

Il Commissario straordinario per l'adeguamento antisismico A24–A25 ha riferito, rispetto alla rilevazione di giugno 2025, di aver provveduto a definire con maggiore precisione le spese ricadenti nel fondo PNC e nel Fondo Infrastrutture, pervenendo a somme di spesa differenti rispetto a quanto precedentemente rappresentato e in considerazione del fatto che il fondo PNC a disposizione, rispetto allo stanziamento di 1 miliardo di euro, risulta ridotto di euro 117.000.000,00, e altresì di euro 145.975.314,95, con conseguente nuova disponibilità di euro 737.024.685,05, necessaria al finanziamento delle seguenti attività, il cui ammontare è stato correttamente indicato con nota prot. 123 del 3 febbraio 2026 a firma del Commissario straordinario antisismico per correzione di precedenti refusi:

- Smart Road – CUP J39J20001310001 – € 138.000.000,00;
- Colledara - CUP J81B21014250001 - € 17.100.000,00;
- Gran Sasso - CUP J89J21021620001 - € 4.024.685,05 (somme già spese ante trasferimento);
- Gara 1-Stralcio I - CUP J61B21007280001 - € 85.200.000,00;
- Gara 1-Stralcio II - CUP J91B21005070001 - € 206.900.000,00;
- Gara 1-Stralcio III- CUP J91B21005080001 - € 215.400.000,00;
- Gara 2-Stralcio IV - CUP J99J21014960001 - € 29.500.000,00;
- Gara 2-Stralcio V - CUP J99J21014960001 - € 29.000.000,00;
- Gara 2-Stralcio VI - CUP J99J21014960001 - € 29.000.000,00.

Il Commissario ha precisato, altresì, che nella precedente rilevazione alcune spese erano state imputate al CUP della Smart Road, invece di essere imputate ai CUP di Colledara, Gran Sasso e Gara 1 (Stralci I, II e III), nonché altre spese (ad esempio i pagamenti disposti a favore dell'operatore economico "Mr. Wolf") che devono essere imputate al Fondo Infrastrutture, pur se liquidate con il CUP Smart Road. Al riguardo, il Commissario ha riferito di aver provveduto a richiedere, in accordo con la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione economica, un CUP generico per servizi, sui cui imputare le spese generali della struttura commissariale (a titolo di esempio la gestione del portale del Commissario, il Protocollo informatico, l'assistenza generica fornita da Italferr S.p.a. etc.), che non possono essere imputate al CUP di uno specifico intervento infrastrutturale e di stare lavorando per trovare la migliore soluzione per l'aggiornamento delle spese imputate ai CUP, unitamente alla Ragioneria generale dello Stato, per consentire una rappresentazione precisa dei dati amministrativo-contabile.
I Commissari dovranno rivedere i cronoprogrammi procedurali, alla luce delle nuove competenze e delle nuove disponibilità economiche.
Con nota prot. 123 del 3 febbraio 2026 il Commissario straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25 ha offerto, a seguito della comunicazione della bozza di rapporto, alcune precisazioni che sono state integrate nel corpo del testo.

Il Ministero dei trasporti, con nota prot. 3565 del 3 febbraio 2026, ha offerto riscontro alla bozza di rapporto inviatagli, rappresentando quanto riferito dai commissari straordinari in merito al nuovo cronoprogramma riformulato alla luce delle nuove disponibilità economiche. Il Commissario straordinario antisismico ha trasmesso al Mit il nuovo cronoprogramma procedurale e finanziario aggiornato per:

C5.1 – Ponti e viadotti – Adeguamento sismico;

C5.2 – Monitoraggio dinamico di viadotti serventi il sistema autostradale ed implementazione prototipo nazionale smart road.

Tenuto conto del definanziamento della misura, operato dalla legge di bilancio n. 199/2025 per ulteriori 240.000.000,00, nonché della quota di risorse pari a euro 145.975.314,95 da trasferire al Commissario straordinario del Gran Sasso, oltre all'avvenuta sottoscrizione nel mese di settembre 2025 della convenzione relativa alla variante di Roviano con la società concessionaria Strada dei Parchi S.p.A.

Tabella 16 – Cronoprogramma procedurale e finanziario delle due linee d'intervento C5.1 e C5.2 - Fondo PNC

PIANO OPERATIVO AGGIORNATO												
Linea di intervento	**Importo PNC aggiornato mln€**	**Indicatore**	**2021-2022**	**2023-2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2021 - 2032**
C5.1 Ponti e viadotti: adeguamento sismico di 36 viadotti	595	Obiettivo		Approvazione progetti per 28 su 36 viadotti	Lavori avviati per 28 su 36 viadotti	Lavori avviati per 36 su 36 viadotti	Lavori ultimati per 28 su 36 viadotti	Lavori ultimati per 36 su 36 viadotti	Ultimazione collaudi			
		Crono. Finanziario (mln€)	0	24	193	261	98	17	2	0	0	595
C5.2 Monitoraggio Dinamico di 170 viadotti serventi il sistema autostradale e implementazione prototipo nazionale Smart Road	138*	Obiettivo		Avvio lavori di installazione monitoraggio dinamico di 80 su 170 viadotti	Lavori di installazione monitoraggio dinamico avviati per 170 su 170 viadotti	80 opere d'arte monitorate	150 opere d'arte monitorate Avvio lavori infrastrutturali di base smart road	170 opere d'arte monitorate	Ultimazione infrastrutturazione di base smart road			
		Crono. Finanziario (mln€)	3	7	44	45	27	8	4	0	0	138
C5.3 Adeguamento ed efficientamento energetico del sistema impiantistico del traforo del Gran Sasso	4**	Obiettivo										
		Crono. Finanziario (mln€)	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4
A. TOTALE FABBISOGNO mln€	**737**	**Totale necessità (importo annuo in mln€)**	**3**	**35**	**237**	**306**	**125**	**25**	**6**	**0**	**0**	**337**
		Totale necessità (importo cumulato in mln€)	**3**	**38**	**275**	**581**	**706**	**731**	**737**	**737**	**737**	
B. TOTALE DISPONIBILITA' DA LINEE D'INTERVENTO PNC mln€	**643*** **	**Totale disponibilità (importo annuo in mln€)**	**150**	**51,5**	**25**	**110**	**60**	**51,5**	**25**	**110**	**60**	**643**
		Totale disponibilità (importo cumulato in mln€)	**150**	**201,5**	**226,5**	**336,5**	**396,5**	**448**	**473**	**583**	**643**	
DELTA (B-A)			**147**	**163,5**	**-48,5**	**-244,5**	**-309,5**	**-283**	**-264**	**-154**	**-94**	**-94**

Fonte: Commissario straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25.

* Dopo definanziamento del D.L. 113/2024.
**Dopo trasferimento a Commissario Gran Sasso.
***Dopo definanziamento del D.L. 113/2024 e Legge di Bilancio n. 199/2025.

Tabella 17 - Cronoprogramma procedurale e finanziario - Fondo Infrastrutture

PIANO OPERATIVO AGGIORNATO														
Linea di intervento	**Importo Fondo Infrastrutture mln€**	**Indicatore**	**2021-2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2021-2035**
Lotti IV, V e VI: adeguamento sismico di ponti e viadotti	417,4* * oltre 87,5 mln€ finanziati in ambito PNC	Obiettivo	Completamento progettazione PFTE e iter territoriale	Completamento PE e avvio lavori	Esecuzione lavori	Esecuzione lavori	Esecuzione lavori	Collaudi						
		Crono. Finanziario (mln€)		110	150	100	54	3,4						417,4
Lotti VII, VIII e IX: adeguamento sismico di ponti e viadotti.	615	Obiettivo	Progettazione PFTE	Conclusione iter territoriale e completamento PE	Esecuzione lavori	Esecuzione lavori	Esecuzione lavori	Conclusione lavori e collaudi						
		Crono. Finanziario (mln€)	8,5	40	250	210	60	46,5						615
Intervento di demolizione e ricostruzione del viadotto di Svincolo di S. Gabriele - Colledara	20	Obiettivo	Conclusione indagini archeologiche e predisposizione affidamento	Affidamento Appalto integrato e PE	Esecuzione lavori	Conclusione lavori e collaudo								
		Crono. Finanziario (mln€)	0,4	0,6	14	5								20
Variante di Roviano	935	Obiettivo	Progettazione PFTE	Iter territoriale e progettazione PE	Avvio lavori	Esecuzione lavori	Esecuzione lavori	Esecuzione lavori	Esecuzione lavori	Esecuzione lavori	Esecuzione lavori - ultimazione nuova tratta	Dismissione tratta preesistente		
		Crono. Finanziario (mln€)	29,4	200,6	160	110	100	90	90	80	60	15		935
Interventi di sostituzione delle reti antintrusione animali	1,2	Crono. Finanziario (mln€)	1,2											1,2
Spese generali	6,4	Crono. Finanziario (mln€)	1,5	1	1	1	1	0,9						6,4
TOTALE NECESSITA' mln€	**1.995,0**	**Totale necessità (importo annuo in mln€)**	**41,0**	**352,2**	**575,0**	**426,0**	**215,0**	**140,8**	**90,0**	**80,0**	**60,0**	**15,0**	**0,0**	**1.995,0**
		Totale necessità (importo cumulato in mln€)	**41,0**	**393,2**	**968,2**	**1.394,2**	**1.609,2**	**1.750,0**	**1.840,0**	**1.920,0**	**1.980,0**	**1.995,0**	**1.995,0**	

Fonte: Commissario straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25.

Il Mit, quindi, ha allegato alla nota integrativa redatta a seguito della lettura della bozza di rapporto, la nota prot. n. 1529 del 3 febbraio 2026, a firma del Commissario straordinario antisismico con la quale quest'ultimo ha rappresentato al ministero medesimo, le criticità derivanti dall'avvenuto definanziamento che avrebbe comportato un deficit di circa 94.000.000,00 euro, somma per la quale il Commissario ha chiesto al Mit nuova copertura al fine di garantire l'integrale copertura degli impegni contrattuali assunti.

Il Mit ha offerto in copia a questa Sezione anche la nota a firma del Commissario Straordinario del Gran Sasso[43], con la quale quest'ultimo ha riferito, tra l'altro, di non aver potuto stipulare la contrattualizzazione con il progettista Italferr in relazione ai nuovi interventi trasferiti finanziati e con risorse PNC, stante ancora l'assenza dell'avvenuto trasferimento delle risorse medesime.

[43] Nota prot. 24633 del 22 gennaio 2026.

3 – CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

Sommario: 3.1 Conclusioni. – 3.2 Raccomandazioni.

3.1 Conclusioni

Il programma di interventi "Strade sicure, implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24 - A25)", finanziato con risorse del Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, di cui al decreto legge 6 maggio 2021, n. 59, si propone, come obiettivo, "la predisposizione e realizzazione di un sistema di monitoraggio dinamico per i controlli a distanza sulle strutture (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie) delle autostrade A24-A25, necessario per pianificare gli interventi di messa in sicurezza in modo economicamente vantaggioso e per migliorare i livelli di manutenzione; l'attuazione di un piano straordinario per il controllo e la messa in sicurezza delle strutture sulle autostrade A24-A25; l'adeguamento ed efficientamento energetico del sistema impiantistico del traforo del Gran Sasso", così come meglio definito con successivo decreto ministeriale 15 luglio 2021. Il programma, inizialmente finanziato per 1.000.000.000,00 di euro, è stato in parte definanziato per euro 117.000,00, in attuazione dell'art. 8 del decreto-legge 8 agosto 2024 n. 113, e si articola in tre linee di azione:

- la predisposizione e realizzazione di un sistema di monitoraggio dinamico per i controlli a distanza sulle strutture (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie) delle autostrade A24-A25, necessario per pianificare gli interventi in modo economicamente vantaggioso e per migliorare i livelli di manutenzione, sistema che integri al mero monitoraggio una stazione di elaborazione e gestione dei dati, anche a servizio di altre tratte stradali e autostradali, e la contestuale messa in servizio di un sistema di smart road attrezzato;

- l'attuazione di un piano straordinario di messa in sicurezza delle strutture sulle autostrade A24-A25: sulla base dei risultati via via disponibili dalle operazioni di cui al punto precedente, verranno progettati e realizzati, come previsto dalla norma (art. 206 del d.l. n. 34/2020), gli interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture, tra cui l'adeguamento del Traforo del Gran Sasso, anche al fine di proteggere il bacino imbrifero;

- l'adeguamento ed efficientamento energetico del Traforo del Gran Sasso.

Gli interventi, in ogni caso, si collocano all'interno del quadro programmatico delle opere d'importanza strategica e sono, in parte, finanziati a valere anche sulle risorse del Fondo Infrastrutture, di cui all'art. 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016,

n. 232, come risulta dal documento, c.d. Allegato Infrastrutture, al DEF a partire dall'esercizio 2017, in cui è inserito tra i progetti prioritari. Complessivamente, l'investimento riguarda il controllo di 170 opere d'arte, l'installazione di un sistema di *smart road*, la realizzazione di interventi di adeguamento strutturale di 36 opere d'arte complessive, oltre all'adeguamento ed efficientamento energetico del Traforo del Gran Sasso. Soggetto attuatore degli interventi è il Commissario straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25, istituito dall'art. 206 del d.l. n. 34 del 19 maggio 2020, convertito con modificazioni dalla l. 17 luglio 2020 n. 77, deputato all'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi, da attuare per fasi funzionali secondo livelli di priorità per la sicurezza antisismica, nel limite delle risorse che si rendono disponibili a legislazione vigente per la parte effettuata con contributo pubblico. Con ordinanza n. 3/2021, il Commissario straordinario ha definito nel dettaglio il cronoprogramma degli interventi e delineato nel dettaglio gli interventi relativi al Traforo del Gran Sasso, precisando che gli stessi dovranno riguardare l'adeguamento di cui al d.lgs. n. 264/2006. Sotto il profilo finanziario, nel bilancio dello Stato le risorse destinate al progetto di investimento sono gestite nel capitolo 7701, piano gestionale 04 (per quelle a valere sul PNC) e piano gestionale 02 (per quelle a valere sul Fondo infrastrutture) e confluiscono nella contabilità speciale n. 6260, intestata al Commissario straordinario. Alle spese già rendicontate fino al 30 giugno 2025, deve aggiungersi, per questo secondo semestre, la somma di euro 44.316.121,42. Con riferimento agli interventi relativi al Traforo del Gran Sasso, stante l'oggettivo rallentamento dell'avvio degli stessi, dovuto all'inevitabile sovrapporsi delle competenze del Commissario straordinario per il sisma A24 – A25 e il Commissario straordinario per l'emergenza idrica del Gran Sasso, occorre ricordare che, ad alleggerire le difficoltà derivanti dalle suddette circostanze, è intervenuto il legislatore, il quale ha provveduto a trasferire dal Commissario straordinario, di cui all'art. 206, c. 1, del d.l. n. 34/2020, al Commissario straordinario del Gran Sasso, a mente dell'art. 3-quater del d.l. n. 73 del 21 maggio 2025, così come inserito in sede di conversione con l. n. 105 del 18 luglio 2025, le opere relative "agli interventi di adeguamento del traforo del Gran Sasso connessi all'attuazione degli obblighi derivanti dal decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264". Il Mit, inoltre, all'esito dell'istruttoria, ha riferito che è in atto una proposta di emendamento, recepita nell'ambito di un nuovo decreto-legge, di imminente approvazione, con la quale il legislatore provvederà a integrare il testo normativo di che trattasi, nel testo qui di seguito riportato e, precisamente, "Fermo restando quanto previsto dall'art. 3-quater del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 luglio 2025, n. 105, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Commissario straordinario di cui all'articolo 4-ter del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, subentra al Commissario straordinario di cui

all'articolo 206, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nello svolgimento dei compiti e delle funzioni, relativi alle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione degli interventi di messa in sicurezza antisismica e di ripristino della funzionalità del traforo del Gran Sasso".

Con l'entrata in vigore del nuovo testo normativo, le funzioni saranno, pertanto, così attribuite:

- C5.1 – Ponti e viadotti – Adeguamento sismico (Commissario straordinario antisismico);
- C5.2 – Monitoraggio dinamico di viadotti serventi il sistema autostradale ed implementazione prototipo nazionale smart road (Commissario straordinario antisismico);
- C5.3 – Adeguamento ed efficientamento energetico del traforo del Gran Sasso, comprendente le attività di adeguamento ai sensi del decreto legislativo n. 264/2006, la messa in sicurezza antisismica e gli interventi di ripristino della funzionalità del traforo medesimo (Commissario straordinario del Gran Sasso).

A oggi, non è ancora stato effettuato il passaggio delle risorse tra i due Commissari.
Per le altre linee d'intervento, l'avvio delle opere era previsto per la fine del 2025.
Il Mit ha riferito che i Commissari dovranno rivedere i cronoprogrammi procedurali, alla luce delle nuove competenze e delle nuove disponibilità economiche.

3.2 Raccomandazioni

All'esito dell'istruttoria, la Sezione raccomanda, con riferimento alle prime linee di intervento (Ponti e viadotti – Adeguamento sismico – Monitoraggio dinamico di viadotti serventi il sistema autostradale ed implementazione prototipo nazionale smart road), di procedere senza rallentamenti all'ultimazione delle stesse, nel rispetto del cronoprogramma, tanto più che la linea d'intervento rimasta affidata al primo soggetto attuatore ha visto ristretto il suo ambito di operatività, non essendo più di competenza l'attività relativa al Traforo del Gran Sasso. Con riferimento alle attività che riguardano il Traforo del Gran Sasso, invece, si raccomandano le amministrazioni coinvolte, ciascuna nei limiti delle proprie competenze, a organizzare il più celermente possibile la nuova contabilità per il Commissario subentrante, con l'espressa indicazione che la stessa debba rimanere distinta rispetto alla preesistente contabilità, stante la diversa origine delle fonti che le alimentano, nonché delle opere a cui le stesse sono destinate, oltre alla necessità di assicurare una più ordinata gestione, anche in vista dei futuri controlli che questa Corte dovrà fare. Si raccomanda, quindi, di procedere al più celere avvio dell'esecuzione dei lavori, relativi alla misura di che trattasi.

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

