



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

Deliberazione 17 luglio 2025, n. 49/2025/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 Daniela Alberghini

Hanno collaborato per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati: Graziella Santacroce e Rosalia Bonanno

SOMMARIO

	Pag.
Deliberazione	7
* * *	
Rapporto	11
Sintesi	13
CAPITOLO 1 – Oggetto e finalità dell’indagine	19
1.1 Oggetto e finalità dell’indagine	19
CAPITOLO 2 – Il quadro normativo e organizzativo	23
2.1 Cenni generali	23
2.2 Le norme concernenti l’intervento di “adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie ed interventi adeguamento infrastruttura” dell’A24-A25: Allegato Infrastrutture 2018/2020	26
2.3 Le ulteriori norme di riferimento	28
2.4 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	30
2.5 Le Smart Road	31
2.6 Il Commissario Straordinario	34
CAPITOLO 3 – Monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere	37
3.1 Il Programma generale degli interventi	37
3.2 L’avanzamento del programma nei report della Ragioneria Generale dello Stato	38
3.2.1 Avanzamento al 31 dicembre 2021	38
3.2.2 Avanzamento al 31 dicembre 2022	41
3.2.3 Avanzamento al 31 dicembre 2023	43
3.2.4 Lo stato di avanzamento al 20 giugno 2025	45
3.3 Monitoraggio dinamico di 170 opere d’arte serventi il sistema autostradale e implementazione prototipo Smart road	46
3.4 Adeguamento ed efficientamento energetico del sistema impiantistico del traforo del Gran Sasso	53
3.5 Adeguamento sismico di 36 opere d’arte	61
3.5.1 Gara d’appalto per gli stralci I, II e III	61
3.5.2 Gara per gli stralci IV, V e VI	63
3.5.3 Gli stralci VII, VIII e IX	66

CAPITOLO 4 – Il quadro finanziario	69
4.1 La dotazione finanziaria	69
CAPITOLO 5 – Conclusioni e raccomandazioni	77
5.1 Considerazioni conclusive e raccomandazioni	77

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Cronoprogramma procedurale	21
Tabella 2 - Tempistica procedurale	30
Tabella 3 - Cronoprogramma generale degli interventi	37
Tabella 4 - Stato Obiettivi Trimestri I -II-III e IV 2022	41
Tabella 5 - Stato Obiettivi Trimestre II-II-e IV 2023	44
Tabella 6 - Cronoprogramma fase negoziale e di progettazione	53
Tabella 7 - Cronoprogramma fase negoziale e di progettazione	60
Tabella 8 - Cronoprogramma fase negoziale e di progettazione	68
Tabella 9 - Stanziamento risorse finanziarie	69
Tabella 10 - Cronoprogramma stanziamento PNC.....	69
Tabella 11 - Finanziamenti suddivisi per linea di intervento	70
Tabella 12 - Stanziamento capitolo 7701 PG 02.....	71
Tabella 13 - Stanziamento capitolo 7701 PG 04.....	71
Tabella 14 - Quietanze PG 02	72
Tabella 15 - Quietanze PG 04.....	72
Tabella 16 - Pagamenti della contabilità speciale del Commissario straordinario.....	74

DELIBERAZIONE



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

I Collegio

Camera di consiglio del 14 luglio 2025

Presieduta dal Presidente aggiunto Lucilla Valente

Composta dai magistrati:

Presidente aggiunto della Sezione: Lucilla VALENTE

Consiglieri: Paola COSA, Natale Maria Alfonso D'AMICO, Gerardo de MARCO, Giampiero PIZZICONI, Maria Rita MICCI, Giuseppina VECCIA, Daniela ALBERGHINI

Primi Referendari: Paola LO GIUDICE, Salvatore GRASSO, Simonetta INGROSSO, Andrea GIORDANO (art. 9, l. n. 161/1953)

Referendario: David DI MEO

* * *

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 4 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 Consigliere Daniela Alberghini, che illustra gli esiti dell'intervento PNRR al 30 giugno 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)”*;

visto il decreto n. 2/2020 e successive integrazioni e modificazioni del Presidente della Sezione con cui i Magistrati assegnati alla Sezione medesima sono stati ripartiti tra i diversi collegi;

visto il decreto n. 1/2025 con cui i Magistrati sono assegnati a tutti i collegi;

vista l'ordinanza n. 8/2025 prot. n. 2337 del 07 luglio 2025, con la quale il Presidente della Sezione ha convocato il I Collegio per la Camera di consiglio del 14 luglio 2025, al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

vista la nota prot. n. 2428 dell'11 luglio 2025 con la quale il Servizio di segreteria per le adunanze, ha trasmesso la suddetta nota e il Rapporto in oggetto ai seguenti uffici:

- Commissario Straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25;

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

udito il relatore, Consigliere Daniela Alberghini;

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-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, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché alle seguenti amministrazioni:

- Commissario Straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25, Dott. Marco Corsini;

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

Struttura Tecnica di Missione del 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.

Il Relatore
Daniela Alberghini
f.to digitalmente

Il Presidente
Lucilla Valente
f.to digitalmente

Depositata in segreteria il 17 luglio 2025

Il Dirigente
Dott.ssa Anna Maria Guidi
f.to digitalmente

RAPPORTO

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” .

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 D.L. 113/2024 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 ed 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 DL 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.

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.

Gli interventi 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 n. 232/2016, come risulta dal documento, c.d. Allegato Infrastrutture, al DEF a partire dall'esercizio 2017, in cui è inserito tra i progetti prioritari.

Soggetto attuatore degli interventi è il Commissario straordinario istituito dall'art. 206 del DL 34/2020, 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.

Il Commissario straordinario non è dotato di una autonoma struttura di supporto e si avvale, nell'esercizio delle proprie funzioni, di esperti e collaboratori (fino ad un massimo di 10) oltre che, come disciplinato dall'art. 206 del D.L. 34/2020, di una società pubblica di gestione di lavori pubblici, individuata in Italferr s.p.a., alla quale sono state affidate -mediante stipula di una convenzione quadro e di successivi atti aggiuntivi e Addendum- le attività di predisposizione della documentazione progettuale finalizzata all'esperimento delle procedure di affidamento, mentre per le attività connesse all'espletamento di dette procedure si avvale -anche in questo caso su base convenzionale- di Areacomm, Agenzia regionale per l'Abruzzo di Committenza.

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. 15.7.21 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 nel sito istituzionale del Commissario, Italferr s.p.a. e Areacomm, 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 con quelli forniti dallo stesso Soggetto Attuatore nell'ambito dell'istruttoria condotta dalla Sezione.

Ne è emerso un sostanziale disallineamento, in parte connesso alla stessa struttura del sistema di monitoraggio (basato fondamentalmente sul sistema dei pagamenti), ed in parte legato allo stato di attuazione del programma.

Quest'ultimo, infatti, alla data di chiusura del rapporto presenta significativi scostamenti rispetto al cronoprogramma in relazione a tutte le linee di azione.

Quanto agli interventi di monitoraggio dinamico di 170 opere d'arte e lo sviluppo del sistema "smart road", risulta conclusa la fase progettuale relativamente alla sola parte del monitoraggio dinamico, per la quale è già avvenuta, in via d'urgenza, la consegna dei lavori, parzialmente avviati. Il completamento dell'installazione dei dispositivi di monitoraggio avrebbe, invece, dovuto essere il target al IV trimestre 2024, mentre la messa in funzione dei primi dispositivi smart road -ma per questa parte il progetto è stato posticipato- era l'obiettivo del IV trimestre 2024 ed il completamento dell'installazione e messa in funzione dei dispositivi su tutta la rete autostradale dovrebbe avvenire entro il IV trimestre 2026.

Anche gli interventi di adeguamento sulla Galleria del Gran Sasso sono in ritardo rispetto alle scadenze inizialmente previste (inizio dei lavori entro il secondo trimestre 2023 e conclusione entro il quarto trimestre 2025): sebbene, infatti, al fine di accelerare le tempiste di realizzazione il Commissario abbia acquistato il progetto a suo tempo già predisposto dalla società concessionaria (Strada dei parchi s.p.a.), si sono prospettate una serie di criticità, in parte legate alle caratteristiche della autostrada e

in parte legate alla sovrapposizione degli interventi con altri di competenza di altra struttura commissariale (il Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso) che hanno indotto a suddividere in due fasi le attività, sottoponendo la progettazione della prima a Conferenza di servizi.

Nonostante il ricorso alle facoltà di deroga attribuite al Commissario, la conclusione della Conferenza è avvenuta solo nel giugno 2025 e, comunque, gli approfondimenti svolti sulla base delle osservazioni e prescrizioni pervenute hanno evidenziato il necessario slittamento dell'avvio dei lavori, essendo a questo prodromica l'esecuzione di taluni interventi di competenza del Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso e, quindi, presumibilmente al secondo semestre 2026 con conseguente fissazione della conclusione nel 2029.

Quanto, infine, agli interventi di adeguamento sismico di 36 viadotti, sono state bandite e concluse con l'aggiudicazione tutte le gare per l'affidamento della progettazione ed esecuzione dei lavori, con stipula dei relativi contratti ed è in fase conclusiva la verifica tecnica dei progetti.

Anche in questo caso, nonostante il ricorso ai poteri in deroga del Commissario (che hanno consentito, ad esempio, l'indizione delle procedure sulla base di un mero documento progettuale), l'avvio dei lavori è previsto nel secondo semestre 2025, mentre, in base alle scadenze del cronoprogramma il completamento dei lavori sui primi 9 viadotti sarebbe dovuto avvenire entro il secondo trimestre 2025 (e, a seguire, su ulteriori 11 viadotti entro il IV trimestre 2025 e sugli ultimi 16 entro il secondo trimestre 2026, considerando, per tutti, il secondo trimestre 2024 come data di avvio).

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.

A valere sulle risorse PNC risulta effettuato un unico pagamento vs. la contabilità

speciale 6260 dell'importo di euro 150.000.000,00 nel 2022.

A valere sul Fondo Infrastrutture sono stati effettuati tre pagamenti, uno di euro 2.000.000,00 nel 2021, e due nel 2022, rispettivamente di euro 18.000.000,00 e 31.000.000,00 per complessivi 51 mln di euro.

I titoli emessi dal Commissario Straordinario ammontano complessivamente a euro 34.636.358,70, di cui euro 25.311.870,73 relativi agli anni dal 2021 al 2024 ed euro 9.324.487,97 riferiti al 2025. Nello specifico quelli emessi a carico del PNC (PG 04) ammontano ad euro 28.727.908,05 ed euro 5.908.449,75 sono a carico del Fondo infrastrutture (PG 02).

Il ridotto andamento della spesa riflette il rallentato avanzamento del cronoprogramma procedurale, consistendo prevalentemente nel pagamento delle attività e dei servizi di supporto, oltre che dei professionisti incaricati (comunque a carico del finanziamento delle opere) ed essendo la residua parte della spesa riferita al pagamento delle quote contrattuali di anticipo.

Lo stato di attuazione del programma fornisce elementi di valutazione non favorevoli alla conclusione nei termini originariamente previsti e richiederebbe una riprogrammazione delle previsioni, anche in termini di spesa, previa individuazione delle soluzioni, sul piano tecnico ed amministrativo, volte a superare i fattori di criticità, per lo più esogeni, che hanno determinato il mancato conseguimento degli obiettivi.

CAPITOLO 1

OGGETTO E FINALITÀ DELL'INDAGINE

1.1 Cenni generali

Sul piano normativo, la presente indagine trova fondamento nell'articolo 3, comma 4, della legge 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"¹.

La necessità di investimenti per il miglioramento e la messa in sicurezza di tali strutture deriva dalla constatazione che le opere d'arte 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.

Il programma, finanziato 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 ed 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.

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.

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

Soggetto attuatore degli interventi è il Commissario straordinario istituito dall'art. 206 del DL 34/2020, 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.

Nella scheda progetto è incluso il seguente cronoprogramma procedurale, comprensivo degli obiettivi iniziali, intermedi e finali:

Tabella 1 - Cronoprogramma procedurale

Trimestre	OBIETTIVI		
	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 installazione e attivazione dei dispositivi di Smart road sul sistema autostradale	

L'indagine si propone di monitorare, anche in chiave prospettica in relazione alle scadenze stabilite, lo stato di avanzamento, fisico e finanziario, del programma alla data del 30 giugno 2025.

CAPITOLO 2

IL QUADRO NORMATIVO E ORGANIZZATIVO

2.1 Cenni generali

Come evidenziato nella scheda del sistema informativo S.I.L.O.S, *“le autostrade A24 e A25 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. Sono quindi necessari investimenti significativi per il miglioramento e la messa in sicurezza di tali strutture.”*

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).

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.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha quindi adottato, nel giugno 2017, in attuazione del D.Lgs. 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.

In attuazione dell'art. 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici, e in attuazione dello specifico *target* previsto nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), è stato quindi approvato il nuovo Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. 36/2023), che ha conseguentemente abrogato il D. Lgs. 50/2016.

L'art. 39 di tale corpo normativo 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

(riguardanti le amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali o alla tutela della salute e della pubblica incolumità dei cittadini), 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), 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.

All’interno di questo quadro sono, poi, intervenute anche le previsioni dell’art. 4, commi 1-5, del D.L. 32/2019 (cd. decreto “sblocca cantieri”), modificato dall’art. 9 del D.L. 76/2020 (cd. decreto “semplificazioni”) e, successivamente, dall’art. 52 del D.L. 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 – 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 – 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-economico a livello nazionale, regionale o locale.

Con riferimento specifico a quelle opere prioritarie PNRR (o, come nel caso in esame, PNC) che sono state anche commissariate il quadro programmatico 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. 36/2023 (nuovo Codice dei contratti pubblici) 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.

2.2 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.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018² 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.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2020³ è inserito l'intervento "3 Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture, con particolare attenzione per quelle a rischio

² Capitolo IV. Lo stato di attuazione degli interventi programmati, paragrafo IV. 3 Strade e autostrade, tabella programmi prioritari invariati - modalità: strade e autostrade.

³ 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.

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 2021⁴ 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. 59/2021, convertito dalla legge n. 101 del 2021, istituisce il Fondo complementare al PNRR, finalizzato ad 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’articolo 1, comma 2, lettera 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. MEF del 15 luglio 2021, adottato ai sensi del comma 7 dell’articolo 1 del DL 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

⁴ 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.

capacità di spesa collegata all'attuazione degli interventi del Piano nazionale per gli investimenti complementari.

Con d.m. MEF 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.

2.3 Le ulteriori norme di riferimento

Il d.l. n. 59 del 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 stanziata a bilancio.

Per quanto qui di interesse, le risorse stanziata per il programma di intervento in esame, ammontanti a euro 1.000.000.000,00 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 A25;
- predisposizione e realizzazione di un sistema di monitoraggio dinamico per i controlli tecnologici delle opere d'arte serventi il sistema autostradale A24 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. 34/2020, è stato individuato come soggetto attuatore dell'intervento, al quale sono 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. 15.7.2021), 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.

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,
- 227 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.

In base al decreto del MIT 369/2021 (allegato 1), la tempistica procedurale degli interventi è riepilogata nella sottostante tabella, che riporta le tappe procedurali e gli obiettivi intermedi (*milestone*) e finali (*target*) che, allo stato, non risulta essere stata aggiornata (si rinvia al successivo capitolo relativo allo stato di attuazione).

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 installazione 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 aggiornati alla data del 24/04/2025.

2.4 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 D.M. 17 dicembre 2020 n. 578, il MIMS 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 una analisi sull'intero patrimonio infrastrutturale esistente per definire la classe di attenzione di ogni opera d'arte, con diversi livelli di analisi sulla base di 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 di 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.

2.5 Le Smart Road

Con l'art. 1, comma 72, della legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (c.d. legge di Bilancio 2018) il legislatore ha autorizzato *“la sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica”* demandando ad 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; 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 la introduzione di soluzioni e servizi innovativi abilitati dalle tecnologie;

c) alla interoperabilità con i veicoli di nuova generazione ed 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"*.

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 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 dalla 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 una evoluzione del sistema viario, che nel futuro permetterà la guida autonoma e che renderà le nostre 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)⁵: 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 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”*.

2.6 Il Commissario Straordinario

Con il c.d. “Decreto Rilancio” n. 34 del 2020, convertito nella legge n. 77/2020, e nello specifico con l'art. 206, è stato nominato un Commissario Straordinario per far fronte all'intervento urgente per il ripristino e la messa in sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25 e della strada statale n. 4 “Via Salaria”, individuate quali tratte stradali particolarmente vulnerabili, a causa degli eventi sismici del 2009, 2016, 2017, nell'ottica del ricorso ad un modello gestionale che consenta l'adozione di atti e provvedimenti con tempistiche ridotte.

Al Commissario sono assegnati compiti di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi da attuare, per fasi funzionali,

⁵ 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 per cento 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.

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 (come si dirà meglio nel successivo capitolo, è stata individuata 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%.

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”* ad eccezione di quelli relativi alla tutela ambientale e dei beni culturali e paesaggistici.

Il Commissario Straordinario 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.

Il Commissario straordinario 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.

Il Commissario Straordinario affida i lavori e sovrintende 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 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 dei decreti e provvedere all'emanazione del verbale relativo allo stato di consistenza e al 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 una apposita contabilità speciale a lui intestata, nella quale vengono versate annualmente le risorse destinate agli interventi nell'ambito dei Fondi di investimento per il finanziamento dei lavori di messa in sicurezza delle autostrade A24 e A25, nei limiti delle disponibilità a legislazione vigente che mirano alla realizzazione di tali interventi.

3.1 Il programma generale degli interventi

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

[illegible]

Corte dei conti | Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato | Delib. n. 49/2025/G

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”*.

Non risulta, alla data di chiusura del presente rapporto, che sia stato formalmente adottato un diverso cronoprogramma, nonostante le scadenze e gli obiettivi intermedi ivi contemplati non siano stati tutti rispettati le une e conseguiti gli altri.

E', tuttavia, in corso definizione il Commissario un nuovo cronoprogramma, necessario per adeguare gli interventi al taglio delle risorse (117 mln) e al mutato Piano dei Costi, con rimodulazione e slittamento delle risorse al 2032.

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

3.2.1 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” ed 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 viene 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”*⁶.

La determina del Commissario straordinario del 22.12.2021⁷ è una determina a contrarre che, tuttavia, ha unicamente ad oggetto la gara per l’aggiudicazione dell’ *“Accordo Quadro per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei sistemi SMART ROAD*

⁶ 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".

⁷ Testo consultabile nel sito istituzionale (www.commissario.a24-a25.it).

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 Sasso⁸ 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” e, in particolare:

⁸ 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 sovrintendere 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”.

-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 da restituirsì 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 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. lgs. 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”⁹

⁹ 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.

3.2.2 Avanzamento al 31.12.2022

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 di 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.

Tabella 4 - 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.

3.2.3 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 5 - 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)
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	IV/2024 Attivazione dispositivi Smart road sulle prime
				Viadotti. Si rinvia alle informazioni riportate sopra.	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	Si rinvia alle informazioni sopra riportate, tenuto conto che per l'intervento smart road è stato	IV/2024
			Avvio dei lavori di installazione dispositivi per smart road	creato un unico CUP relativo anche al sistema di monitoraggio dinamico.	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.

3.2.4 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.

Con nota del 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.

3.3 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 di impresa pubblica, Italferr S.p.A.¹⁰, quale società di comprovata esperienza nell'ambito dei servizi di ingegneria per la realizzazione di opere infrastrutturali così come di gestione delle gare di appalto, alla quale affidare il servizio di supporto tecnico amministrativo¹¹.

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, ed 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 ad 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

¹⁰ 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.

¹¹ Art. 206, comma 2 del D.L. 34/2020: *"Per l'esercizio dei compiti assegnati, il Commissario straordinario si avvale, come struttura di supporto tecnico-amministrativo, di una società pubblica di gestione di lavori pubblici con la quale stipula apposita convenzione nonché di esperti o consulenti fino al numero massimo di 10, scelti anche tra soggetti estranei alla pubblica amministrazione ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, di comprovata esperienza nel settore delle opere pubbliche e nelle discipline giuridiche o tecnico-ingegneristiche, i cui costi sono posti a carico delle risorse disponibili per il finanziamento dell'opera nel limite complessivo del 3 per cento."*

Quadro avente oggetto la “La progettazione, implementazione e realizzazione di un Sistema di “MONITORAGGIO DINAMICO” per il controllo da remoto di ponti, 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 prezzo di base da allegare al bando di gara per l’offerta a cura dei soggetti economici concorrenti” e ne vengono definiti i contenuti.*

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."

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 (seicento trentuno mila/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 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 di Appalto applicativi che potranno essere affidati all’Appaltatore per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei sistemi SMART ROAD E MONITORAGGIO DINAMICO.

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).

L’importo presunto di è € 230.129.150,00 oltre IVA, di cui € 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, e € 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 € 13.200.620,00 al netto dell’IVA, di cui € 171.640,00 per le prestazioni progettuali da compensare a corpo, al netto degli oneri relativi al piano di sicurezza, € 11.928.980,00 per le attività realizzative da compensare a misura al netto degli oneri relativi al piano di sicurezza, e € 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 € 3.960.186,00 oltre IVA.

Con decreto n. 40 del 16 giugno 2023 è stato liquidato ed autorizzato il pagamento della somma complessiva lorda di € 4.831.426,93 (Imponibile € 3.960.185,99 + IVA € 871.240,94), di cui € 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 € 62.820,25 lorde quale quota parte relativa alle attività di progettazione, a favore del RTI costituito tra le società 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 ed autorizzato il pagamento di un ulteriore acconto di euro 2.247.281,52 (imponibile euro 1.842.034,03 + IVA 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 per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori relativi al monitoraggio dinamico di 44 cavalcavia, ponti, viadotti ed emi viadotti, per un totale di 80 opere d’arte lungo le autostrade A24 e A25”*.

Con tale atto, in considerazione del 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.

Anche per tali motivi, la definizione dei contenuti del progetto esecutivo relativo al Contratto Applicativo n.1 ed 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”*.

Nell'articolo 5 del medesimo Atto Aggiuntivo, le parti avevano convenuto che *“l'Appaltatore eseguirà le prestazioni affidate con il Contratto Applicativo n. 1, così come modificato con il presente atto, entro i termini essenziali di seguito elencati, nel rispetto del cronoprogramma contrattuale di cui all'Allegato n. 2:*

- a) consegna del Progetto esecutivo completo, entro la data del 20 dicembre 2024;*
- b) ultimazione dell'esecuzione delle opere entro 330 (trecentotrenta) giorni naturali e consecutivi, decorrenti dalla data di consegna dei lavori”*.

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 *“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".

Il decreto legge del 9 agosto 2024 n. 113, convertito con modificazioni dalla Legge 7 ottobre 2024, n. 143, ha, infatti, disposto il definanziamento dell'intervento di un importo pari ad € 117.000.000,00 e, pertanto, l'importo complessivo relativo alla linea di finanziamento "C5.2 - Monitoraggio Dinamico di 170 viadotti serventi il sistema autostradale e implementazione prototipo" della Misura C5 del Piano Nazionale Complementare (PNC) al PNRR è stato ridotto alla somma complessiva di € 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, *"nell'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 sottoriportata, 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, è previsto per il 1° luglio 2025.

Tabella 6 - Cronoprogramma fase negoziale e di progettazione

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 Negoziiale			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

Elaborazione Corte dei Conti su dati del MIT (24/04/2025).

3.4 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’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali

(“ANSFISA”)¹², 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 cronprogramma.

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.l.gs. 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 ad €. 385.000,00 oltre CNPAIA pari al 4% pari ad €. 15.400,00 oltre IVA al 22% per €. 88.088,00 per un totale di €. 488.488,00, a valere sulle risorse PNC).

¹² ANSFISA, Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture stradali e autostradali, promuove la sicurezza e la vigilanza sulle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali e sugli impianti fissi nell’ottica del miglioramento della qualità della manutenzione e dello sviluppo infrastrutturale del Paese. L’agenzia è stata istituita dall’art. 12 del Decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (cosiddetto “Decreto Genova”), convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130, in sostituzione dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), della quale ha assorbito tutte le risorse umane, strumentali e finanziarie: *“Fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli enti proprietari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, l’Agenzia promuove e assicura la vigilanza sulle condizioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali, direttamente sulla base del programma annuale di attività di cui al comma 5-bis, nonché nelle forme e secondo le modalità indicate nei commi da 3 a 5”*. A partire dal 30 novembre 2020 ha assunto piena operatività. Il 1° gennaio 2022, in osservanza del Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156, ha assorbito competenze, risorse e personale dei sei Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF).

Il corrispettivo convenuto *“in esito ad un’articolata fase di trattativa”*¹³ dalle Parti è pari a € 2.569.552,33 per il progetto di adeguamento strutturale e impiantistico all’interno del Traforo del Gran Sasso, e a € 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*

¹³ 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 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, 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 di 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 impiantistico 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)”¹⁴.

Ciò ha indotto il Commissario ad 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 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* del programma PNC e la prospettica impossibilità del raggiungimento dell’obiettivo del totale adeguamento ai sensi del D.lgs. 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. 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. 241/1990, in conformità a quanto stabilito dall’art. 48, comma 5, D.L. 77/2021, nonché con le accelerazioni dell’art. 13, D.L. 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*

¹⁴ 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.

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. La ricognizione dei vincoli presenti sulle aree di intervento è riportata, oltre che negli elaborati progettuali, nell'Allegato al presente atto, nel quale è indicata per ciascuna Amministrazione e per gli Enti gestori di opere interferite la normativa di riferimento per la rispettiva pronuncia di competenza".

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. 76/2020 a tutto il 9 settembre 2024.

Nel corso della conferenza di servizi è emersa la necessità di approfondimenti progettuali e di 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 ad 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 lavori¹⁵, 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*

¹⁵ 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.

sedime e che sono strettamente legati tra loro, per migliorare le tempistiche di esecuzione, l’organizzazione delle risorse e facilitare gli interventi”.

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”¹⁶.

Nelle more, il cronoprogramma dell’intervento è stato rimodulato con riferimento al completamento della sola Fase I, sia in ambito progettuale che realizzativo.

Tabella 7 - Cronoprogramma fase negoziale e di progettazione

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

Elaborazione Corte dei Conti su dati del MIT aggiornati alla data del 24/04/2025

¹⁶ 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.)

3.5 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.

Avvalendosi del potere di deroga alla vigente normativa in materia di contratti pubblici (D.lgs. 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.

3.5.1 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 ed 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. 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 ed 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, 195.100.000,00 e 203.100.000,00.

La scelta della procedura ristretta di cui all'art. 61 del D.lgs 50/2016, nonché quella di avvalersi dei poteri in deroga indicando la procedura selettiva sulla base del mero Documento Prestazionale (art. 59, comma 1, d.Lgs. 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 (quindici) 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 (sedici) viadotti prioritari delle autostrade A24 ed 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 SRL

- 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 01 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 € 1.087.680,00 oltre I.V.A. e CNPAIA, di cui € 652.608,00 per la verifica tecnica del PFTE e € 435.072,00 per la verifica tecnica del PE.

3.5.2 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, 205.800.000,00 e 111.600.000,00.

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 la progettazione e la realizzazione di interventi di adeguamento strutturale di viadotti delle Autostrade A24 e A25 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 I.V.A. e CNPAIA per il secondo gruppo di viadotti e di euro 195.300,00 oltre I.V.A. 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”* 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, indicando 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”* e, *“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 disposta con determinazione direttoriale AreaCom n. 13 del 29 gennaio 2024 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 disposta con determinazione direttoriale AreaCom n. 13 del 29 gennaio 2024 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 tecnica¹⁷ 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 I.V.A. e CNPAIA, da Italferr s.p.a.¹⁸.

¹⁷ 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.

¹⁸ 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

3.5.3 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 I.V.A. 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 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, indicando 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*

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"*.

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 SpA - IRCOP Spa - De Sanctis Costruzioni S.p.A.- CUP J31B23000460001;
- Lotto 2 - Stralcio VIII: TOTO SPA - 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 8 - 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		
	Fase Progettazione		Attività Negoziale			Fase Realizzativa		
Opera	Ultimazione	Validazione	Pubblicazione bando di gara	Aggiudicazioni	Stipula	Consegna lavori	Avvio lavori	Ultimazione 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

Elaborazione Corte dei Conti su dati del MIT aggiornati alla data del 24/04/2025.

CAPITOLO IV
IL QUADRO FINANZIARIO

4.1 La dotazione finanziaria

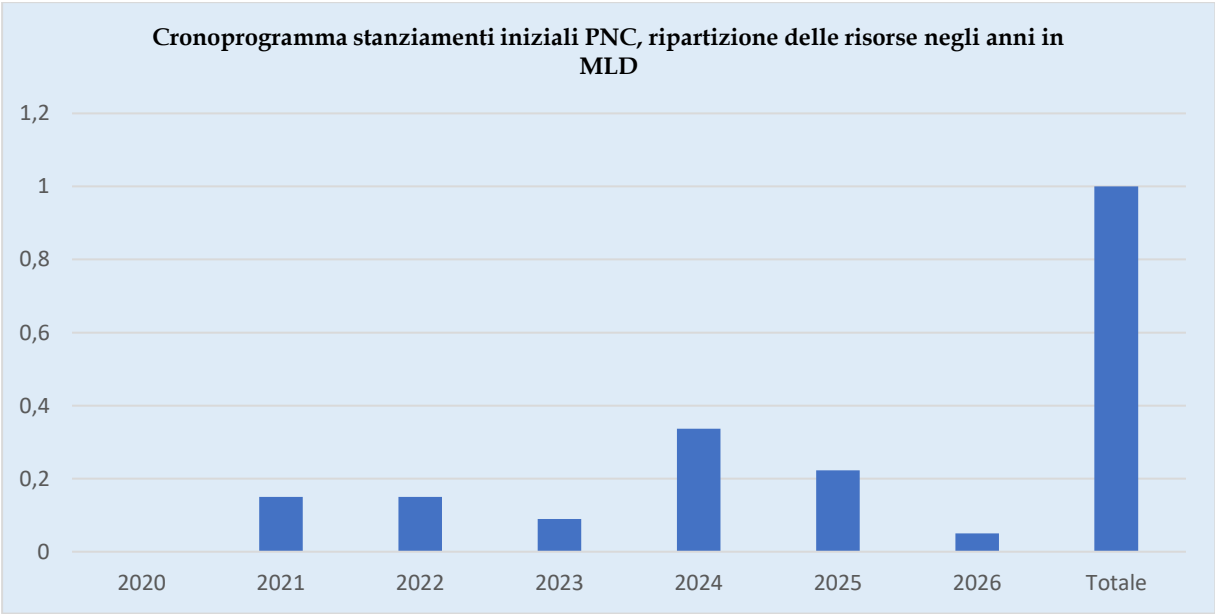
Lo stanziamento iniziale a carico delle risorse PNC relativo al programma degli interventi ammontava, come detto, ad 1.000.000,00 di euro, ripartito secondo la seguente tabella:

Tabella 9 - Stanziamento risorse finanziarie

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

Elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dal decreto 369/2021.

Tabella 10 - Cronoprogramma stanziamenti PNC



Elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dal decreto 369/2021.

Le risorse così stanziare erano suddivise tra le tre linee di 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):

Tabella 11- 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					

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 decreto-legge 9 agosto 2024, n. 113), lo stanziamento relativo alla linea di intervento "monitoraggio dinamico/Smart Road" è, alla data attuale, ridotto a euro 138.000.000,00.

Inoltre, come evidenziato anche nelle tabelle riportate in calce allo stato di attuazione di ciascuna linea di intervento, parte degli interventi (quota parte degli stralci IV, V e VI) sono assistiti anche da un ulteriore finanziamento a carico del Fondo Infrastrutture (euro 417,4 mln di euro).

Per la realizzazione degli interventi le risorse del bilancio dello Stato sono state stanziare sul capitolo del Ministero Infrastrutture 7701, sul Piano Gestionale 04 a valere sui Fondi PNC e sul Piano Gestionale 02 a valere sul Fondo Infrastrutture come di seguito riportato nelle tabelle che seguono:

Tabella 12 – Capitolo 7701 PG 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	0	0	0	0	0
Totale	242.050.000		242.050.000							

Elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dal SICR

Tabella 13 – Capitolo 7701 PG 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	0	0	0	117.000.000	0
2026	50.000.000		50.000.000							
Totale	828.500.000		608.500.000							

Elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dal SICR

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 il Ministero delle Infrastrutture trasferisce le risorse stanziare 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 a sistema SICR risultano n. 4 quietanze, di cui 3 imputate al PG. 02 e n. 1 al P G. 04 come riassunte nelle tabelle che seguono:

Tabella 14 – Quietanze PG.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
totale	51.000.000,00					

Elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati i dal SICR

Tabella 15 – Quietanze PG.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
totale	150.000.000,00					

Elaborazione Corte dei conti su dati estrapolati dal SICR

I titoli emessi dal Commissario Straordinario ammontano complessivamente a euro 34.636.358,70, di cui euro 25.311.870,73 relativi agli anni dal 2021 al 2024 ed euro 9.324.487,97 riferiti al 2025, come riportato nelle tabelle sottostanti.

Nello specifico quelli emessi a carico delle risorse PNC (PG 04) ammontano ad euro 28.727.908,05, mentre euro 5.908.449,75 sono a carico del Fondo infrastrutture (PG 02). E' necessario precisare che, per i dati relativi all'annualità 2025, gli stessi sono esclusivamente quelli forniti dal Commissario stante la temporanea indisponibilità delle banche dati a cui accede la Corte.

Si può osservare che a fronte di una quietanza in entrata nella contabilità speciale del Commissario straordinario in data 04 luglio 2022 di euro 150.000.000,00, imputata al PG 04, sono stati emessi titoli di pagamento (sulla medesima contabilità speciale) per euro 34.636.358,70.

L'indice di spesa, quindi, si assesta in percentuale assai ridotta (3,95% circa) rispetto non solo alla complessiva disponibilità delle risorse (attualmente 883 mln), ma anche rispetto al cronoprogramma, di cui riflette lo stato di avanzamento.

L'analisi dei titoli, infatti, evidenzia che le spese, ad oggi, sostenute hanno riguardato in misura prevalente l'acquisto di servizi di supporto e consulenza (Italferr s.p.a., consulenti ed esperti esterni, commissari di gara, spese amministrative) e, per il resto, il pagamento di acconti sulla progettazione (in un solo caso le spese di progettazione sono state integralmente corrisposte).

Di seguito si riportano le tabelle dei pagamenti, suddivisi per esercizio, effettuati dal Commissario straordinario:

Tabella 16 -Pagamenti della contabilità speciale del commissario straordinario periodo 2021-2024

Anno 2021	Giacenza inizio anno	Totali entrate fino al mese precedente	Totali entrate mese in corso	Totali uscite fino al mese precedente	Totali uscite mese in corso	Saldo mese precedente	Saldo mese in corso
2021	0,00	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00		2.000.000,00
2021	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2021	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2021	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2021	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2021	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2021	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2021	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2021	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2021	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
			totale		0,00		

Anno 2022	Giacenza inizio anno	Totali entrate fino al mese precedente	Totali entrate mese in corso	Totali uscite fino al mese precedente	Totali uscite mese in corso	Saldo mese precedente	Saldo mese in corso
2022	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2022	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2022	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2022	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2022	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2022	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2022	2.000.000,00	0,00	199.000.000,00	0,00	1.964.233,00	2.000.000,00	199.035.767,00
2022	2.000.000,00	199.000.000,00	0,00	1.964.233,00	1.038.559,60	199.035.767,00	197.997.207,40
2022	2.000.000,00	199.000.000,00	0,00	3.002.792,60	134.304,46	197.997.207,40	197.862.902,94
2022	2.000.000,00	199.000.000,00	0,00	3.137.097,06	6.820,00	197.862.902,94	197.856.082,94
2022	2.000.000,00	199.000.000,00	0,00	3.143.917,06	23.456,95	197.856.082,94	197.832.625,99
2022	2.000.000,00	199.000.000,00	0,00	3.167.374,01	28.361,63	197.832.625,99	197.804.264,36
			totale		3.195.735,64		

Anno 2023	Giacenza inizio anno	Totali entrate fino al mese precedente	Totali entrate mese in corso	Totali uscite fino al mese precedente	Totali uscite mese in corso	Saldo mese precedente	Saldo mese in corso
2023	197.804.264,36	0,00	0,00	0,00	19.531,88	197.804.264,36	197.784.732,48
2023	197.804.264,36	0,00	0,00	19.531,88	88.619,39	197.784.732,48	197.696.113,09
2023	197.804.264,36	0,00	0,00	108.151,27	85.253,84	197.696.113,09	197.610.859,25
2023	197.804.264,36	0,00	0,00	193.405,11	59.419,51	197.610.859,25	197.551.439,74
2023	197.804.264,36	0,00	0,00	252.824,62	45.202,09	197.551.439,74	197.506.237,65
2023	197.804.264,36	0,00	0,00	298.026,71	5.337.088,77	197.506.237,65	192.169.148,88
2023	197.804.264,36	0,00	0,00	5.635.115,48	1.409.821,69	192.169.148,88	190.759.327,19
2023	197.804.264,36	0,00	0,00	7.044.937,17	77.725,25	190.759.327,19	190.681.601,94
2023	197.804.264,36	0,00	0,00	7.122.662,42	5.244,00	190.681.601,94	190.676.357,94
2023	197.804.264,36	0,00	0,00	7.127.906,42	1.454.791,57	190.676.357,94	189.221.566,37
2023	197.804.264,36	0,00	0,00	8.582.697,99	0,00	189.221.566,37	189.221.566,37
2023	197.804.264,36	0,00	15.732,00	8.582.697,99	1.572.279,88	189.221.566,37	187.665.018,49
				totale	10.154.977,87		
Anno 2024	Giacenza inizio anno	Totali entrate fino al mese precedente	Totali entrate mese in corso	Totali uscite fino al mese precedente	Totali uscite mese in corso	Saldo mese precedente	Saldo mese in corso
2024	187.665.018,49	0,00	0,00	0,00	646.654,65	187.665.018,49	187.018.363,84
2024	187.665.018,49	0,00	0,00	646.654,65	140.918,89	187.018.363,84	186.877.444,95
2024	187.665.018,49	0,00	0,00	787.573,54	13.232,70	186.877.444,95	186.864.212,25
2024	187.665.018,49	0,00	0,00	800.806,24	2.571.520,76	186.864.212,25	184.292.691,49
2024	187.665.018,49	0,00	0,00	3.372.327,00	5.411.541,36	184.292.691,49	178.881.150,13
2024	187.665.018,49	0,00	0,00	8.783.868,36	1.287.524,93	178.881.150,13	177.593.625,20
2024	187.665.018,49	0,00	0,00	10.071.393,29	465.649,47	177.593.625,20	177.127.975,73
2024	187.665.018,49	0,00	0,00	10.537.042,76	1.287,63	177.127.975,73	177.126.688,10
2024	187.665.018,49	0,00	0,00	10.538.330,39	48.789,20	177.126.688,10	177.077.898,90
2024	187.665.018,49	0,00	0,00	10.587.119,59	1.094.734,19	177.077.898,90	175.983.164,71
2024	187.665.018,49	0,00	0,00	11.681.853,78	279.303,44	175.983.164,71	175.703.861,27
2024	187.665.018,49	0,00	0,00	11.961.157,22	0,00	175.703.861,27	175.703.861,27
				totale	11.961.157,22		

Elaborazione Corte dei conti su dati ricavati dal SICR contabilità speciale

CAPITOLO V

CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

5.1 Considerazioni conclusive e raccomandazioni

Il programma oggetto del presente rapporto 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 ed 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 DL 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.

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.

Gli interventi si collocano all'interno del quadro programmatico delle opere di importanza strategica e sono finanziati per 1.000.000.000,00 di euro a valere sulle risorse PNC (in parte definanziato per euro 117.000,00 in attuazione dell'art. 8 del D.L. 113/2024) e, in parte, a valere anche sulle risorse del Fondo Infrastrutture, risultando incluso nel documento, c.d. Allegato Infrastrutture, al DEF a partire dall'esercizio 2017, tra i progetti prioritari.

Per ciascuna linea di azione il cronoprogramma dell'investimento, specificamente approvato anche dal Soggetto attuatore (il Commissario straordinario istituito dall'art. 206 del DL 34/2020) con propria ordinanza, non risulta rispettato, registrandosi ritardi mediamente assestati oltre i dodici mesi.

Quanto agli interventi di monitoraggio dinamico di 170 opere d'arte e lo sviluppo del sistema "smart road", risulta conclusa la fase progettuale relativamente alla sola parte del monitoraggio dinamico, per la quale è già avvenuta, in via d'urgenza, la consegna dei lavori, parzialmente avviati. Il completamento dell'installazione dei dispositivi di monitoraggio avrebbe, invece, dovuto essere il target al IV trimestre 2024, mentre la messa in funzione dei primi dispositivi smart road -ma per questa parte il progetto è stato posticipato- era l'obiettivo del IV trimestre 2024 ed il completamento dell'installazione e messa in funzione dei dispositivi su tutta la rete autostradale dovrebbe avvenire entro il IV trimestre 2026.

Anche gli interventi di adeguamento sulla Galleria del Gran Sasso sono in ritardo rispetto alle scadenze inizialmente previste (inizio dei lavori entro il secondo trimestre 2023 e conclusione entro il quarto trimestre 2025): sebbene, infatti, al fine di accelerare le tempiste di realizzazione il Commissario abbia acquistato il progetto a suo tempo già predisposto dalla società concessionaria (Strada dei parchi s.p.a.), si sono prospettate una serie di criticità, in parte legate alle caratteristiche della autostrada e in parte legate alla sovrapposizione degli interventi con altri di competenza di altra struttura commissariale, che hanno indotto a suddividere in due fasi le attività, sottoponendo la progettazione della prima a Conferenza di servizi.

Nonostante il ricorso alle facoltà di deroga attribuite al Commissario, la conclusione della Conferenza è avvenuta solo nel giugno 2025 e, comunque, gli approfondimenti svolti sulla base delle osservazioni e prescrizioni pervenute hanno evidenziato il necessario slittamento dell'avvio dei lavori, essendo a questo prodromica l'esecuzione di taluni interventi di competenza del Commissario per l'emergenza idrica e, quindi, presumibilmente al 2026 con conseguente fissazione della conclusione nel 2029.

Quanto, infine, agli interventi di adeguamento sismico di 36 viadotti, sono state bandite e concluse con l'aggiudicazione tutte le gare per l'affidamento della

progettazione ed esecuzione dei lavori, con stipula dei relativi contratti ed è in fase conclusiva la verifica tecnica dei progetti.

Anche in questo caso, nonostante il ricorso ai poteri in deroga del Commissario (che hanno consentito, ad esempio, l'indizione delle procedure sulla base di un mero documento progettuale), l'avvio dei lavori è previsto nel secondo semestre 2025, mentre, in base alle scadenze del cronoprogramma il completamento dei lavori sui primi 9 viadotti sarebbe dovuto avvenire entro il secondo trimestre 2025 (e, a seguire, su ulteriori 11 viadotti entro il IV trimestre 2025 e sugli ultimi 16 entro il secondo trimestre 2026, considerando, per tutti, il secondo trimestre 2024 come data di avvio).

Le ragioni del ritardo sono state indicate dallo stesso Commissario con riferimento a fattori, per lo più esogeni, legati alla mancata condivisione, a livello di programmazione strategica governativa, del programma generale degli interventi (all'interno del quale si collocano quelli oggetto dell'investimento) e al necessario coordinamento con l'attività di soggetti terzi (in particolare, il Commissario per il bacino idrico del Gran Sasso).

La struttura autostradale, infatti, è da tempo oggetto di proposte di modifica del tracciato, allo stato ancora in fase preliminare, che tuttavia non possono non essere tenute in considerazione, potendo incidere sul Programma degli interventi, pensato e predisposto sul tracciato esistente.

La coesistenza di due distinte (anche per funzioni) strutture commissariali, poi, pone il problema del coordinamento dei rispettivi interventi, tanto più che l'infrastruttura presenta profili di criticità legati alla peculiare natura del territorio e al volume di traffico, che richiederebbe la programmazione degli interventi in maniera da minimizzarne la chiusura.

Il Commissario straordinario non è dotato di una autonoma struttura di supporto e si avvale, nell'esercizio delle proprie funzioni, di esperti e collaboratori (fino ad un massimo di 10) oltre che, come disciplinato dall'art. 206 del D.L. 34/2020, di una società pubblica di gestione di lavori pubblici, individuata in Italferr s.p.a., alla quale sono state affidate -mediante stipula di una convenzione quadro e di successivi atti aggiuntivi e Addendum- le attività di predisposizione della documentazione progettuale finalizzata all'esperimento delle procedure di affidamento, mentre per le

attività connesse all'espletamento di dette procedure si avvale -anche in questo caso su base convenzionale - di Areacomm, Agenzia regionale per l'Abruzzo di Committenza.

Anche tale circostanza, nonostante l'ampia facoltà di deroga concessa al Commissario (alla quale è stato fatto ricorso al fine di accelerare le tempiste delle procedure di gara), potrebbe aver inciso, prevalentemente nella fase iniziale, sull'organizzazione dell'attività gestionale e sul coordinamento dei diversi soggetti ai quali sono state affidate le attività di supporto.

In chiave prospettica la conclusione del programma degli interventi difficilmente potrà avvenire nei tempi inizialmente previsti (e con certezza con riferimento agli interventi sulla Galleria del Gran Sasso): ciò richiederebbe una revisione del cronoprogramma procedurale e di spesa, anche in relazione ai profili finanziari.

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.

A valere sulle risorse PNC risulta effettuato un unico pagamento vs. la contabilità speciale 6260 dell'importo di euro 150.000.000,00 nel 2022.

A valere sul Fondo Infrastrutture sono stati effettuati tre pagamenti, uno di euro 2.000.000,00 nel 2021, e due nel 2022, rispettivamente di euro 18.000.000,00 e 31.000.000,00.

I titoli emessi dal Commissario Straordinario ammontano complessivamente a euro 34.636.358,70, di cui euro 25.311.870,73 relativi agli anni dal 2021 al 2024 ed euro 9.324.487,97 riferiti al 2025. Nello specifico quelli emessi a carico del PNC (PG 04) ammontano ad euro 28.727.908,05 ed euro 5.908.449,75 sono a carico del Fondo infrastrutture (PG 02).

Il ridotto andamento della spesa riflette il rallentato avanzamento del cronoprogramma procedurale, consistendo prevalentemente nel pagamento delle attività e dei servizi di supporto, oltre che dei professionisti incaricati (comunque a carico del finanziamento delle opere) ed essendo la residua parte della spesa riferita al pagamento delle quote contrattuali di anticipo.

Quanto,, infine, al monitoraggio, sono stati confrontati i dati dei 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 nel sito istituzionale del Commissario, Italferr s.p.a. e Areacomm, 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 con quelli forniti dallo stesso Soggetto Attuatore nell'ambito dell'istruttoria condotta dalla Sezione.

Ne è emerso un sostanziale disallineamento, in parte connesso alla stessa struttura del sistema di monitoraggio (basato fondamentalmente sul sistema dei pagamenti), ed in parte legato allo stato di attuazione del programma che, appunto, presenta significativi scostamenti rispetto al cronoprogramma in relazione a tutte le linee di azione. Per tali ragioni la Sezione raccomanda, avviati i lavori, l'adozione di tutte le misure, sul piano organizzativo, finalizzate ad un monitoraggio anche fisico, oltre che finanziario, degli avanzamenti procedurali delle opere.

Tenuto conto del fatto che si tratta di un programma di interventi prioritario all'interno del quadro della programmazione delle infrastrutture strategiche, con importanti riflessi in termini di sicurezza e fruibilità dell'arteria autostradale, in un contesto territoriale di particolare fragilità e criticità, non può che esprimersi la raccomandazione per l'individuazione delle soluzioni, sul piano tecnico ed amministrativo, volte a superare i fattori di criticità, per lo più esogeni, che hanno determinato il mancato conseguimento degli obiettivi ed una riprogrammazione degli interventi anche al fine di un uso razionale ed efficiente delle risorse.

La Sezione invita, infine, i competenti soggetti istituzionali all'adozione di tutte le iniziative necessarie al fine di garantire il puntuale rispetto dei tempi indicati nel cronoprogramma e la realizzazione degli obiettivi previsti.

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

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

